



Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz
Uferstrasse 10
4414 Füllinsdorf
sektionBSBL@tcs.ch
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron
Tel.: + 41 61 906 66 11
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Finanz- und Kirchendirektion
Dr. Anton Lauber
Regierungsrat
Rheinstrasse 33b
4410 Liestal

18. Mai 2022

Stellungnahme zur „Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Dr. Lauber
Sehr geehrter Herr Schweighauser
Sehr geehrte Damen und Herren

Der TCS beider Basel bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zur Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer zum Ausdruck bringen zu können.

Im Folgenden finden Sie unsere Anmerkungen und Anliegen.

I. Grundsätzliche Bemerkungen zur Vorlage

Der TCS beider Basel begrüsst grundsätzlich das Bestreben nach einer gezielten Förderung umweltschonender oder klimaneutraler Antriebsformen und den gewünschten Ökologisierungseffekt in der Motorfahrzeugsteuer.

Allerdings gibt der TCS beider Basel zu bedenken, dass der Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zu den Nachbarkantonen bereits die höchste Steuerlast aufgrund der Motorfahrzeugsteuer aufweist und die Baselbieter Fahrzeugnutzenden zu hoch besteuert werden. Nun eine Erhöhung bei Motorrädern und ein ungleich verteiltes, teilweise intransparentes Steuersystem einzuführen, welches zu wenig Rücksicht auf die Infrastrukturabnutzung nimmt, hält der TCS beider Basel für problematisch. Um eine ökologische Ausrichtung mit fairer Besteuerung für alle herbeizuführen, hätte es einen Systemwechsel unter Garantie der Technologieneutralität gebraucht.

Eine Studie des TCS von 2021 (die auch in der Landratsvorlage erwähnt wird), zeigt deutlich auf, welche Steuerbelastung der Kanton Basel-Landschaft bereits jetzt auf die Fahrzeugnutzung erhebt. Der Vergleich mit den Nachbarkantonen Basel-Stadt, Aargau und Solothurn macht dies deutlich. Für das gleiche Auto (z.B. ein Ford Puma der neuesten Ecoboost Generation) erhebt der Kanton Basel-Landschaft eine Motorfahrzeugsteuer von CHF 511.-. Im Vergleich beträgt die Steuer für den identischen Fahrzeugtyp im Kanton Solothurn CHF 252.-, im Kanton Aargau nur CHF 180.- und sogar in Basel-Stadt zahlt man mit CHF 413.- weniger als im Baselbiet. Diese Divergenz ist nicht zu rechtfertigen und benachteiligt die Baselbieter Bevölkerung. Daher fordert der TCS beider Basel eine Nivellierung bei der Motorfahrzeugsteuer.

Im Folgenden legen wir Ihnen gerne unsere weiteren Anmerkungen und Bedenken zur Teilrevision und Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer dar.

II. Bemerkungen zur Landratsvorlage und der Zielsetzung

In der Landratsvorlage wird festgehalten, dass die Baselbieter Regierung im Jahr 2021 beschloss, die Motorfahrzeugsteuer – aufgrund des Fehlens eines Förderprinzips für Elektromobilität – erneut einer Revision zu unterziehen. Dies obwohl die letzte Revision mit Implementierung eines ökologischen Besteuerungsanteils im **Bonus-Malus-Prinzip** erst 2014 stattgefunden hatte. Beachtenswert ist auch das Tempo mit welchem die Gesetzesänderung, mit Inkrafttreten per 1.1.2023, umgesetzt werden soll. Mittels eines Kurzberichts durch die EBP Schweiz AG wurden zwei Ansätze geprüft und anschliessend der vorgeschlagenen Variante gefolgt. Allerdings wären andere Möglichkeiten und Ansatzpunkte zur weiteren Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer prüfenswert und ein regulärer politischer Prozess wünschenswert gewesen.

Der **Förderzeitpunkt** von reinen Elektroantrieben ist schlecht gewählt. Nebst der gesetzlichen Einschränkung auf nur eine Technologie (siehe im Folgenden), steht die Schweiz in Bezug auf die Stromversorgung vor grossen Herausforderungen. Die führenden Experten der Strombranche halten eine Strommangellage für wahrscheinlich. Ohne EU-Stromabkommen oder rechtliche Sicherheiten sowie aufgrund der aktuellen Kriegssituation, scheint eine einseitige Förderung der Elektromobilität ungünstig. Daher sollte der Gesetzentwurf allgemeiner gehalten werden und nicht die Antriebsart selbst, sondern die tatsächliche Auswirkung auf Klima und Umwelt im Zentrum stehen. Dies wird im Folgenden ausgeführt.

Weiter wurde der Zeitpunkt für zusätzliche, staatliche Förderprogramme für ökologische Fahrzeuge in der Vergangenheit verpasst. Viele Kantone stellen die **Förderprogramme** bereits wieder ein oder verlängern sie letztmalig. Jetzt im Schnellverfahren ein Gesetz anzupassen, um der natürlichen Durchsetzung des Marktes zuvor zu kommen, ist nicht notwendig.

Weiter entfaltet staatliche Förderung im Allgemeinen nur eine begrenzte **Wirkung**. In einer Studie der Technischen Universität Hamburg von 2014 wurde untersucht, wie sich der Einfluss von Anreizsystemen zur Förderung alternativer Antriebe auf Kaufentscheidungen und die Verkehrsmittelwahl auswirkt. Es wird zusammenfassend festgehalten, dass eine detaillierte Betrachtung vor Einführung von staatlichen Anreizsystemen durchzuführen ist, da man ansonsten wenig Effekte oder gar ungewollte Effekte (Mehrverkehr) produziert.¹

¹ <https://tore.tuhh.de/handle/11420/1269>

Betrachtet man die **Inverkehrsetzungszahlen** der letzten Jahre (2019-2021) vom Bundesamt für Statistik, erkennt man eine deutliche Zunahme bei der Elektromobilität schweizweit.² Dies ist jedoch auch bei Kantonen die keinerlei Förderung oder ökologisiertes Steuersystem aufweisen der Fall. So zum Beispiel in den beiden Appenzell oder im Nachbarkanton Aargau. Eine zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs geschieht also auch unabhängig von staatlicher Förderung. Betrachtet man die Zahlen der Inverkehrsetzungen von 2021 wurden z.B. im Kanton Schwyz (ohne jegliche Förderung) 701 Elektroautos eingelöst. Im Kanton Basel-Stadt, der sowohl einen Steuerbonus und als auch einen Förderbeitrag zahlt, waren es 395 Elektrofahrzeuge³. Die Wirkung einer gezielten, staatlichen Förderung ist daher begrenzt.

III. Anmerkungen zu den Besteuerungskomponenten

Betrachtet man die Verkaufszahlen respektive die Neuzulassungen der Fahrzeuge wird deutlich, dass die Schweizer Bevölkerung insbesondere auf **Hybrid-Antriebe** (normal oder Plug-in) setzt. So ist der Hybridantrieb auch im Baselbiet ein Verkaufsschlager (über 2000 Neueinlösungen im Jahr 2021, was einer Prozentzahl von über 30% entspricht)⁴. Der vorliegende Gesetzesentwurf fokussiert sich jedoch auf Fahrzeuge mit ausschliesslich Elektroantrieb. So wird in der Landratsvorlage zur Zielsetzung der Gesetzesvorlage festgehalten, dass «*mittelfristig nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb*» gefördert werden (LRV, 2.2, S. 7). Eine gezielte Förderung von ausschliesslich Elektroantrieben entspricht nicht dem Kaufverhalten der Bevölkerung und könnte so seinen Zweck verfehlen oder Chancen ungenutzt lassen (Stichwort «Effizienzlücke»). Auch die «Roadmap Elektromobilität» des Bundes, die im Mai 2022 verlängert wurde, schliesst für die neue Etappe bis 2025 neben reinen Elektroautos auch Plug-in-Hybride mit ein.

Grundsätzlich steht der TCS für **Technologieneutralität**. Für Personenwagen ist die Elektromobilität derzeit die effizienteste und klimafreundlichste Antriebsart, weshalb der TCS sich stark für diese einsetzt. Er verfolgt aber auch die Entwicklungen anderer Technologien sowie die Verbesserungsmöglichkeiten der Elektromobilität aktiv in verschiedenen Gremien und Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Wissenschaft, Wirtschaft und internationalen Partnern. Alternative Kraftstoffe sind zum Beispiel Bio- oder Biogene Kraftstoffe, Wasserstoff, E-Fuels oder SynFuels genannt, die eine klimaneutrale Mobilität ermöglichen. Die Vorlage sieht nur bei Lastwagen und Sattelschleppern die Alternative Wasserstoffantrieb vor, ansonsten beschränkt sie sich in § 11 a und b des vorgeschlagenen Gesetzes auf Elektroantrieb. Somit reduziert sich die Möglichkeit der Förderung auf eine einzige Antriebsart.

Für die Vorlage bedeutet dies, dass der TCS beider Basel eine zu einseitige Förderung ablehnt. Um eine **Ökologisierung** im Verkehr zu erreichen, muss der Fokus auf den gesamtheitlichen CO₂-Ausstoss gelegt werden. Es soll keine Benachteiligung von Fahrzeuggruppen entstehen, die ebenfalls zu einer umweltschonenderen Mobilität beitragen.

Die Revision hat sich zum Ziel gemacht primär hinsichtlich CO₂-Reduktion und somit der Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie entsprechend der kantonalen Klimaziele zu wirken. Deshalb sollte dies auch im Fokus der Besteuerung stehen. Vereinfacht gesagt: Das Ziel ist entscheidend, nicht der Weg dorthin.

² <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.assetdetail.20884460.html>

³ Zahlen des Bundesamts für Statistik: https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/de/px-x-1103020200_200/-/px-x-1103020200_200.px/table/tableViewLayout2/

⁴ Landratsvorlage (LRV) 2.1, S. 6

Seit 1983 wird im Kanton Basel-Landschaft für die Ermittlung der Grundbesteuerung von Fahrzeugen das Gesamtgewicht verwendet. Denn «*das Gesamtgewicht stellt einen Massstab für die Nutzung des Strassenraums (über die Grösse der Fahrzeuge) und für die Strassen-Abnutzung (insbesondere durch schwere Fahrzeuge) dar*» (LRV, 2.3.2, S. 10). Die letzte Revision zeigte, dass die Bemessungsgrundlage Gewicht weiterhin sinnvoll und von der Bevölkerung gewünscht ist. Deshalb soll daran festgehalten werden. Hingegen ist nicht ersichtlich, warum schwere Elektrofahrzeuge bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuer eine Reduktion um bis zu 20% des Gesamtgewichts erhalten sollen. Die Nutzung des Strassenraums und die Abnutzung der **Strasseninfrastruktur** aufgrund des hohen Fahrzeuggewichts bleibt bestehen. Die Motorfahrzeugsteuer dient auch als Infrastruktursteuer, um auch künftig den Ausbau und den sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes sicherzustellen. Will man also am Gewicht als Bemessungsgrundlage festhalten, macht dies nur Sinn in Kombination mit gleichzeitiger Bemessung des CO₂-Austosses. Denn in dieser Kategorie werden die Elektro- und Hybridautos bessere Werte erzielen. Dies würde schlussendlich ein Ausgleich und eine faire Besteuerung der Fahrzeuge aufgrund Ihrer Vor- und Nachteile bewirken. Denn die Abnutzung der Strasseninfrastruktur bleibt manifest – unabhängig des Antriebs.

Die eingangs erwähnte TCS-Studie von 2021 gibt eine Übersicht über die Steuer- und Subventionssysteme der Kantone in der Schweiz. Es zeigt sich, dass die Kantone nach Hubraum oder PS, nach Gesamtgewicht, nach Leistung & Gesamtgewicht, nach Hubraum & Gesamtgewicht, nur nach Leistung, nur nach CO₂-Emissionen oder nach Leergewicht & CO₂-Emissionen besteuern. Letzteres scheint für den Kanton Basel-Landschaft die geeignetste Methode, will man an der Gewichtsbesteuerung festhalten. Im Rahmen der letzten grösseren Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Basel-Landschaft 2014 wurden darüber hinaus bereits ökologische Bemessungskriterien für Personenwagen und schwere Fahrzeuge eingeführt (Bonus-Malus-System).

Der TCS beider Basel spricht sich daher für ein Beibehalten des Faktors Gewicht (Leergewicht) aus, bei gleichzeitiger **Bemessung der CO₂-Emissionen** wie in Basel-Stadt. Dieses System scheint geeignet, die Zielsetzungen der Ökologisierung bei gleichzeitiger Beibehaltung des Kerns der Motorfahrzeugsteuer – nämlich einen stabilen Steuerertrag zum sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes zu generieren – zu gewährleisten. Es ist nicht ersichtlich, warum diese einfache Bemessungsgrundlage und Lösung nicht gewählt wurde. Eine künstliche Reduktion des Gewichtes scheint zweckentfremdend und willkürlich, da die negativen Auswirkungen wie Pneuabrieb, Abnutzung der Infrastruktur etc. dann nicht internalisiert werden. Auch ein Einbezug von Lieferwagen und Motorräder könnte auf diesem Weg erfolgen, so dass für alle Infrastrukturnutzenden eine faire Steuer erhoben wird. Nur mit diesen zwei Komponenten wird ein Verursacherprinzip verankert und der tatsächliche Impact auf die Umwelt bemessen und besteuert.

Generell setzt sich der TCS beider Basel für eine **Nivellierung** der Motorfahrzeugsteuer ein. Der Kanton Basel-Landschaft verzeichnet bereits jetzt eine enorm hohe Steuerlast für die Fahrzeugnutzenden. Im Vergleich mit den Nachbarkantonen ist die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Basel-Landschaft am höchsten. Dabei stammt das Strassennetz mehrheitlich noch aus den 1960er respektive 1970er Jahren und wurde, bis auf wenige Anpassungen, nie erweitert. Ebenso ist die Stausituation mitunter eine der schlimmsten der Schweiz und gesetzlich festgelegte Massnahmen (Umfahrungsstrassen / Kapazitätsausbau / Task Force Anti Stau) werden nicht realisiert oder nicht in die Weiterentwicklungsschritte einbezogen. Daher scheint eine derart hohe Steuer zur Nutzung der Strasseninfrastruktur die nur punktuell verbessert wird, ungerechtfertigt. Deshalb fordert der TCS beider Basel ein Angleichen an die Nachbarkantone.

In puncto **Saldoneutralität** wird bis 2030 mit Mindereinnahmen, ab 2033 mit (teilweise massiven) Mehreinnahmen von rund 3.5 Mio. Franken gerechnet. Derartige Schwankungen sind jedoch – bei einer strikten Saldoneutralität – abzulehnen. Weiter ist das neue Berechnungssystem nicht transparent. Die Steuerzahlenden müssen ihre Vor- und Nachteile auf den ersten Blick erkennen, sollte damit ihr Handeln beeinflusst werden. Eine einfachere Berechnungsgrundlage und ein Steuerrechner würden Abhilfe schaffen.

Um die Zielsetzung der Klimaneutralität zu erreichen, versucht man mittels dieser Teilrevision die Elektrifizierung in der Mobilität voranzutreiben. Doch noch fehlt die Infrastruktur, um einen sprunghaften Anstieg an Elektromobilen bewältigen zu können. Die **Ladeinfrastruktur** ist aktuell noch zu wenig verbreitet, als dass es eine grossangelegte Lenkung zulassen würde. Erschwerend kommt hinzu, dass das Installieren von Solaranlagen am eigenen Wohnhaus, z.B. zum Aufladen des Elektroautos, noch zu viele Hürden antrifft. So kämpft das Baselbieter Parlament seit längerer Zeit für eine Vereinfachung des Bewilligungsprozesses von Solaranlagen und die Einschränkung des Einflusses der Denkmalschutzbehörde, die gemeinhin noch als grosser Verhinderer von privaten Gesuchen zum Anbringen von Solaranlagen gilt. Erst wenn die Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum tatsächlich vorhanden ist, könnte eine gezielte Förderung der Elektromobilität erfolgen. Auch der Strommix hat einen Einfluss darauf, ob die allumfängliche Umweltbelastung tatsächlich und nachhaltig sinken kann. Kann der Staat nicht für mehr sauberen Strom sorgen, macht eine staatliche Förderung einer einzelnen Antriebsart keinen Sinn. Dies ist momentan – gerade auch aufgrund der schwierigen aussenpolitischen Lage – nicht gesichert.

Ein Sättigungsparagraph wie jener in § 11c Abs. 1 erscheint sozialpolitisch schwierig. Kann sich eine steuerzahlende Person in kommender Zeit keinen **Fahrzeugwechsel** leisten, wird sie nicht von der Förderung profitieren können. Die Ökobilanz eines Fahrzeugwechsels lässt sich langfristig kompensieren, kurzfristig fällt sie jedoch durch die Verschrottung oder Weitergabe und Kauf eines Neuwagens (es existiert noch kein grosser Occasionshandel für Elektroautos) negativ aus. Weiter stellt sich die Frage nach der Kommunikation. In welcher Kadenz wird der Zwischenstand, also die Sättigungsrate kommuniziert? Dies könnte Auswirkungen auf das Kaufverhalten der wechselwilligen Personen haben. Zudem ist eine natürliche Marktdurchdringung – ganz ohne staatliche Förderung – noch nicht abgeschlossen, da nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden kann, wie sich das Kaufverhalten der Bevölkerung entwickelt.

Der Kanton Basel-Landschaft hat mit der Teilrevision 2014 die Motorfahrzeugbesteuerung bereits um eine ökologische Komponente ergänzt. Abhängig vom CO₂-Ausstoss bei den Personenwagen sowie von den EURO-Abgas-Normen bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen, Sattelschlepper) werden Steuerermässigungen gewährt oder Steuerzuschläge belastet (**Bonus-Malus-System**). Die Höhe des Bonus / Malus kann gemäss bestehendem § 9 Absatz 5 des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer durch den Regierungsrat angepasst werden. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken. Somit verfügt der Kanton Basel-Landschaft bereits über ein wirkungsvolles Bonus-Malus-System mit einer guten ökologischen Lenkungswirkung, wobei die Bonus-Malus-Kriterien auf g CO₂/km-Werte lauten (Bericht EBP S. 17). Die Darlegungen wonach eine einfache Bemessungsgrundlage nach Leergewicht und CO₂-Ausstoss, analog dem System in Basel-Stadt, nicht eingeführt wird, kann nicht nachvollzogen werden.

IV. Fazit zur Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer

Aufgrund der eher geringen Wirkung der Förderung in anderen Kantonen und der ohnehin stetig zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs sowie mit Verweis auf alternative Kraftstoffe und unter dringlicher Beachtung der Stromknappheit empfiehlt der TCS beider Basel auf die übereilte Teilrevision zu verzichten. Alternativ schlägt der TCS beider Basel ein Modellwechsel in der Motorfahrzeugbesteuerung vor, welches auf Leergewicht und CO₂-Ausstoss (analog dem Besteuerungssystem in Basel-Stadt) basiert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme zur «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung».

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: birgit.kron@tcs.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
TCS beider Basel



Lukas Ott
Geschäftsführer



Birgit Kron
Leiterin Politik