

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/101: «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer» 2017/101

vom 26. Juni 2018

1. Text des Postulats

Am 15. Juni 2017 überwies der Landrat die von Hanspeter Weibel am 16.3.2017 eingereichte Motion [2017/101](#) «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer» als Postulat:

Die am 1.1.2014 in Kraft getretene erste Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer hat dem Umstand der Förderung von Elektroautos zu wenig Rechnung getragen. Grund dafür ist die ausschliessliche Berücksichtigung des Gesamtgewichtes zur Steuerfestsetzung. Die Bonus-Malus-Regelung vermag diesen Umstand nicht zu kompensieren, da es sich um fixe und limitierte Beträge handelt, die zudem nur während 3 Jahren ab 1. Inverkehrsetzung gelten.

Bei modernen Elektroautos, die politisch als förderungswürdig gelten, führt diese Regelung zwar zu einem Bonus, die Berechnung des Gesamtgewichtes aber zu einer ausserordentlich hohen Grundsteuer. Der grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat soeben einer neuen Besteuerung der Motorfahrzeuge zugestimmt. Im Sinne einer Harmonisierung der Steuerbelastung und um Umgehungen zu reduzieren (Immatrikulation von Fahrzeugen im Nachbarkanton) sollte auch Basel-Landschaft seine Besteuerung anpassen.

Die neue Steuerbemessung soll mit ihrer Wirksamkeit - ohne Übergangsbestimmungen - auch für bereits immatrikulierte Fahrzeuge Anwendung finden. Damit kann der Vollzugsaufwand minimiert und die Steuer nachvollziehbar erhoben werden.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine Vorlage zur Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer vorzulegen, welche zum Inhalt hat, für die gesetzlichen Bonus-Malus-Elemente

- a. *das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges zu 40% für die Besteuerung zu berücksichtigen,*
- b. *zu 60% auf die Unterschreitung/Überschreitung der gesetzlichen CO₂-Emissionen pro km abzustellen und*
- c. *für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO₂-Angabe existiert (2.8. Altfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) eine klare Regelung vorzusehen.*
- d. *Elektrisch betriebene Personenwagen ohne Verbrennungsmotor erhalten einen Steuerrabatt von 50%, solange der Marktanteil dieser Fahrzeuge weniger als 15% beträgt.*

Der Steuerrabatt gilt erstmals für das Jahr 2018 und wird während höchstens zehn Jahren ausgerichtet.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

Grundsätzliche Bemerkungen

Das geltende Motorfahrzeugsteuergesetz¹ hat der Landrat am 17. Oktober 2013 mit LRV [2012/028](#) im Rahmen einer Totalrevision mit grossem Mehr beschlossen (74:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen). Mit dem neuen Gesetz war als wesentliches Element ein ökologisches Bemessungskriterium für Neufahrzeuge eingeführt worden, das ertragsneutrale Bonus-Malus-System auf Grundlage des CO₂-Ausstosses bei Personenwagen und auf der Grundlage der EURO-Normen bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper). Dies als Ergänzung zur weiterhin geltenden Grundbesteuerung nach Gesamtgewicht.

Das totalrevidierte Gesetz ist erst seit 4 Jahren seit dem 1.1.2014 in Kraft. Es besteht deshalb kein Grund, dass eben erst neu eingeführte System der ökologischen Besteuerung nach so kurzer Zeit bereits wieder zu ändern.

In [§ 9](#) des Gesetzes weist der Landrat dem Regierungsrat die Kompetenz zu, Höhe und Abstufungen der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge zu regeln. Aufgrund des ökologischen Fortschritts werden die im Kanton immatrikulierten Fahrzeuge im Zeitablauf immer ökologischer. Das heisst: Ein Fahrzeug, das bei seiner ersten Inverkehrsetzung im Vergleich noch als ökologisch gegolten haben mag, ist dies nach einigen Jahren eventuell nicht mehr. Aus diesem Grund sind einerseits die Bonus auf maximal vier Jahre begrenzt. Andererseits werden die Anforderungen an das ökologische Kriterium bei neu immatrikulierten Fahrzeugen periodisch erhöht. Damit wird sichergestellt, dass nur Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt ihrer Immatrikulation als ökologisch gelten, in den Genuss von Bonus kommen und Fahrzeuge, die im Vergleich hohe Emissionen aufweisen, mit Malus belegt werden. Würden die Abstufungen für Bonus und Malus dauerhaft auf demselben Niveau verharren, kämen immer mehr Fahrzeuge in den Genuss von Bonus und immer weniger würden mit Malus belegt. Damit würde die Lenkungswirkung aufgehoben und die Steuereinnahmen würden einbrechen.

Der Regierungsrat hat die Höhe der Abstufungen für den Bonus und den Malus vier Jahre nach Inkraftsetzung des Gesetzes per 1.1.2018 erstmals gesenkt, da bis im Jahr 2017 ein immer höherer Anteil der Fahrzeuge einen Bonus erhielt (45%), während vergleichsweise nur noch wenige Fahrzeuge mit Malus belastet wurden (30%).

Dies führte dazu, dass über die Jahre 2014 bis 2018 Steuerausfälle von rund CHF 2 Mio. resultieren (also rund CHF 400'000.- jährlich²). Dies in Bezug auf Gesamtsteuereinnahmen von aktuell jährlich rund CHF 90 Mio. Der Regierungsrat hat deshalb die Höhe der Abstufungen wie folgt gesenkt (Vergleich Höhe Abstufungen bei Inkraftsetzung des Gesetzes und ab 1.1.2018):

Höhe Steuerermässigungen- und Zuschläge in CHF	Heutige CO ₂ -Emissionsgrenzwerte je km	Neue CO ₂ -Emissionsgrenzwerte je km
300.- Steuerermässigung	Bis 109 Gramm	Bis 94 Gramm
150.- Steuerermässigung	110 – 119 Gramm	95 – 104 Gramm
Neutraler Bereich/weder Steuerzuschlag noch -ermässigung	120 – 139 Gramm	105 – 129 Gramm
75.- Steuerzuschlag	140 – 159 Gramm	130 – 144 Gramm
150.- Steuerzuschlag	160 – 179 Gramm	145 – 159 Gramm
300.- Steuerzuschlag	Höher als 179 Gramm	Höher als 159 Gramm

Aufgrund dieser Anpassung wird mit den ab 1.1.2018 immatrikulierten Fahrzeugen, wie das mit der Revision geplant war, der Anteil der Malus-Fahrzeuge wieder ansteigen und der Anteil der Bonus-Fahrzeuge wieder sinken und die vorübergehenden Steuerausfälle können somit mittelfristig kompensiert werden.

¹ GS 2014.003, SGS 341

² Die Ausfälle von rund CHF 2 Mio. beziehen sich auf alle 5 Jahre 2014-2018, die Rechnungen für die Motorfahrzeugsteuer 2018 wurden für die zum damaligen Zeitpunkt immatrikulierten Fahrzeuge bereits im letzten Quartal 2017 versandt.

Die Motorfahrzeugsteuereinnahmen dienen in erster Linie der Finanzierung von Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen. Deshalb hat der Landrat mit der Vorlage 2012-028 zur Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer das Gesamtgewicht als Grundbesteuerung beibehalten. Zusätzlich hat er das ökologische Bonus-Malus-System eingeführt, um so eine Lenkungswirkung zu erzielen hin zu einem ökologischeren Fahrzeugpark. Über einen mittelfristigen Zeitraum hin soll dieser ökologische Besteuerungsanteil ertragsneutral sein.

Der Landrat vertrat damals die Ansicht, dass alle Fahrzeuge in Abhängigkeit ihres Fahrzeuggewichts zur Finanzierung der Strassen beitragen sollen und nicht einzelne Fahrzeugkategorien darüber hinaus aus ökologischen Gründen stärker entlastet werden sollen als andere.

Zu den einzelnen Anliegen des Postulats

a. + b. Das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges sei zu 40% für die Besteuerung zu berücksichtigen und zu 60% sei auf die Unterschreitung/Überschreitung der gesetzlichen CO₂-Emissionen pro km abzustellen

Der Regierungsrat hatte bereits im Rahmen der damaligen Vernehmlassung zur Totalrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes als Grundbesteuerung einen Mischindex von 60% Hubraum zu 40% Leistung vorgeschlagen, der stark mit dem CO₂-Ausstoss korreliert. Eine solche Lösung wurde in den Stellungnahmen aber klar abgelehnt und stattdessen die Beibehaltung der noch heute geltenden Gewichtsbesteuerung gefordert, ergänzt mit einem ökologischen Steuerungsanteil. Diese Ausgestaltung hat der Landrat mit LRB Nr. 1474 am 17. Oktober 2013 dann mit der noch heute geltenden Besteuerung nach Gesamtgewicht, ergänzt mit dem Bonus-Malus-System nach CO₂-Ausstoss, deutlich bestätigt.

Damit bestätigte der Landrat eine Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer, die zu einem grösseren Anteil aus der Besteuerung nach Gesamtgewicht besteht und so die Finanzierung der Strassen sicherstellt und zu einem kleineren Anteil aus einem ertragsneutralen Bonus-Malus-System nach CO₂-Ausstoss.

Diese Aufteilung möchte der Regierungsrat beibehalten und den variablen Anteil der Motorfahrzeugsteuer nicht wie im Postulat gefordert noch erhöhen, zumal die jetzige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer erst seit vier Jahren gilt und sich im Grundsatz bewährt.

Auch zeigt sich, dass die Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer in etwa mit dem Zuwachs der im Kanton immatrikulierten Fahrzeuge ansteigen und die durchschnittlich erhobene Steuer pro Fahrzeug so in etwa konstant bleibt.

c. Für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO₂-Angabe existiert (z.B. Altfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) soll eine klare Regelung vorgesehen werden

Mit dem erwähnten Mischindex aus Hubraum und Leistung hätten Motorfahrzeuge, für welche keine CO₂-Angabe existiert, ebenfalls nach einem ökologischen Kriterium besteuert werden können, da diese Fahrzeuge mit Angaben zum Hubraum und zur Leistung versehen sind. Diese Lösung war in der Vernehmlassung aber klar abgelehnt worden.

Landrat und Regierungsrat erachteten die Einführung des ökologischen Steueranteils nur für Fahrzeuge, die nach der Inkraftsetzung des Gesetzes (d.h. nach 2014) immatrikuliert werden auch für fairer. Der Grund liegt darin, dass die meisten Fahrzeugkäufer zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs nicht wussten, dass ein ökologisches Steuersystem eingeführt wird, respektive wie dies konkret ausgestaltet ist. Sie wären damit nach dem Zeitpunkt, bei welchem sie sich für den Kauf entschlossen haben, mit einer unerwarteten Zusatzbelastung „bestraft“ worden. Die Steuer sollte bei jenen ansetzen, bei welchen ein Lenkungseffekt erzielt werden kann und soll. Dies ist bei den Käufern von Neuwagen der Fall.

Auch ist dieses System zukunftsgerichtet, da sich der Fahrzeugbestand erfahrungsgemäss in etwas mehr als 10 Jahren vollständig erneuert, wodurch nach und nach alle Fahrzeuge auch einem ökologischen Besteuerungskriterium unterliegen werden.

Deshalb hatte der Landrat für Fahrzeuge, die vor Inkraftsetzung des neuen Gesetzes immatrikuliert wurden, auf die Einführung des Bonus-Malus-Systems oder eines alternativen ökologischen Steueranteils bewusst verzichtet.

- d. *Elektrisch betriebene Personenwagen ohne Verbrennungsmotor sollen einen Steuerrabatt von 50% erhalten, solange der Marktanteil dieser Fahrzeuge weniger als 15% beträgt*

Wie bereits erwähnt sollen alle immatrikulierten Fahrzeuge mit der vom Landrat beschlossenen Grundbesteuerung nach Gesamtgewicht angemessen zur Strassenfinanzierung beitragen und diesbezüglich keine Ausnahmen für einzelne Fahrzeugkategorien geschaffen werden.

Die modernen Elektroautos sind bezüglich ihres Gesamtgewichts nur unwesentlich schwerer als die übrigen Personenwagen (Durchschnittlich 2135 Kilogramm Gesamtgewicht³ bei Elektroautos gegenüber 1933 Kilogramm Gesamtgewicht bei den übrigen Personenwagen).

Bei den Elektroautos sind es aber einzelne Marken, die den Durchschnitt stark nach oben drücken. Erfolgt der Vergleich ohne die Fahrzeugmarke mit dem schwersten Gesamtgewicht liegt das durchschnittliche Gewicht der übrigen elektrisch betriebenen Personenwagen mit 1777 Kilogramm bereits unter dem Durchschnitt aller übrigen Personenwagen. Dies bedeutet, dass heute eine Vielzahl von Elektrofahrzeugen mit durchaus tiefen Gesamtgewichten auf dem Markt ist und diese Fahrzeuge alleine schon aufgrund der Gewichtsbesteuerung im Durchschnitt tiefere Steuern bezahlen. Hinzu kommt bei den reinen Elektrofahrzeugen der maximale Bonus von CHF 300.- für maximal 4 Jahre.

Im Kanton Basel-Landschaft waren Anfang 2018 499 Personenwagen ausschliesslich elektrisch betrieben. Weitere 2309 Personenwagen wiesen Mischformen von Benzin/elektrisch (2153), Diesel/elektrisch (99) und „Elektrisch mit Range Extender bzw. Reichweitenverlängerer“ (57) auf. Die insgesamt rund 2800 vollständig oder teilweise elektrisch betriebenen Personenwagen entsprechen circa 2% des Gesamtbestands.

Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass der Landrat mit der erwähnten Totalrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes ja gerade die damals noch geltende 50%-Steuerbefreiung von Elektro-, Hybrid- und Gasfahrzeugen mit Blick auf deren angemessene Mitfinanzierung der Strassen beendet hat.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/101 «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer» abzuschreiben.

Liestal, 26. Juni 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann

³ Das Gesamtgewicht beinhaltet auch die vollständige zuladbare Last (Personen, Gepäck etc.). Dies im Gegensatz zum Leergewicht.