

Bericht der Finanzkommission an den Landrat

betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung

2023/297

vom 3. April 2024

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	<p>Mit einer Teilrevision will der Regierungsrat die Motorfahrzeugsteuer an der kantonalen Klimastrategie (2020/190) ausrichten. Die bisher bereits bestehenden Anreize für den Kauf sehr emissionsarmer Fahrzeuge sollen dabei verstärkt werden. Zudem sollen neu auch Motorräder mit Elektro-Antrieb sowie Lastwagen und Sattelschlepper mit Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb eine Steuerermässigung erhalten. Die Förderungskomponenten sollen so lange gewährt werden, bis sich elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge auf dem Markt durchgesetzt haben.</p> <p>Die Vorlage ist gemäss Regierungsrat möglichst saldoneutral ausgestaltet. Im Jahr der Einführung resultieren zwar Mindereinnahmen von circa CHF 3 Mio. Nach acht Jahren wirkt sich das Fördersystem jedoch saldoneutral aus und führt dann bis zum voraussichtlich letzten Jahr seiner Laufzeit zu Mehreinnahmen von rund CHF 5 Mio. Nach Aufhebung der Fördermassnahmen resultieren jährliche Mehreinnahmen von rund CHF 6 Mio., die sich aber nach und nach reduzieren.</p>
Beratung Kommission	<p>Die Vorlage war in der Kommission umstritten. Einige Mitglieder stimmten ihr zwar grundsätzlich zu, hatten aber einige Vorbehalte oder Kritikpunkte. Andere äusseren sich grundsätzlich ablehnend, und wieder andere machten ihre Haltung von der in der Kommission erarbeiteten genauen Ausgestaltung der Teilrevision abhängig.</p> <p>Diskutiert wurden insbesondere Fragen rund um die Zielsetzung und Zielerreichung der Gesetzesänderung sowie die Weiterführung und den Ausbau der bereits bestehenden staatlichen Lenkung. Zwei Anträge wurden ebenfalls ausführlich beraten und schliesslich knapp verworfen. Der eine Antrag hätte mit Blick auf ihre gesamten Umweltauswirkungen leichte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren steuerlich ent- und dafür schwere stärker belasten wollen. Der andere Antrag hätte die vom Regierungsrat zur Streichung beantragte bestehende Regelung beibehalten wollen, wonach Lastwagen und Sattelschlepper bei Einhaltung mindestens des neusten obligatorisch anzuwendenden EURO Emissionsgrenzwerts für die ersten vier Jahre ab der ersten Inverkehrsetzung eine Steuerermässigung erhalten. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.</p>
Antrag an den Landrat	<p>Die Kommission beantragt dem Landrat mit 6:6 Stimmen bei 1 Enthaltung und Stichentscheid des Präsidenten, die Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes abzulehnen.</p>

1. Ausgangslage

Per 1.1.2014 wurde die Fahrzeugbesteuerung nach Gesamtgewicht bei den Personenwagen und den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) um einen ökologischen Besteuerungsanteil ergänzt ([2012/028](#)). 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).

Im Zuge einer Verordnungsrevision kam der Regierungsrat zum Schluss, dass die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen, insbesondere hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität, nicht mehr zeitgemäss sind.

Mit einer Teilrevision soll die Motorfahrzeugsteuer an der kantonalen Klimastrategie ([2020/190](#)) ausgerichtet werden und es sollen höhere Anreize für den Kauf sehr emissionsarmer Fahrzeuge gesetzt werden. Gleichzeitig ist ein stabiler Steuerertrag zu gewährleisten, um auch künftig den punktuellen Ausbau und den sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes sicherzustellen.

Konkret sieht die Vorlage des Regierungsrats Folgendes vor:

- Die Personenwagen (PW) werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach Gesamtgewicht besteuert. Um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen, wird das Gesamtgewicht zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen mit ausschliesslichem Batteriebetrieb jedoch um bis zu 20 % reduziert. Vorläufig wird diese Gewichtsreduktion bei 10 % festgelegt.
Hinsichtlich des ökologischen Steueranteils hat sich gezeigt, dass die Anknüpfung am bestehenden Bonus-/Malus-System mit höheren Steuerermässigungen für PW die beabsichtigte Lenkungswirkung am besten zu erreichen vermag. Es wird daher eine Erhöhung der aktuell gültigen Steuerermässigung von maximal CHF 300.– auf neu maximal CHF 450.– vorgesehen. Der Grenzwert für den Erhalt von Steuerermässigungen wird zudem leicht verschärft. Die neu höheren Steuerermässigungen von CHF 450.– erhalten auch mit Wasserstoff betriebene PW. Die Steuerzuschläge bleiben hinsichtlich ihrer maximalen Höhe (CHF 300.–) unverändert und hinsichtlich der Grenzwerte vorläufig unverändert (vorläufig keine Verschärfung). Steuerermässigungen werden für maximal vier Jahre gewährt, Steuerzuschläge sind unbefristet.
- Die Lieferwagen (LW) werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Analog zu den PW wird für LW mit ausschliesslichem Batteriebetrieb die Motorfahrzeugsteuer um bis zu 20 % reduziert, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird diese Gewichtsreduktion bei 10 % festgelegt.
Für Lieferwagen, die ausschliesslich elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind, ist eine Steuerermässigung von CHF 450.– vorgesehen. Die Steuerermässigungen werden für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren gewährt.
- Die Motorräder werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach Gesamtgewicht besteuert. Neu sollen Motorräder mit ausschliesslich Elektro-Antrieb eine Steuerermässigung von einem Drittel erhalten.
- Die Lastwagen und Sattelschlepper werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert.
Als ökologischen Steueranteil erhalten Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb neu für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie für fünf weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75 %.

Die Steuerermässigungen bzw. Förderungskomponenten werden bei diesen Fahrzeugarten so lange gewährt, bis sie sich auf dem Markt durchgesetzt haben. Wenn 40 % der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge in drei aufeinander folgenden Jahren elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind, werden die Steuerermässigungen im Folgejahr aufgehoben. Damit ist bei den PW, den Lieferwagen und den Motorrädern in etwa im Jahr 2034 zu rechnen, bei den schweren Fahrzeugen kann dies eventuell etwas länger dauern.

Laut Regierungsrat zeigt die durchgeführte Nachhaltigkeitsbeurteilung in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt ein positives Bild der vorgeschlagenen Revision.

Die vorgeschlagene Gesetzesrevision ist gemäss Regierungsrat möglichst saldoneutral ausgestaltet. Im Jahr der Einführung resultieren zwar Mindereinnahmen im Umfang von rund CHF 3 Mio., die sich aber rasch reduzieren. Nach acht Jahren wirkt sich das Fördersystem saldoneutral aus und führt dann bis zum letzten Jahr seiner Laufzeit (geschätzt im Jahr 2034) zu Mehreinnahmen von rund CHF 5 Mio. Bei ausreichender Durchdringung des Markts mit Elektrofahrzeugen werden die Steuerermässigungen aufgehoben. Danach resultieren voraussichtlich jährliche Mehreinnahmen von rund CHF 6 Mio., die sich dann nach und nach reduzieren. Gemäss Vorlage verfügt der Regierungsrat über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Finanzkommission beriet die Vorlage am 23. August, 6. September, 8. November und 13. Dezember 2023 sowie 28. Februar 2024 in Anwesenheit von Regierungsrat Anton Lauber, Finanzverwalter Laurent Métraux und Barbara Gafner, Vorsteherin der Finanzkontrolle. Vorgestellt wurde das Geschäft durch Pascal Donati, Leiter Motorfahrzeugkontrolle, SID, Cosimo Todaro, Leiter Industrie und Gewerbe, Lufthygieneamt beider Basel, Daniel Schweighauser, akademischer Mitarbeiter der Abteilung Finanz- und Volkswirtschaft, FKD, sowie Christoph Felix, Rechtsdienst von Regierungsrat und Landrat.

2.2. Eintreten

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 9:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen Eintreten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Grundsätzliche Würdigung der Vorlage und Übersicht Diskussionsverlauf

Die Kommission tat sich mit der Vorlage relativ schwer. Zu Beginn der Beratungen zeigten sich viele Mitglieder unentschlossen, ob sie die Gesetzesänderung befürworteten oder nicht. Einige brachten zwar zu bestimmten Themenbereichen Kritikpunkte an der Vorlage an, signalisierten aber trotzdem Zustimmung. Andere äusserten sich der Teilrevision gegenüber grundsätzlich ablehnend, waren aber offen, in der Kommission mögliche Kompromisse zu diskutieren. Wieder andere sahen positive und negative Aspekte an der Vorlage und machten ihre abschliessende Haltung von der in der Kommission erarbeiteten genauen Ausgestaltung der Teilrevision abhängig.

Verschiedentlich wurde bemängelt, die Vorlage werde ihrer Zielsetzung, der verstärkten Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer, nicht ganz gerecht. Sie stelle wie das bisherige Recht allein auf den CO₂-Ausstoss ab und blende die weiteren Umweltauswirkungen von Fahrzeugen weiterhin aus, die ein anderes Bild über die zu fördernden Fahrzeuge vermitteln würden. Die Vorlage sei damit keine «echte» Revision. In Teilbereichen sei sie in Bezug auf ihre Zielsetzung zudem nicht stimmig; so sei etwa inkonsequent, dass die Steuerzuschläge für Motorräder aufgrund von Vernehmlassungseingaben gestrichen worden seien.

Auch die staatliche Lenkung und ihre voraussichtliche Wirkung wurden kontrovers diskutiert. Viele Mitglieder schätzten den Hebel der mit der Vorlage beabsichtigten Lenkungswirkung als derart kurz ein, dass sich eine Gesetzesanpassung fast nicht lohne. Denn die Motorfahrzeugsteuer mache nur einen kleinen Anteil an den Gesamtkosten eines Fahrzeugs aus. Ein Teil der Mitglieder bezweifelte, dass eine staatliche Lenkung in diesem Bereich überhaupt eine Wirkung habe, und sprach sich entsprechend im Grundsatz dagegen aus. Auch wurde auf die gegenläufigen Entwicklungen bei der Förderung von Elektrofahrzeugen auf Bundesebene verwiesen: So hatte der Bundesrat per 1. Januar 2024 Elektrofahrzeuge der Automobilsteuer unterstellt. Weiter wurde Zweifel geäussert, ob es sinnvoll sei, mittels Gewichtsreduktion schwere Elektrofahrzeuge zu fördern, da

diese doch einen stärkeren Einfluss auf den Zustand der Strassen haben könnten. Wieder andere Mitglieder stellten mit Blick auf die gesamten Umweltauswirkungen den Grundsatz infrage, dass es sich bei den Elektrofahrzeugen um eine überlegene Technologie handle, die eine staatliche Förderung erfordern würde. Einige Mitglieder unterstützten hingegen die Absicht des Regierungsrats grundsätzlich, die bisherigen Anreize zu verstärken und auszubauen, um den Technologiewandel anstossen beziehungsweise unterstützen zu können.

Ein Teil der Kommission betonte, die Strassenrechnung sei als Gradmesser für die Höhe der Motorfahrzeugsteuer gedacht. Weil aber noch gewisse Entlastungseffekte in der Strassenrechnung nicht berücksichtigt worden seien und zudem nicht berechnet worden sei, welche Auswirkungen die beantragten Änderungen für die Strassenrechnung der Zukunft haben werde, würden noch Grundlagen für eine seriöse Entscheidung fehlen.

Schliesslich gab es Mitglieder, welche die bestehende Motorfahrzeugsteuer im interkantonalen Vergleich als relativ hoch bezeichneten und eine Reduktion der Steuern bei den kleinen bis mittleren Autos forderten.

Im Laufe der Beratungen bemühte sich die Kommission, die aus ihrer Sicht für die Entscheidungsfindung noch fehlenden Informationen bei der Direktion einzuholen oder selbst zu erarbeiten. Während sodann die erste Lesung noch ohne Anträge abgeschlossen wurde, zeichneten sich zu Beginn der zweiten Lesung zwei Anträge ab. Um diese im Detail ausarbeiten und in den Fraktionen vorbesprechen zu können, unterbrach die Kommission die zweite Lesung zweimal. Schliesslich wurden zwei Anträge eingereicht, die jedoch knapp abgelehnt wurden (siehe Kapitel 2.3.3).

Zum Ende der Beratungen war sich die Kommission bewusst, dass sie einerseits in ihren Diskussionen thematisch teilweise über die Vorlage hinausgegangen war und dass sie andererseits dadurch verhältnismässig viel Zeit investiert hatte, bis sie dem Landrat Antrag stellen konnte. Mitunter wurde sehr bedauert, dass es in der Kommission trotz der aufgewendeten Zeit nicht gelang, einen mehrheitsfähigen Kompromiss zu finden. Die Kommission hofft aber, durch eine – wie in Kommissionsberichten üblich – ausführliche Darstellung ihrer Beratungen zu einer zielgerichteten Diskussion im Landrat beitragen zu können.

2.3.2 Klärung von Fragen zur Vorlage

– Lenkungswirkung

In der Kommission interessierte die grundsätzliche Frage, inwiefern für das Erreichen der Ziele bezüglich Elektrifizierung von Fahrzeugen (überhaupt) weiterhin eine staatliche Lenkung nötig sei.

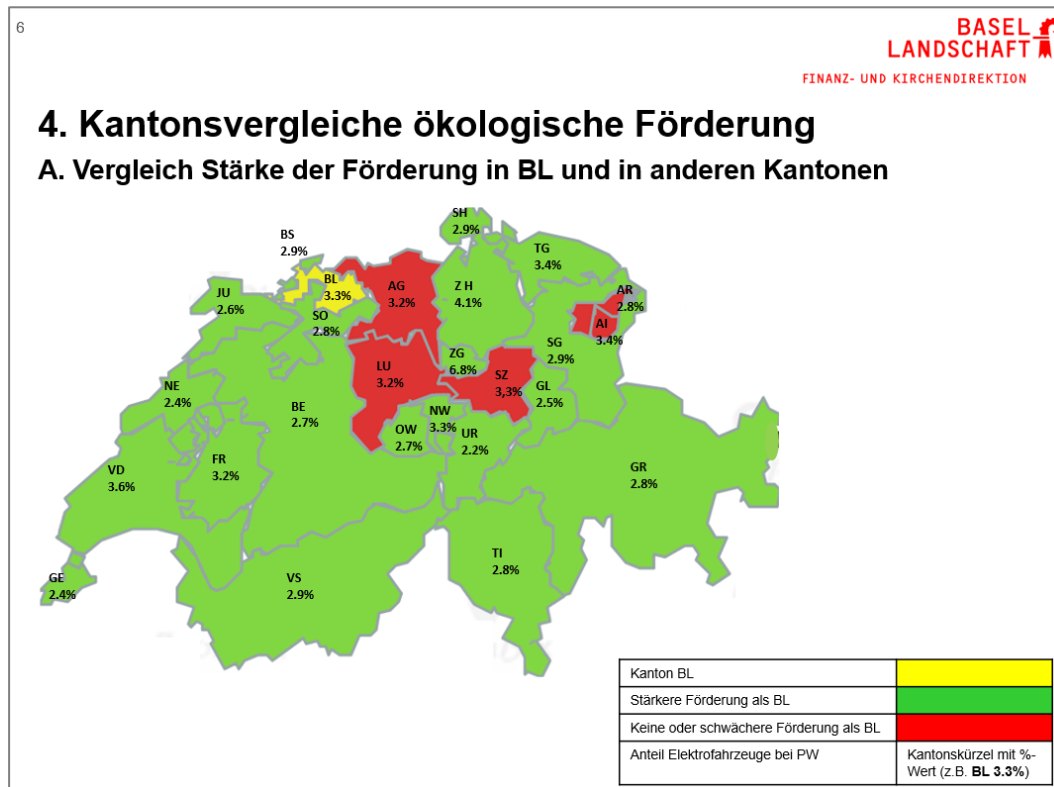
Die Direktion legte dar, dass der Kanton die **Ziele gemäss Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen** (CO₂-Gesetz, SR [641.71](#)) verfolge. Diese Ziele hätten schon vor einigen Jahren bestanden, aber der Bund habe die Grenzwerte in Anlehnung an die EU verschärft. Von der Erreichung dieser Ziele sei der Kanton noch weit entfernt. Laut einer Auswertung betreffend den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der gesamten Flotte übertreffe Basel-Landschaft mit seinen sehr schweren Fahrzeugen das Durchschnittsziel aller Kantone deutlich; die direkten CO₂-Emissionen der Fahrzeuge, die im Kanton immatrikuliert würden, seien überdurchschnittlich hoch. Mittlerweile seien zwar rund 17 % der jährlich neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge elektro- und wasserstoffbetrieben. In Bezug auf den gesamten bestehenden Fahrzeugbestand liege ihr Anteil aber erst bei etwa 3 %.

Der Fokus der vorliegenden Revision liege zudem auf den Lieferwagen und Lastwagen, in deren Bereich bisher praktisch keine Lenkung oder Förderung erfolgt und entsprechend am wenigsten erreicht worden sei. Bei den Personenwagen sei die Grundidee, künftig nur noch fokussiert zu fördern.

Weiter argumentierte die Direktion, dass laut der externen Expertise ab einem Betrag von CHF 1'000.– eine Lenkungswirkung festgestellt werden könne. Mit der gewählten Laufdauer der Steuerermässigungen von vier Jahren ab der ersten Inverkehrsetzung werde eine entsprechende Ersparnis für die Steuerpflichtigen erreicht. Werde diese Summe kommuniziert, sei aus Sicht der Forschung die psychologische Grenze überschritten, die dazu motivieren dürfte, den Kauf zu täti-

gen. Wie viele sich tatsächlich so verhalten würden, könne im Voraus nicht quantifiziert werden. Aufgrund der Forschung sei aber davon auszugehen, dass ein Effekt erzielt werden könne.

Die Kommission bat um einen **interkantonalen Vergleich** zur vorhandenen Lenkung und zum Anteil von Elektrofahrzeugen unter den Neuzulassungen. Hätte ein Kanton ohne Lenkungswirkung gleich viele Neuzulassungen im Bereich der E-Mobilität wie ein Kanton mit Lenkungswirkung, so sei die Rechtfertigung für eine Lenkungsabgabe infrage gestellt, argumentierten einige Mitglieder.



Die Direktion griff mangels kantonspezifischer Wirkungskontrolle als Informationsquelle erstens auf Daten von AutoScout24 zurück. Anhand dieser konnte sie die Kantone mit stärkerem Fördersystem als Basel-Landschaft (grün) und jene mit keinem oder nur marginalem Fördersystem (rot) sowie den Anteil der Elektrofahrzeuge am Gesamtbestand der Personenwagen darstellen (siehe Grafik oben). Gemäss Direktion lässt sich aus diesen Daten kein eigentlicher Trend ablesen. So gibt es unter den Kantonen mit tieferem Anteil an Elektrofahrzeugen als Basel-Landschaft sowohl solche mit stärkerem als auch solche ohne Fördersystem. Die Direktion sah den Grund für dieses Ergebnis darin, dass es für den Verkauf von Elektrofahrzeugen unterschiedliche Faktoren gibt. Aus dem dargestellten Kantonsvergleich allein könne nicht auf eine Lenkungswirkung geschlossen werden.

Als zweite Informationsquelle zitierte die Direktion aus dem Forschungsprojekt SVI 2014/002 des Bundesamts für Strassen (ASTRA), in welchem der Kanton Basel-Landschaft als Fallstudie behandelt wurde und dessen Schlussbericht im September 2017 erschienen ist. Das Gesamtfazit lautete, dass kantonale Förderinstrumente bei der Motorfahrzeugsteuer einen geringen, aber messbaren Effekt hätten. Sie hätten zwar keine Wirkung auf die angepeilte Auto-Grössenklasse, jedoch auf die Wahl der Motorisierung (Anteil der Elektrofahrzeuge). Bonus-Malus-Systeme hätten eine höhere Wirkung als reine Bonus-Systeme; ihre Wirkung würde durch rechtzeitige Aktualisierung der Förderkriterien gesteigert. Die kantonalen Förderinstrumente bei der Motorfahrzeugsteuer würden ihre grösste Wirkung bei Flottenbetreibern erzielen.

Aus den Reihen der Mitglieder wurde bemängelt, dass sich die von der Direktion herangezogene Studie auf Daten der Jahre 2014/2015 beziehe. Einerseits sei in Basel-Landschaft mitten im Lauf der Studie ein neues Fördersystem eingeführt worden, was jedoch in der Studie nicht berücksichtigt wurde. Andererseits sei die Studie gleich alt wie das in Basel-Landschaft bestehende Förder-

system, das der Regierungsrat nun aber als nicht mehr zeitgemäss beurteile. Die Direktion hielt fest, die Studie habe die Wirkung einer Motorfahrzeugsteuer allgemein untersucht und im Detail analysiert, welche Faktoren sie hinsichtlich Ökologisierung erfolgreich machten. Gleichzeitig räumte sie ein, die Ergebnisse seien marginal, dies wohl auch wegen der zum damaligen Zeitpunkt noch wenigen Elektrofahrzeuge, so dass die Studie eigentlich erneut durchgeführt werden müsste.

Ein Mitglied erkundigte sich noch, ob eine stärkere Berücksichtigung des **Verursacherprinzips** (zurückgelegte Kilometer) geprüft worden sei. Die Direktion antwortete, die diesbezüglichen Umgehungsmöglichkeiten seien vielfältig (z. B. Einlösung des Fahrzeugs in einem anderen Kanton) bei gleichzeitig fehlenden kantonalen Kontrollmöglichkeiten. Wäre dies gewünscht, müsse es eine gesamtschweizerische Lösung seitens Bund geben.

– *Verhältnis der Teilrevision zur Strassenrechnung*

Die Kommission liess sich von der Direktion die Strassenrechnungen über einen Zeitraum von 20 Jahren darlegen. Dies einerseits anhand der seit 2002 abgeschlossenen Rechnungen und andererseits im Sinne einer Prognose (bis 2030), sowohl mit als auch ohne Umsetzung der beantragten Gesetzesänderung gemäss Landratsvorlage.

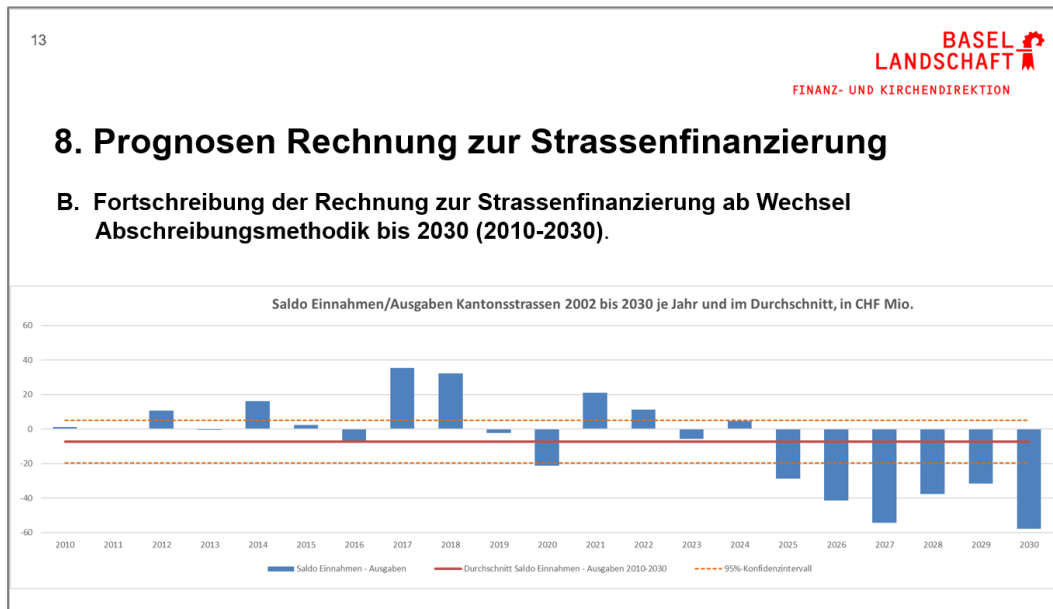
Gemäss § 4 Absatz 1 des geltenden Motorfahrzeugsteuergesetzes soll der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für den Strassenbau einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen. Mit zwei Postulaten ([2005/114](#) und [2012/193](#)) hatte der Landrat die Einführung einer Strassenrechnung gefordert, die aufzeigen würde, ob die den Kantonsstrassen zurechenbaren Erträge die durch sie verursachten Aufwendungen decken. Der Regierungsrat beauftragte daraufhin die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) mit der Ausarbeitung einer Strassenrechnung. Im Januar 2019 nahm der Landrat diese Strassenrechnung sowie weitere Überlegungen zur Strassenfinanzierung zur Kenntnis ([2018/660](#)).

Wie die Direktion der Kommission nun erläuterte, hatte der Kanton ein Jahr vor der Erstellung der Strassenrechnung durch die FHNW die Abschreibungsmethode geändert und eine Anlagebuchhaltung eingeführt (Umstellung auf HRM2). Die Kantonsstrassen seien zum Buchwert in die neue Anlagebuchhaltung übernommen und vereinfacht als eine Anlage mit Restnutzungsdauer von 20 Jahren erfasst worden. Der Buchwert sei zu diesem Zeitpunkt sehr tief gewesen, einerseits durch die degressive Abschreibungsmethode von 10 % und andererseits durch ausserordentliche Abschreibungen. Mit dem Methodenwechsel hätten sich die Abschreibungen von noch rund CHF 38 Mio. im Jahr 2009 auf rund CHF 20 Mio. im Jahr 2010 reduziert. In Bezug auf die jährlich anfallenden Investitionen seien die Abschreibungen tief. Obwohl der Kanton vor der Einführung von HRM2 deutlich mehr abgeschrieben und seit der Einführung von HRM2 jährlich im Durchschnitt rund CHF 50 Mio. investiert habe, lägen die Abschreibungen aktuell immer noch tiefer. Wäre kontinuierlich nach der alten Methodik abgeschrieben worden, wären die Abschreibungen in den Jahren 2002–2022 höher.

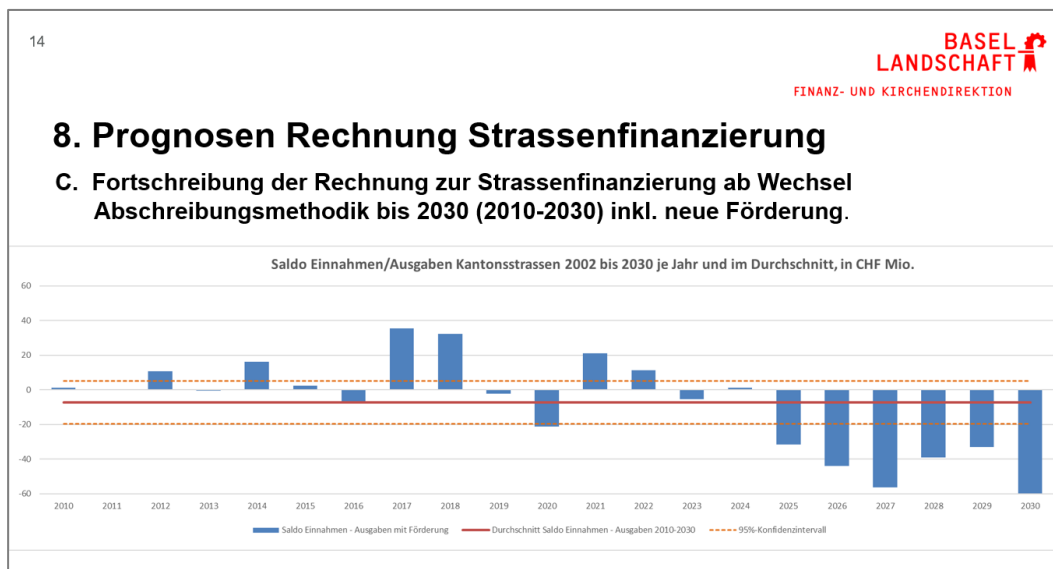
Vor diesem Hintergrund sei die Strassenrechnung mittels Cash in-/Cash out-Rechnung plausibilisiert worden, erklärte die Direktion weiter. Dabei seien nicht die Abschreibungen, sondern die Nettoinvestitionen eingerechnet worden. Damit sei der Einfluss des Wechsels bei der Abschreibungsmethodik eliminiert. Die Ergebnisse dieser Einnahmen-/Ausgabenrechnung würden zeigen, dass die Autofahrer über einen längeren Zeitraum betrachtet etwa gleich viel Mittel für Investitionen, Verkehrssteuern, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Mineralölsteuerzuschläge und Gebühren zahlten, wie Mittel für diese aufgewendet worden seien. Über eine Zeitspanne von 20 Jahren sei der Saldo ganz leicht negativ, d. h. die Ausgaben würden die Einnahmen im Durchschnitt leicht übersteigen. Zwar weise der Saldo im Zeitverlauf beträchtliche Schwankungen auf. Durchschnittlich weiche er aber statistisch nicht signifikant vom Wert null ab. Aus der FHNW-Strassenrechnung resultiere demgegenüber wegen des Methodenwechsels bei den Abschreibungen für die Jahre 2010–2022 ein jährlicher durchschnittlicher Überschuss von CHF 23 Mio. Naturgemäss würden sich die Abschreibungen über einen längeren Zeitraum den

Investitionen angleichen. Da der Kanton plane, die Investitionen auf dem heutigen Niveau zu halten beziehungsweise noch über dieses Niveau anzuheben, sei anzunehmen, dass beide Rechnungen sich angleichen und mittelfristig je ein ausgeglichenes Ergebnis aufweisen werden. Folglich sei Stand heute davon auszugehen, dass die Anforderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes mittelfristig erfüllt sei.

Auf Wunsch der Kommission erstellte die Direktion eine **Prognose der Strassenrechnung**, und zwar ab dem Zeitpunkt nach dem Methodenwechsel betreffend Abschreibungen und ebenfalls für einen Zeitraum von 20 Jahren (Jahre 2010–2030).



Unter Beibehaltung der bisherigen Förderung würde laut der Direktion die Unterdeckung rund CHF 7,3 Mio. betragen, was auf die höheren Investitionen in die Strassen gemäss aktuellem Investitionsprogramm zurückzuführen sei.



Unter Berücksichtigung der beantragten neuen Förderung würde sich gemäss Direktion eine Unterdeckung von rund CHF 8,1 Mio. ergeben. Das Fördersystem gemäss Vorlage hat jedoch zeitlich befristete Elemente, so dass nach 2030 zusätzliche Ausfälle wieder kompensiert würden.

Ein Mitglied erkundigte sich angesichts der Tatsache, dass die geplante neue Förderung zu einer Differenz in der Unterdeckung von etwa CHF 800'000.– führen würde, ob überlegt worden sei,

stattdessen die Motorfahrzeugsteuer um diesen Betrag gesamtheitlich zu reduzieren. Die Direktion gab zu bedenken, eine solche Reduktion wäre mit Blick auf die gesamten Fahrzeugkosten sehr marginal. Zudem sei seit Jahren bekannt, dass die geltende Motorfahrzeugsteuer die Ausgaben annähernd decke. Der Landrat habe eine grundsätzliche Förderung von ökologischen Fahrzeugen gefordert, und diese sei auch immer kostenneutral ausgerichtet worden.

- *Gewichtsreduktion für mit Batterie betriebene Personenwagen und Lieferwagen (§ 6 Abs. 1bis des Gesetzesentwurfs gemäss Kommission und § 10 des Verordnungsentwurfs)*

Gemäss Vorlage soll bei ausschliesslich mit Batterie betriebenen Personenwagen und Lieferwagen das Gesamtgewicht in der Grundbesteuerung um bis zu 20 % reduziert werden können, wobei der Regierungsrat die Abstufung der Gewichtsreduktion regeln können soll.

Der Entwurf der Verordnung sieht vor, die Reduktion **vorläufig bei 10 %** festzulegen. Auf Nachfrage erklärte die Direktion, die Elektrofahrzeuge im Kanton seien durchschnittlich 15 % schwerer als andere Fahrzeuge. Generell würden die Fahrzeuge im Kanton allerdings ein überdurchschnittliches Gewicht aufweisen. Eine zu hohe Reduktion auf der Grundlage, dass die Fahrzeuge im Kanton überdurchschnittlich schwer sind, sei nicht sinnvoll, weshalb mit 10 % begonnen werden solle.

Einigen Kommissionsmitgliedern erschien nicht nachvollziehbar, weshalb Elektrofahrzeuge mittels Gewichtsreduktion bei der Besteuerung gefördert werden sollten, weil sie meinten, **schwere Autos** hätten einen **stärkeren Einfluss auf den Strassenzustand**. Die Direktion informierte, wirklich Einfluss auf den Strassenzustand hätten nur die Lastwagen. Sie würden die Strassen laut wissenschaftlichen Erkenntnissen 5'000- bis 10'000-mal stärker beanspruchen als Personenwagen. Innerhalb der Personenwagen hingegen würden sich einige hundert Kilogramm nur marginal auswirken. Das Problem bei schweren Fahrzeugen sei vor allem, dass für ihren Bau viel mehr Material gebraucht werde, was entsprechende Umweltauswirkungen habe.

Mit Blick auf die vorgesehene Gewichtsreduktion wies ein Mitglied auf **soziale Komponenten** dieser Regelung hin. **Elektrofahrzeuge** seien tendenziell **hochpreisig**. Erfolge für diese eine hypothetische Gewichtsreduktion bis zu 20 %, würden sie künstlich vergünstigt. Dann ermögliche man Menschen, die sich dies grundsätzlich ohnehin leisten könnten, ein grosses schweres Auto anzuschaffen. Für jene hingegen, die sich ein kleines emissionsarmes Auto zulegen würden, würde nichts unternommen. Entsprechend sei zu überlegen, ob eine Obergrenze einzuführen wäre. Die Direktion antwortete, die Elektrofahrzeuge würden mehr und mehr in die Preisklassen der fossil betriebenen Fahrzeuge gelangen. Eine Beschränkung der Gewichtsreduktion sei zwar vorstellbar, aber nicht ganz konsequent. Die Gewichtsreduktion solle dazu führen, dass Elektrofahrzeuge wegen ihres Gewichts keinen Nachteil hätten. Auch elektrisch betriebenen Familien-Vans sollte die Gewichtsreduktion gewährt werden. Es sei zudem davon auszugehen, dass ein grosses Elektrofahrzeug aufgrund entsprechenden Bedarfs gekauft werde.

Ein Mitglied bat schliesslich um Erklärung, weshalb der Regierungsrat für mit Batterie betriebene **Lastwagen und Sattelschlepper keine Gewichtsreduktion** vorsehe. Die Direktion erläuterte, diesen Fahrzeugen solle eine Reduktion von 75 % auf die Steuer über fünf Jahre ab der ersten Inverkehrsetzung gewährt werden. Dies sei für die Unternehmen mit Blick auf die Amortisierung ihrer Flotte finanziell attraktiv. Ein Lastwagen entspreche etwa 30'000 Personenwagen. Im Kanton gebe es heute nur gerade einen einzigen mit Wasserstoff betriebenen Lastwagen. Aufgrund der hohen Lastwagensteuer seien viele ausserkantonale Fahrzeuge im Kanton unterwegs. Mit der neuen Regelung sollen die Unternehmen einerseits zum Kauf von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen und andererseits zum Einlösen in Basel-Landschaft motiviert werden.

- *Ökobilanz von Fahrzeugen mit unterschiedlichem Antrieb
(§ 7 des Gesetzes; gemäss Landratsvorlage nicht Teil der Revision)*

Verschiedene Mitglieder verwiesen auf aktuelle **Ökobilanzstudien**, die anhand des gesamten Lebenszyklus' eines Fahrzeugs zeigen würden, dass die Umweltauswirkungen von Elektromobilen stark vom Gewicht abhängen würden. Ein **schweres Elektrofahrzeug** habe demnach etwa die **gleichen Auswirkungen wie ein leichter Verbrenner**. Allerdings seien Elektrofahrzeuge in Bezug auf die Gesamtumweltauswirkungen nur in der Tendenz etwas besser als Verbrenner. Daher sei nicht nachvollziehbar, wenn das Gesetz den Kauf eines Elektro-SUV künftig attraktiver mache als den Erwerb eines kleinen Benziners und zudem die Förderung von anderen emissionsarmen Fahrzeugen komplett streiche.

Die Direktion hielt fest, wegen der Orientierung am CO₂-Gesetz des Bundes liege die Förderung von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeugen nicht mehr drin. Basierend auf der Klimastrategie werde primär versucht, die direkten Emissionen zu reduzieren. Daher stelle die Vorlage nur auf das Gewicht ab. Die vorgeschlagene Gewichtsreduktion solle dazu führen, dass Elektrofahrzeuge dabei keinen Nachteil mehr hätten. Die übrigen ökologischen Aspekte seien aber ebenfalls berücksichtigt worden; dies gestützt auf den Bericht der EBP Schweiz AG, welcher der Vorlage beiliegt und etwa auf Untersuchungen des Paul Scherrer Instituts verweise. So würden bei den Personenwagen Elektrofahrzeuge ab einer Fahrt von etwa 120'000 km unter Berücksichtigung aller ökologischen Gesichtspunkte besser abschneiden.

Ein Mitglied erkundigte sich noch genauer, ob gemäss Vorlage ein schweres Elektrofahrzeug und ein leichter Verbrenner mit **ähnlicher Ökobilanz** künftig auch **vergleichbare Motorfahrzeugsteuern** bezahlen müsste, und lieferte die Antwort auf die Frage gleich selbst: Seiner Berechnung nach würde ein leichter Verbrenner (1,3 t), der weniger als 130 g CO₂ pro Kilometer ausstösst, Steuern von ungefähr CHF 215.– zahlen, und ein etwa doppelt so schweres Elektromobil (2,5 t) Steuern von etwa CHF 210.–. Die Direktion ergänzte, die Steuer für ein Elektrofahrzeug mit dem Gewicht eines leichten Verbrenners würde etwa CHF 60.– betragen.

- *Befristung der Steuerermässigungen
(§ 9 Abs. 1 und 2, § 11 Abs. 1, § 11a Abs. 2, § 11c Abs. 2, § 20 Abs. 4 des Gesetzesentwurfs gemäss Kommission)*

Dass die **Steuerermässigungen auf vier Jahre befristet** sein sollen, erklärte die Direktion vorab mit dem Umstand, dass laut der externen Beratung ab einem Betrag von CHF 1'000.– eine Lenkungswirkung festgestellt werden könne. Es sei eine Laufdauer für die Ermässigung gewählt worden, die eine entsprechende Ersparnis für die Steuerpflichtigen mit sich bringen würde (vier Jahre ab der ersten Inverkehrsetzung à bis zu CHF 450.–).

Die Direktion wies zur Befristung auf vier Jahre im Weiteren darauf hin, dass sich zu hohe Einnahmeausfälle nicht mit dem Erfordernis einer ausgeglichenen Strassenrechnung vereinbaren liessen. Um eine Ermässigung gewähren zu können, müsse bei Fahrzeugen mit stärkeren Emissionen ein Steuerzuschlag verrechnet werden können. Sobald das Verhältnis der beiden Gruppen nicht mehr ausgeglichen sei, könne die Strassenrechnung auch nicht mehr vollständig aus dem Verkehr finanziert werden. Da damit zu rechnen sei, dass es irgendwann fast nur noch Elektrofahrzeuge gebe, könne auch die Steuerermässigung nicht unbeschränkt gewährt werden.

Auf Einwand aus den Reihen der Kommission hin bestätigte die Direktion noch, dass 53 % der Fahrzeuge geleast seien und in der Regel nach vier Jahren wieder in den Umlauf kommen würden. Das Mitglied, das den Einwand gemacht hatte, räumte jedoch selbst noch ein, es sei nicht davon auszugehen, dass nach vier Jahren nur um der Steuererleichterung willen ein neues Fahrzeug angeschafft werde.

- *Keine Befristung der Steuerzuschläge für Personenwagen
(§ 9 Abs. 3–5 des Gesetzesentwurfs gemäss Kommission)*

Gemäss Vorlage sollen die **Steuerzuschläge** im Gegensatz zu den Steuerermässigungen **unbefristet** gelten. Ein Mitglied wies auf den mehrfach bewiesenen Nachhaltigkeitseffekt durch die Weiterführung eines Fahrzeugs anstelle seines Ersatzes hin. Es kritisierte, dass die Befristung der Steuerermässigungen, nicht aber der Steuerzuschläge schaffe einen Anreiz für die Beibehaltung

eines Fahrzeugs mit schlechterem ökologischen Fussabdruck. Die Direktion hielt entgegen, es gebe auch Studien, die zeigten, dass ein Ersatz ab einem gewissen Punkt aus Nachhaltigkeits-sicht sinnvoll sei. Beispielsweise sei dies bei der Ölfeuerung der Fall; wie es sich bei den Fahrzeugen verhalte, müsste noch geprüft werden. Der Grund für die beabsichtigte Regelung sei jedenfalls, dass der Entscheid für den Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs finanziell spürbar sein solle.

2.3.3 **Behandelte Anträge**

– *Zu § 7 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes (gemäss Landratsvorlage nicht Teil der Revision)*

§ 7 des Gesetzes regelt die Steuersätze der Motorfahrzeugsteuer für die verschiedenen Fahrzeugkategorien pro Kilogramm Gesamtgewicht. In zweiter Lesung wurde zu dieser Bestimmung, die gemäss Entwurf des Regierungsrats nicht revidiert werden soll, ein Antrag gestellt. Wie bereits erwähnt, beschloss die Kommission, die zweite Lesung zu unterbrechen und an einer späteren Sitzung fortzusetzen, um die genauere Ausarbeitung von Anträgen und ihre Vorbesprechung in den Fraktionen zu ermöglichen.

Im Hinblick auf die weiteren Beratungen traf sich eine Gruppe, bestehend aus je einem Kommissionsmitglied pro Fraktion, selbständig und ausserhalb der Kommissionssitzung, um bezüglich dieses Antrags Diskussionsgrundlagen für einen möglichen Kompromiss zu erarbeiten, der von einer 4/5-Mehrheit des Landrats getragen werden könnte. Denn der Gruppe erschien die Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer für eine Volksabstimmung als zu wenig relevant. Als Leitpunkte für die Diskussionsgrundlage einigte sich die Gruppe darauf,

- dass kleine, leichte fossil betriebene Fahrzeuge entlastet werden sollten, da sie ähnliche Umweltauswirkungen hätten wie Elektrofahrzeuge, was der Zielsetzung der Vorlage (Ökologisierung) entsprechen würde;
- dass das Gewicht vor allem für sehr schwere Fahrzeuge mehr gewichtet werden solle; und
- dass der gesamte Steuerertrag unverändert bleiben solle.

Anschliessend stellte die Gruppe ihre Erkenntnisse in der Kommission zur Diskussion. Die Befürworter einer solchen Anpassung hoben hervor, sie würde eine echte Revision in Richtung Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer darstellen. Denn es sei nicht nur der tägliche Betrieb eines Fahrzeugs, sondern die ganze Lebensdauer von der Herstellung bis zur Entsorgung beziehungsweise zum Recycling zu betrachten. Diesbezüglich sehe es bei den Elektrofahrzeugen nicht so gut, oder jedenfalls nicht wesentlich besser aus als bei Fahrzeugen mit fossilem Antrieb. Das Gewicht eines Fahrzeugs sei dabei eine gute Annäherung, auch wenn es noch weitere Einflussfaktoren auf Strassenzustand, Klima und Umwelt gebe. Die Meinungen bezüglich der Höhe der maximalen Steuern gingen allerdings auseinander. Einige hielten eine maximale Steuer von CHF 2'000.– rein vom Betrag her gesehen und im Vergleich zu den Anschaffungskosten für entsprechende Fahrzeuge für vertretbar. Andere waren zwar dazu bereit, über eine stärkere Entlastung der leichten Fahrzeuge zu diskutieren, lehnten aber eine zu starke Mehrbelastung der schweren Fahrzeuge ab. Ihrer Meinung nach solle, wie es die Landratsvorlage vorsehe, primär mittels Anreizen versucht werden, die Leute zum Kauf von ökologischeren Fahrzeugen zu bewegen.

Nachdem die Mitglieder erneut Gelegenheit erhalten hatten, die Eckwerte einer solchen Änderung in den Fraktionen zu besprechen, wurde der folgende konkrete Antrag zu § 7 Absatz 1 Buchstabe a des Gesetzes eingereicht:

¹ Die jährliche Motorfahrzeugsteuer beträgt pro kg Gesamtgewicht für:

a. ~~Personenwagen CHF 28018~~; Die Steuer für Personenwagen wird nach der folgenden Formel berechnet:

$$\text{Steuer in CHF} = 0.28018 * (\text{Gewicht} + A) * [(\text{Gewicht} + A)^2 / 1'000'000 / B]$$
 Wobei A = 650 und B = 10 ist

b. – h. unverändert.

Zum Antrag wurde ausgeführt, er bezwecke eine verursachergerechtere Besteuerung von Personenwagen bei gleichbleibendem Gesamtsteuerertrag. Wie die Studie von EBP zeige, die der Land-

ratsvorlage beiliegt, könne kaum jemand aufgrund der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer zum Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs motiviert werden. Das Lenkungssystem verringere laut der Studie von EBP jedoch die CO₂-Emissionen nachweisbar, wenn auch nur gering. Es diene daher vor allem der Verursachergerechtigkeit. Die aktuellste Ökobilanz-Studie des Paul Scherrer Instituts¹ bestätige die bisherigen Erkenntnisse. Demnach seien insbesondere bei vergleichbarem Gewicht die Klimaauswirkungen von Elektrofahrzeugen etwa halb so hoch wie diejenigen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Weiteren würden Elektrofahrzeuge nur 10 bis 20 % geringere gesamte Umweltauswirkungen (unter Berücksichtigung u. a. von Belastungen von Boden, Luft und Wasser sowie Ressourcenabbau und Einfluss auf Ökosysteme) aufweisen. Für die Klima- und Umweltauswirkungen sei die Grösse der Fahrzeuge entscheidend und ein grosses Elektrofahrzeug habe wesentlich höhere Umweltauswirkungen als ein kleines Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Insgesamt, so die Schlussfolgerung der Antragsteller, sei die Förderung von E-Mobilität aus Klimasicht sinnvoll, aus einer gesamten Umweltsicht hingegen nur beschränkt. In jedem Fall aber würden kleinere Fahrzeuge zur Ökologisierung beitragen.

Vor diesem Hintergrund reduziere die beantragte neue Formel die Motorfahrzeugsteuer konkret für alle Personenwagen mit einem Gewicht unter 2,1 t². Die maximale Steuer von CHF 2'000.– würde bei einem Gewicht von 3,5 t anfallen. Der gesamte Steuerertrag des Kantons bliebe dabei unverändert – dies bei einer Entlastung eines Grossteils der Bevölkerung insbesondere mit geringen und mittleren Einkommen, der kleine Personenwagen oder kleine Familien-Vans besitze.

Die Direktion legte dar, gemäss geltendem Recht belaufe sich die Steuer für einen Personenwagen mit 3,5 t auf CHF 980.–. Mit dem Antrag würden die Steuern für einen solchen Wagen auf CHF 2'000.– erhöht, wobei noch ein Malus von CHF 300.– hinzukäme, wenn es sich dabei nicht um ein Elektrofahrzeug handelte. Weiter machte die Direktion darauf aufmerksam, dass deutlich höhere Steuern im Vergleich zu den umliegenden Kantonen dazu führen könnten, dass vermehrt Fahrzeuge ausserhalb des Kantons eingelöst würden. Schliesslich informierte die Direktion noch, das meistverkaufte Elektrofahrzeug in der Schweiz (Tesla) sei über 2,1 t. Dazu hielten die Antragsteller fest, für Elektrofahrzeuge würde die in der Vorlage vorgesehene Gewichtsreduktion zum Tragen kommen. Bei der vorgesehenen Reduktion um 10 % liege die Grenze für Elektrofahrzeuge entsprechend bei einem Gewicht von 2,33 t.

Aus den Reihen der Kommission wurde dem Antrag entgegengehalten, die maximale Steuer sei im Vergleich zur Landratsvorlage viel höher (CHF 2'000.– gegenüber von CHF 1'281.–) und stelle für Halter von schweren Fahrzeugen eine Bestrafung dar. Daher sei die Landratsvorlage zu bevorzugen, die vor allem mit Anreizen arbeite. Da die Kommission mittlerweile von der Direktion erfahren hatte, dass einige hundert Kilogramm Gewichtsunterschied innerhalb der Personenwagen keinen wesentlichen Unterschied beim Einfluss auf den Strassenzustand ausmachen, lehnten zudem bisherige Befürworter teilweise den Antrag nun ab.

Die Kommission lehnte den Antrag zu § 7 Absatz 1 Buchstabe a schliesslich mit 7:6 Stimmen ab.

– *Zu § 11 Abs. 1–3 des Gesetzesentwurfs gemäss Landratsvorlage*

In zweiter Lesung wurde zu dieser Bestimmung gemäss Landratsvorlage ein Antrag in Aussicht gestellt. Wie bereits erwähnt, beschloss die Kommission, die zweite Lesung zu unterbrechen, um die genauere Ausarbeitung von Anträgen und ihre Vorbesprechung in den Fraktionen zu ermöglichen. Daraufhin wurde folgender Antrag zu § 11 Absätze 1–3 eingereicht:

§ 11

¹ Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen ~~und bis Ende 2023 in Verkehr gesetzt wurden~~, wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 % gewährt.

¹ Sacchi, R. und Bauer, C. (2023): Life cycle inventories for on-road vehicles. Paul Scherrer Institut, Villingen.

² Darunter fallen Kleinwagen wie Opel Corsa A, VW Up, Ford Fiesta, Toyota Starlet P6 oder Peugeot 104; Kompaktwagen wie VP Polo 6 R, VW Golf 6, Audi A3 oder Renault Mégane III; Mittelklassewagen wie VW Passat B6m, Mercedes C W204, Audi A4, Opel Astra J, Insigna, BMW 3er; kleine Vans wie Opel Zafira und kleine SUV wie Mercedes GLA 156 SUV B Klasse.

² Aufgehoben Für Lastwagen und Sattelschlepper, die ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft erstmals in Verkehr gesetzt wurden, wird die Steuerermässigung ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Landschaft für die restliche Zeitspanne nach Abs. 1 gewährt. Ist das Jahr der 1. Inverkehrsetzung nicht feststellbar, wird keine Ermässigung gewährt.

³ Aufgehoben Der Regierungsrat regelt die Höhe der Steuerermässigung.

Zum Antrag wurde erklärt, die Region sei ein Logistik-Cluster. Viele der ansässigen Logistik-Unternehmen würden sich um emissionsarme Lastwagen und Sattelschlepper bemühen. Ein Lastwagen oder Sattelschlepper mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb koste heute in der Anschaffung aber noch ein Vielfaches von einem Fahrzeug der strengsten Euro-Norm (heute EURO 6) und das Angebot an Fahrzeugen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb sei noch beschränkt. Würde, wie vom Regierungsrat vorgeschlagen, die Steuerermässigung bei Einhaltung der heute strengsten Norm gestrichen, würden die Kosten für die Unternehmen steigen und es sei zu befürchten, dass wieder vermehrt Fahrzeuge in anderen Kantonen immatrikuliert würden. Eine komplette Erneuerung der Flotte ausschliesslich mit Elektro- oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen sei in den nächsten Jahren völlig unrealistisch und für die Transporteure nicht finanzierbar. Daher sei sinnvoll, die Absätze 1–3 nach geltendem Recht beizubehalten, und als Anreiz zur Anschaffung von Elektro- oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen den gemäss Vorlage neuen Absatz 4 zu ergänzen. Sobald eine neuere Euro-Norm offiziell eingeführt sei, müsste dann diese jeweils erfüllt sein, damit ein Lastwagen oder Sattelschlepper von den Steuerermässigungen profitieren könnte.

Die Direktion wies auf Nachfrage aus der Kommission darauf hin, dass von der Reduktion gemäss Antrag alle schweren Fahrzeuge profitieren würden, weil nur noch solche mit der neusten Euro-Norm gekauft werden könnten. Sie gab auch zu, dass bei Abschaffung der Reduktion (gemäss Landratsvorlage) ein Risiko bestehe könnte, dass aufgrund der vergleichsweise höheren Steuer in Basel-Landschaft die Fahrzeuge in anderen Kantonen immatrikuliert werden könnten, obwohl sie Fahrzeuge weiterhin auf Kantonsgebiet unterwegs wären. Dies würde nicht nur den Verlust von Steuereinnahmen bedeuten. Zusätzlich wäre auch ein Kontrollapparat nötig. Schliesslich gab die Direktion die groben Kostenfolgen des Antrags wie folgt an: Bei circa 3'000 schweren Fahrzeugen im Kanton dürften jährlich etwa 300 neu immatrikuliert werden. Durchschnittlich würden die Steuern pro Fahrzeug CHF 3'000.– pro Jahr betragen, so dass sich eine Summe von CHF 900'000.– ergeben würde. Die Reduktion um 25 % mache somit CHF 200'000.– bis 300'000.– aus und wäre auf das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei Folgejahre beschränkt.

Die Kommission lehnte den Antrag zu § 11 Absätze 1–3 schliesslich mit 6:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.

2.3.4 Hinweis der Redaktionskommission zu römisch IV – Inkrafttreten

Der Finanzkommission war bereits während den Beratungen im Herbst 2023 bewusst, dass ein Inkrafttreten der Teilrevision (sofern der Landrat ihr dann auch zustimmen würde) per 1. Januar 2024 nicht mehr möglich sein würde. Allerdings ging vergessen, römisch IV entsprechend anzupassen. Darauf hat die Redaktionskommission die Finanzkommission hingewiesen. Da die Finanzkommission zu diesem Zeitpunkt nicht mehr auf ihre Beschlüsse zurückkommen konnte, beschloss sie, den Hinweis in den Kommissionsbericht aufzunehmen. So kann nun der Landrat das Inkrafttreten noch bereinigen.

3. Antrag an den Landrat

Die Finanzkommission beantragt dem Landrat mit 6:6 Stimmen bei 1 Enthaltung und Stichtenscheid des Präsidenten, die Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes abzulehnen.

03.04.2024 / cr

Finanzkommission

Florian Spiegel, Präsident

Beilagen

- Änderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer (von der Kommission unveränderter und der Redaktionskommission bereinigter Entwurf)
- Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission

Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer

Änderung vom [Datum]

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft

beschliesst:

I.

Der Erlass SGS 341, Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 17. Oktober 2013 (Stand 1. November 2020), wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 3 (geändert)

³ Die Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel (MFP) erhebt Gebühren für die amtliche, periodische Nachprüfung und die amtliche Führerprüfung.

§ 6 Abs. 1^{bis} (neu), Abs. 1^{ter} (neu)

^{1bis} Für Personenwagen und Lieferwagen mit ausschliesslichem Batteriebetrieb kann das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer um bis zu 20 % reduziert werden. Der Regierungsrat regelt die Abstufung der Gewichtsreduktion.

^{1ter} Die Möglichkeit zur Gewichtsreduktion zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer für batteriebetriebene Personen- und Lieferwagen endet mit der Aufhebung der Förderung der Elektrofahrzeuge.

§ 9 (totalrevidiert)

Steuerermässigungen und Steuerzuschläge für Personenwagen

¹ Für Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung ab dem Jahr 2021 mit weniger als 140 g CO₂-Ausstoss je km nach dem WLTP-Testverfahren¹⁾ wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine Steuerermässigung gewährt.

² Für Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung ab dem Jahr 2024 mit weniger als 130 g CO₂-Ausstoss je km nach dem WLTP-Testverfahren wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine Steuerermässigung gewährt.

1) WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure

³ Für Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung ab dem Jahr 2014 bis Ende des Jahres 2017 mit mehr als 139 g CO₂-Ausstoss je km nach dem NEFZ-Testverfahren²⁾ wird ein Steuerzuschlag erhoben.

⁴ Für Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung ab dem Jahr 2018 bis Ende des Jahres 2020 mit mehr als 129 g CO₂-Ausstoss je km nach dem NEFZ-Testverfahren wird ein Steuerzuschlag erhoben.

⁵ Für Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung ab dem Jahr 2021 mit mehr als 169 g CO₂-Ausstoss je km nach dem WLTP-Testverfahren wird ein Steuerzuschlag erhoben.

⁶ Die Steuerermässigungen betragen pro Steuerjahr bis CHF 450.–.

⁷ Die Steuerzuschläge betragen pro Steuerjahr bis CHF 300.–.

⁸ Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte gemäss den Abs. 1–5 aufgrund der technologischen Entwicklung senken.

§ 11 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (aufgehoben), Abs. 3 (aufgehoben), Abs. 4 (neu)

¹ Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen und bis Ende 2023 in Verkehr gesetzt wurden, wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 % gewährt.

² *Aufgehoben.*

³ *Aufgehoben.*

⁴ Für Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 5 Jahre eine Steuerermässigung von 75 % gewährt, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 500.– beträgt.

§ 11a (neu)

Steuerermässigungen für Lieferwagen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb

¹ Für Lieferwagen mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird eine Steuerermässigung von CHF 450.– gewährt, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 60.– beträgt.

² Diese Steuerermässigung wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre gewährt.

2) NEFZ: Neuer europäischer Fahrzyklus

§ 11b (neu)**Steuerermässigungen für Motorräder mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb**

¹ Für Motorräder, Motorräder mit Seitenwagen, Kleinmotorfahrzeuge, Motorschlitten und 3-rädrige Motorräder mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird eine Steuerermässigung von 1/3 gewährt, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 60.– beträgt.

§ 11c (neu)**Aufhebung der Steuerermässigungen**

¹ Liegt der Anteil der neu in Verkehr gesetzten Elektro- und Wasserstofffahrzeuge bei einer Fahrzeugart während 3 Jahren bis Ende September bei 40 % oder höher, werden ab dem Folgejahr für diese Fahrzeugart keine Steuerermässigungen mehr gewährt.

² Die Steuerermässigungen gelten in jedem Fall für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für Personenwagen, Lieferwagen und Motorräder für die folgenden 3 Jahre und für die Lastwagen und die Sattelschlepper für die folgenden 5 Jahre.

§ 20 Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu)

⁴ Für Lieferwagen mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb, die bis Ende des Jahres 2023 in Verkehr gesetzt wurden, werden für die nachfolgenden 3 Jahre Steuerermässigungen gemäss § 11a gewährt.

⁵ Für Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb, die bis Ende des Jahres 2023 in Verkehr gesetzt wurden, werden für die nachfolgenden 5 Jahre Steuerermässigungen gemäss § 11 Abs. 4 gewährt.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Diese Teilrevision tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Liestal,

Im Namen des Landrats

der Präsident: Ryf

die Landschreiberin: Heer Dietrich

Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung

2023/297

vom 15. August 2023

1. Ausgangslage

Es wird auf den Bericht der federführenden Finanzkommission sowie auf die [Landratsvorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Vorlage wurde in der Umweltschutz- und Energiekommission in den Sitzungen vom 12. und 26. Juni 2023 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, beraten. Als Fachvertretung waren am 12. Juni 2023 Pascal Donati, Leiter Motorfahrzeugkontrolle, Christoph Felix, Rechtsdienst von Regierungsrat und Landrat, Daniela Marzari Baumgartner, Leiterin Abteilung Finanz- und Volkswirtschaft der Finanzverwaltung, Daniel Schweighauser, Akademischer Mitarbeiter der Finanzverwaltung, und Cosimo Todaro, Leiter Industrie und Gewerbe, Lufthygieneamt beider Basel, anwesend.

2.2. Detailberatung

Die Kommission liess sich von der Verwaltung die verschiedenen Elemente der Gesetzesrevision aufzeigen. Im Bereich der Personenwagen gehören dazu die Erhöhung der Steuerermässigungen auf bis zu CHF 450.– für maximal vier Jahre und die mittelfristige Ausrichtung der Förderung auf elektrische und mit Wasserstoff betriebene Personenwagen. Allerdings sollen Hybridfahrzeuge bis zum Jahr 2028 ebenfalls noch gefördert werden und Personenwagen mit einem CO₂-Ausstoss von 70 bis 129 Gramm pro kg bis ins Jahr 2026. Hingegen bleiben die Steuerzuschläge unverändert bei CHF 300.–. Gemäss Vorlage soll die Grundbesteuerung bei allen Fahrzeugarten weiterhin nach Gesamtgewicht erfolgen, wobei für elektrische oder mit Wasserstoff betriebenen Personenwagen eine Gewichtsreduktion von bis zu 20 % festgesetzt sei. Einstweilig werde die Gewichtsreduktion dieser PW mit 10 % vorgesehen. Ferner schlägt der Regierungsrat bei elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Motorrädern neu eine Steuervergünstigung von einem Drittel vor. Für Sattelschlepper und Lastwagen soll mit der Revision Folgendes gelten: Als ökologischen Steueranteil erhalten Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb neu für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie fünf weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75 %. Für bestehende Fahrzeuge soll der Bonus gemäss EURO-Emissionsgrenzwert beibehalten werden, bis diese auslaufen (also maximal vier Jahre), für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge soll dieser Bonus wegfallen. Die Malus nach EURO-Emissionsgrenzwert werden beibehalten. Darüber hinaus wies die Direktion darauf hin, dass die Steuerermässigungen bzw. Förderungskomponenten bei den genannten Fahrzeugarten so lange gewährt werden sollte, bis sie sich auf dem Markt durchgesetzt haben. Es ist geplant, die Steuerermässigungen bis in dem Jahr zu gewähren, in dem in drei aufeinanderfolgenden Jahren bis Ende September (Stichtag) des dritten Jahres 40 % der neu in Verkehr gesetzten Lieferwagen Elektro- oder Wasserstoffantrieb aufweisen. Für ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzte Lieferwagen entfallen die Steuerermässigungen.

Im Zusammenhang mit der Grundbesteuerung nach Gesamtgewicht erkundigte sich ein Mitglied, weshalb bei den Personenwagen vorläufig nur von einer Gewichtsreduktion von 10 % ausgegangen werde und wie die Berechnung der Reduktion überprüft werde. Die Direktion legte dar, dass der Wert danach berechnet werde, wie viel schwerer mit Batterien betriebenen Fahrzeuge effektiv seien. Im Kanton Basel-Landschaft betrage dies etwa 15 %. Zudem habe der Kanton einen überdurchschnittlich grossen Anteil an hochgewichtigen Fahrzeugen. Die Differenz werde regelmässig überprüft und der Regierungsrat verfüge über die Kompetenz, den Wert anzupassen und auf 15 oder 20 % zu erhöhen.

Weiter thematisierte die Kommission die Frage, welche Auswirkungen die Revision auf die Reduktion des CO₂-Ausstosses habe und wie stark der Lenkungseffekt sei. In einem Votum wurde gefragt, ob diese Massnahmen ausreichend seien, um die im Kanton Basel-Landschaft angestrebte Reduktion im Verkehr zu erreichen. In ihrer Antwort führte die Verwaltung aus, dass die Motorfahrzeugsteuer allein zu wenig Lenkungswirkung habe, um den Ausstoss stark zu reduzieren. Es handle sich vielmehr um eine von vielen Massnahmen im Klimabereich. Eine Studie der EBP sei dennoch zum Schluss gekommen, dass ein gewisser Effekt da sei und solche Fördermassnahmen dazu führen würden, dass die Leute zu einem emissionsarmen Fahrzeug wechseln. Durch die Förderung gebe es einen Schub, dass mehr Elektrofahrzeuge gekauft würden. Aber auch die EBP habe keine konkrete Aussage dazu machen können, wie viel CO₂ letztlich eingespart werde. Auf die Nachfrage, warum der Regierungsrat trotzdem überzeugt sei, mit dieser Vorlage einen Effekt zu erreichen, lautete die Antwort, dass dann eine Wirkung erzielt werde, sobald die Förderung resp. der Rabatt insgesamt rund CHF 1000.– ausmache. Damit ergebe sich für den Konsumenten ein positiver Effekt und er werde sich entsprechend eher entscheiden, ein emissionsarmes Fahrzeug zu kaufen. Es spiele psychologisch also durchaus eine Rolle, ob es einen Rabatt gebe. Rein monetär gesehen sei die Motorfahrzeugsteuer im Verhältnis zu den restlichen Kosten, die ein Fahrzeug verursache, jedoch relativ gering. Dies wurde im EBP-Bericht, welcher der Revision beigelegt wurde, dargelegt. Um einen grösseren Effekt zu erzielen, müsste der Staat den Kauf solcher Fahrzeuge finanziell direkt unterstützen.

In der Beratung unterstrich ein Teil der Kommission, die Vorlage gehe zu wenig weit. Eine höhere Besteuerung der grossen Fahrzeuge – egal, ob Elektro- oder Dieselfahrzeuge – sei aus ihrer Sicht wünschenswert. Ein grosses, schweres Elektrofahrzeug sei nicht unbedingt ökologischer als ein Diesel- oder Benzinfahrzeug. In seinen Ausführungen merkte ein Kommissionsmitglied an, das Ziel könne nur ein Mobility Pricing sein – wer viel fährt, zahlt mehr –, aber dies müsse auf Bundesebene angegangen werden. Dem wurde angefügt, dass man ökologisch gesehen mit einem leichten Verbrenner eine bessere Gesamtbilanz erreiche als mit einem schweren Elektroauto. Ferner wurde kritisiert, dass das Grundproblem der viele Verkehr an sich sei und diese Problematik werde mit der vorliegenden Revision nicht gelöst.

Die Kompromisse aus den Verhandlungen am Runden Tisch wurden von der Kommission mit wenig Begeisterung zur Kenntnis genommen. Die Einen empfanden sie als zielführend, die Anderen als nutzlos. Für ein Mitglied hingegen ist die Revision eindeutig der falsche Weg. Dabei wurden hauptsächlich die finanziellen Aspekte und nicht die ökologischen Effekte kritisiert. Bei den Kommissionsmitgliedern herrschte die Meinung vor, dass jene, welche sich die teure Anschaffung eines Elektrofahrzeugs leisten können, gegenüber jenen, die es sich nicht leisten können, bevorzugt werden. Nicht nur deshalb unterstrichen mehrere Mitglieder die zentrale Bedeutung der zeitlichen Begrenzung einer finanziellen Bevorzugung. Auf der einen Seite sei die Elektrifizierung der Fahrzeuge ein Fakt und die Menschen müssten auch ohne Zuschüsse in den nächsten Jahren umstellen. Auf der anderen Seite sei die staatliche Steuerung als zu stark anzusehen, weshalb das Auslaufen der Förderung in vier Jahren als wesentlichen Punkt der Gesetzesrevision zu beurteilen sei.

Als Fazit hielt die Kommission fest, dass es sich bei der Vorlage hauptsächlich um ein Finanzgeschäft handle. Der Einfluss beziehungsweise die Steuerungswirkung der Massnahmen auf ökologische Bereiche sei gering und der Hebel aus Umweltsicht relativ klein. Die Revision könne allenfalls einen kleinen Beitrag leisten.

3. Antrag an die Finanzkommission

Die Umweltschutz- und Energiekommission bittet die Finanzkommission, die obigen Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen.

15.08.2023 / md

Umweltschutz- und Energiekommission

Thomas Noack, Präsident