

Vorlage an den Landrat

Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung
2023/297

vom 6. Juni 2023

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Seit dem 1.1.2014 ist im Kanton Basel-Landschaft die Fahrzeugbesteuerung nach Gesamtgewicht bei den Personenwagen und den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) um einen ökologischen Besteuerungsanteil ergänzt ([LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013).

Im Jahr 2021 kam der Regierungsrat im Zuge einer Verordnungsrevision zum Schluss, dass die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen, insbesondere hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität, nicht mehr zeitgemäss sind: Im aktuell geltenden Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ist die Förderung unter ökologischen Gesichtspunkten einzig auf Personenwagen (mit bestehendem Bonus-/Malus-System auf Basis des CO₂-Ausstosses) und auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper; Bonus-Malus-System hinsichtlich der EURO-Abgasnormen¹) ausgerichtet. Die Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist zudem vergleichsweise schwach.

Das geltende Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer deckt zurzeit verschiedene Aspekte nicht ab, welche für eine zeitgemässe ökologische Besteuerung angezeigt sind:

- Fehlen einer ökologischen Besteuerungskomponente für die Lieferwagen.
- Fehlen einer ökologischen Besteuerungskomponente für die Motorräder.
- Keine ausreichende Förderungskomponente für elektrisch betriebene Personenwagen.
- Keine Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrisch- oder Wasserstoff-betriebene schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper).

Die verstärkte Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen unterstützt das Bekenntnis des Regierungsrats zum Pariser Netto-Null-Ziel. Das Netto-Null-Emissionsziel setzt voraus, dass dort, wo die Technologien und Potentiale bereits heute vorhanden sind, um fossile Energien durch konkurrenzfähige, erneuerbare Alternativen zu ersetzen, diese auch ausgeschöpft werden. Dies entspricht auch den Inhalten und vorgeschlagenen Massnahmen des ersten Energieplanungsberichts. Diesen hat der Regierungsrat im ersten Quartal 2022 veröffentlicht ([Energieplanungsbericht 2022](#)).

Mit der Teilrevision soll die Motorfahrzeugsteuer an der kantonalen Klimastrategie² 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 sicher zu stellen.

Die Ausgangslage und die zugrundeliegenden Zielsetzungen führen bei der vorliegenden Gesetzesrevision zu folgenden Ergebnissen bei der Besteuerung von Fahrzeugen:

- Personenwagen (PW): Die PW werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach Gesamtgewicht besteuert. Um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen, wird das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen mit ausschliesslichem Batteriebetrieb jedoch um bis zu 20% reduziert. Vorläufig wird diese Gewichtsreduktion bei 10% festgelegt.
Hinsichtlich dem ökologischen Steueranteil hat sich gezeigt, dass die Anknüpfung am bestehenden Bonus-/Malus-System mit höheren Steuerermässigungen für PW die beabsichtigte

¹ Siehe eine Übersicht dazu unter folgendem Link: [Abgasnorm – Wikipedia](#).

² Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fqid%3D57cce-dff989349ac9e51cad365f853f3>

Lenkungswirkung am besten zu erreichen vermag. Es wird daher eine Erhöhung der aktuell gültigen Steuerermässigung von maximal 300 Franken auf neu maximal 450 Franken vorgesehen. Der Grenzwert für den Erhalt von Steuerermässigungen wird zudem leicht verschärft. Durch die erhöhten Steuerermässigungen und die Gewichtsreduktion erhält ein PW mit Elektroantrieb mit einem Gesamtgewicht von 2'200 Kilogramm eine Reduktion von gut 80% auf die jährliche Motorfahrzeugsteuer und dies bis zu 4 Jahre lang. Die neu höheren Steuerermässigungen von 450 Franken erhalten auch mit Wasserstoff betriebene PW. Die Steuerzuschläge bleiben hinsichtlich deren maximalen Höhe (300 Franken) unverändert und hinsichtlich der Grenzwerte vorläufig unverändert (vorläufig keine Verschärfung). Steuerermässigungen werden für maximal 4 Jahre gewährt, Steuerzuschläge sind unbefristet.

- Lieferwagen (LW): Die 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 450 Franken vorgesehen. Die Steuerermässigungen werden für einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren gewährt.

- Motorräder: Die Motorräder werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach Gesamtgewicht besteuert. Neu sollen Motorräder mit ausschliesslich Elektro-Antrieb eine Steuerermässigung von einem Drittel erhalten.
- Lastwagen und Sattelschlepper: 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 1. Inverkehrsetzung sowie 5 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 3 aufeinander folgenden Jahren elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind, werden die Steuerermässigungen deshalb 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.

Die durchgeführte Nachhaltigkeitsbeurteilung in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zeigt insgesamt ein positives Bild der vorliegenden Revision.

Die Gesetzesrevision wurde so ausgestaltet, dass die Auswirkungen möglichst saldoneutral sind. Im Jahr der Einführung resultieren zwar Mindereinnahmen im Umfang von rund 3 Millionen Franken, die sich aber rasch reduzieren. Nach 8 Jahren wirkt sich das Fördersystem saldoneutral aus und führt dann bis zum letzten Jahr seiner Laufzeit (geschätzt im Jahr 2034) zu Mehreinnahmen von rund 5 Millionen Franken. Bei ausreichender Durchdringung des Marktes mit Elektrofahrzeugen werden die Steuerermässigungen aufgehoben. Danach resultieren voraussichtlich jährliche Mehreinnahmen von rund 6 Millionen Franken, die sich dann nach und nach reduzieren. Der Regierungsrat verfügt über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.3.	Erläuterungen	8
2.3.1.	<i>Grundlagen</i>	8
2.3.2.	<i>Gesamtwicht für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen</i>	10
2.3.3.	<i>Personenwagen</i>	10
2.3.4.	<i>Lieferwagen</i>	13
2.3.5.	<i>Schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper)</i>	14
2.3.6.	<i>Motorräder</i>	15
2.3.7.	<i>Betrachtung der gesamten Umweltauswirkungen eines Fahrzeugs</i>	16
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	18
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	18
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	18
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	20
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	20
2.9.	Nachhaltigkeitsbeurteilung	21
2.10.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	21
3.	Anträge	24
3.1.	Beschluss	24
4.	Anhang	25

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Seit dem 1.1.2014 ist im Kanton Basel-Landschaft die Fahrzeugbesteuerung nach Gesamtgewicht bei den Personenwagen und den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) um einen ökologischen Besteuerungsanteil ergänzt ([LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013). Abhängig vom CO₂-Ausstoss bei den Personenwagen sowie von den EURO-Abgas-Normen³ bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen, Sattelschlepper) werden Steuerermässigungen gewährt oder Steuerzuschläge belastet (Bonus-Malus-System). Die Regelungen zum Bonus-Malus-System finden sich im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)). Gemäss § 9 Absatz 5 sowie § 11 Absatz 3 des Gesetzes regelt der Regierungsrat die Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und -zuschläge. Die Abstufungen der CO₂-Ausstosswerte bzw. der EURO-Normen für die Gewährung von Steuerermässigungen und die Belastung mit Steuerzuschlägen sind in der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer geregelt ([SGS 341.11](#)).

Im Jahr 2020 hat der Regierungsrat im Zuge einer Revision der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer festgestellt, dass die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen, insbesondere hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität, nicht mehr zeitgemäss sind: Im aktuell geltenden Motorfahrzeugsteuergesetz ist die Förderung unter ökologischen Gesichtspunkten einzig auf Personenwagen (mit bestehendem Bonus-/Malus-System auf Basis des CO₂-Ausstosses) und – in eingeschränktem Ausmass – auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper; Bonus-Malus-System hinsichtlich der EURO-Abgasnormen) ausgerichtet.

Das geltende Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer deckt verschiedene Aspekte nicht ab, welche für eine zeitgemässe ökologische Besteuerung angezeigt sind:

- Es fehlt eine ökologische Besteuerungskomponente für die rund 14'000 im Kanton Basel-Landschaft immatrikulierten Lieferwagen.
- Es fehlt eine ökologische Besteuerungskomponente für die rund 24'000 im Kanton Basel-Landschaft immatrikulierten Motorräder.
- Im Gegensatz zur Mehrheit der Kantone besteht keine ausreichende Förderungskomponente für elektrisch und mit Wasserstoff betriebene Personenwagen.
- Es bestehen keine Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrisch- oder Wasserstoff-betriebene schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper).
- Mittels dem geltenden Bonus-Malus-System ist eine ausreichend differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (die CO₂-Ausstosswerte aufweisen) und Elektrofahrzeugen (die gemäss Fahrzeugausweis keine CO₂-Emissionswerte aufweisen) nicht in ausreichendem Masse möglich. Auf Basis des geltenden Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer lassen sich mittelfristig die Klimaziele nicht erreichen.

Schliesslich unterstützt eine stärkere Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen das Bekenntnis des Regierungsrats zum Pariser Netto-Null-Ziel. Das Netto-Null-Emissionsziel setzt voraus, dass dort, wo die Technologien und Potentiale bereits heute vorhanden sind, um fossile Energien durch konkurrenzfähige, erneuerbare Alternativen zu ersetzen, diese auch ausgeschöpft werden. Dies entspricht auch den Inhalten und vorgeschlagenen Massnahmen des ersten Energieplanungsberichts. Diesen hat der Regierungsrat im ersten Quartal 2022 veröffentlicht ([Energieplanungsbericht 2022](#)).

Zur Beschreibung der Ausgangslage im Fahrzeugbestand des Kantons Basel-Landschaft wird nachstehend eine Übersicht zu den Antriebssystemen der Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge und Motorräder in den Jahren 2014 sowie 2018 bis 2022 gegeben.

³ Siehe eine Übersicht dazu unter folgendem Link: [Abgasnorm – Wikipedia](#).

Neueinlösungen

		Absolut				Prozentual			
Treibstoff	1.IV im Jahr	Personen-wagen	Liefer-wagen	Last-wagen & Sattel-schlepper	Motorrad	Personen-wagen	Liefer-wagen	Last-wagen & Sattel-schlepper	Motorrad
Total Neueinlösungen	2022	6364	780	78	1225	100%	100%	100%	100%
	2021	6'908	1'041	85	1'435	100%	100%	100%	100%
	2020	6'850	1'005	125	1'422	100%	100%	100%	100%
	2019	6'812	900	146	1'120	100%	100%	100%	100%
	2018	6'106	k.A.	k.A.	k.A.	100%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	9'492	k.A.	k.A.	k.A.	100%	k.A.	k.A.	k.A.
Elektrisch	2022	1'170	53	6	57	18.38%	6.79%	7.69%	4.65%
	2021	952	25	3	39	13.78%	2.40%	3.53%	2.72%
	2020	553	11	0	21	8.07%	1.09%	0.00%	1.48%
	2019	302	9	0	26	4.43%	1.00%	0.00%	2.32%
	2018	129	k.A.	k.A.	k.A.	2.11%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	57	k.A.	k.A.	k.A.	0.60%	k.A.	k.A.	k.A.
Hybrid	2022	2'044	6	0	0	32.12%	0.77%	0.00%	0.00%
	2021	2'091	16	1	0	30.27%	1.54%	1.18%	0.00%
	2020	1'313	8	0	0	19.17%	0.80%	0.00%	0.00%
	2019	488	0	0	0	7.16%	0.00%	0.00%	0.00%
	2018	270	k.A.	k.A.	k.A.	4.42%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	181	k.A.	k.A.	k.A.	1.91%	k.A.	k.A.	k.A.
Andere	2022	3150	721	72	1168	49.50%	92.44%	92.31%	95.35%
	2021	3'865	1'000	81	1'396	55.95%	96.06%	95.29%	97.28%
	2020	4'984	986	125	1'401	72.76%	98.11%	100.00%	98.52%
	2019	6'022	891	146	1'094	88.40%	99.00%	100.00%	97.68%
	2018	5'707	k.A.	k.A.	k.A.	93.47%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	9'254	k.A.	k.A.	k.A.	97.49%	k.A.	k.A.	k.A.

Fahrzeugbestand

		Absolut				Prozentual			
Treibstoff	FZ-Bestand per	Personen-wagen	Liefer-wagen	Last-wagen & Sattel-schlepper	Motorrad	Personen-wagen	Liefer-wagen	Last-wagen & Sattel-schlepper	Motorrad
Fahrzeugbestand Total	2022	150'379	14'249	1'505	22'736	100%	100%	100%	100%
	2021	151'244	14'218	1'518	22'723	100%	100%	100%	100%
	2020	148'913	13'384	1'392	22'301	100%	100%	100%	100%
	2019	149'343	13'156	1'503	21'974	100%	100%	100%	100%
	2018	146'882	12'549	1'387	20'967	100%	100%	100%	100%
	2014	142'583	11'228	1'332	19'681	100%	100%	100%	100%
Elektrisch	31.12.2022	3'898	131	12	267	2.59%	0.92%	0.80%	1.17%
	31.12.2021	2'663	83	6	217	1.76%	0.58%	0.40%	0.95%
	31.12.2020	1'640	51	3	191	1.10%	0.38%	0.22%	0.86%
	31.12.2019	963	37	3	143	0.64%	0.28%	0.20%	0.65%
	31.12.2018	671	28	2	126	0.46%	0.22%	0.14%	0.60%
	31.12.2014	98	8	1	64	0.07%	0.07%	0.08%	0.33%
Hybrid	31.12.2022	9'411	31	0	1	6.26%	0.22%	0.00%	0.00%
	31.12.2021	7'179	25	1	1	4.75%	0.18%	0.07%	0.00%
	31.12.2020	4'797	13	0	0	3.22%	0.10%	0.00%	0.00%
	31.12.2019	3'219	1	0	2	2.16%	0.01%	0.00%	0.01%
	31.12.2018	2'671	1	0	2	1.82%	0.01%	0.00%	0.01%
	31.12.2014	1'213	1	0	3	0.85%	0.01%	0.00%	0.02%
Andere	31.12.2022	137'070	14'087	1'493	22'468	91.15%	99.08%	99.20%	98.88%
	31.12.2021	141'402	14'110	1'511	22'505	93.49%	99.24%	99.54%	99.04%
	31.12.2020	142'476	13'320	1'389	22'110	95.68%	99.52%	99.78%	99.14%
	31.12.2019	145'161	13'118	1'500	21'829	97.20%	99.71%	99.80%	99.34%
	31.12.2018	143'540	12'520	1'385	20'839	97.72%	99.77%	99.86%	99.39%
	31.12.2014	141'272	11'219	1'331	19'614	99.08%	99.92%	99.92%	99.66%

Tabelle 1: Übersicht zu den Antriebssystemen Neueinlösungen und Bestand verschiedene Fahrzeugarten

Ein Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass steuerliche Förderungen von emissionsarmen Fahrzeugen mittlerweile in fast allen Kantonen bestehen (<https://www.tcs.ch/mam/Digital-Media/PDF/Booklets/motorfahrzeugsteuer.pdf>).

2.2. Ziel der Vorlage

Mit der Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer werden die folgenden Ziele verfolgt:

1. Das bestehende Bonus-Malus-System bei den Personenwagen wird hinsichtlich folgender Aspekte überprüft und wo nötig angepasst:
 - a. Der ökologische Steueranteil soll so ausgestaltet werden, dass nach Inkraftsetzung des revidierten Gesetzes über eine kurze Frist nur noch die Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Ausstosswerten gefördert werden und mittelfristig nur noch Fahrzeuge, die elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind.
 - b. Es soll eine ausreichend differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (die CO₂-Ausstosswerte aufweisen) und elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen (die keine CO₂-Ausstosswerte aufweisen) möglich sein.
 - c. Der aktuell starke Anstieg des Marktanteils von rein elektrischen Fahrzeugen (BEV), Plug-in-Hybriden (PHEV)⁴ und mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen, welche CO₂-Emissionswerte von 0 bzw. unterhalb 50 g aufweisen, soll bei der Ausgestaltung des ökologischen Steueranteils angemessen berücksichtigt werden.
 - d. Es soll geprüft werden, ob besondere Förderungskomponenten für elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Personenwagen (PCEV)⁵ eingeführt werden sollen.
 - e. Im Rahmen der Prüfung soll der Aspekt der sog. «grauen Energie» bzw. die «ökologische Bilanz» der verschiedenen Antriebsarten thematisiert werden. Als Grundlage lassen sich beispielsweise die neusten Forschungsergebnisse des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) berücksichtigen.⁶
2. Es werden spezifische ökologische Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrische und wasserstoffbasierte Antriebe bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) geprüft und gegebenenfalls eingeführt.
3. Ökologische Steuerkomponenten sollen auch für weitere Fahrzeugarten wie beispielsweise die Lieferwagen und die Motorräder geprüft werden, für die solche heute noch nicht vorliegen.
4. Die Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wird möglichst saldoneutral ausgestaltet. Die ökologischen Steueranteile sollen per Saldo über eine im Projekt zu definierende Anzahl Jahre möglichst zu keinen Mehr- oder Mindereinnahmen führen. Die Saldoneutralität soll sich in einem bestimmen finanziellen Rahmen bewegen und dabei regelmässig überprüft werden.
5. Im Rahmen des Projektes wird geprüft, ob Massnahmen zur Steuerung der Saldoneutralität festgelegt werden. Die diesbezüglichen Zuständigkeiten werden im Gesetz sowie in der Verordnung festgehalten.

⁴ BEV: Battery Electric Vehicle = Elektroauto mit Batterie; PHEV: Plug-in Hybrid electric vehicle = Sowohl über einen Elektromotor als auch über Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge; die Batterie kann auch mittels Stecker über das Stromnetz geladen werden. Die Räder werden vom Elektromotor und/oder vom Verbrennungsmotor angetrieben.

⁵ PCEV: Fuel cell electric vehicles (Brennstoffzellenfahrzeuge).

⁶ <https://www.psi.ch/de/media/forschung/okobilanz-von-personenwagen-neues-webtool-hilft-privatpersonen-und-forschenden>

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Grundlagen

Bei der Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision stützte sich der Regierungsrat auf den beiliegenden Bericht der EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität». Die zugrundeliegenden Sachverhalte werden nachstehend zusammengefasst dargestellt.

Im Kontext der kantonalen Klimastrategie gilt es, im Bereich der Personenwagen eine Revision vorzulegen, bei welcher der CO₂-Ausstoss stärker gewichtet wird als bisher. Es sollen noch stärkere Kaufanreize für emissionsfreie Fahrzeuge gesetzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Elektroautos an den neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen (und einige Jahre später am Fahrzeugbestand) bereits in naher Zukunft stark steigen wird. Davon ist deshalb auszugehen, weil die Schweiz auch in Zukunft die Gramm CO₂/km-Zielwerte der EU (EU-Verordnung 443/2009)⁷ übernehmen wird. Dies sind Zielwerte für den Durchschnitt der Flotte aller Neuwagen und keine Grenzwerte.

Hersteller dürfen Fahrzeuge mit höheren g CO₂/km-Werten verkaufen, wenn dies kompensiert wird durch andere Fahrzeuge mit niedrigeren Werten. Diese Reduktionen sind nicht allein über die laufende technische Verbesserung von Verbrennungsmotoren erzielbar. Zwar kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Zielwerte auch der CO₂-Ausstoss von Neuwagen mit Verbrennungsmotor sinken wird. Die schnelle Absenkung der Zielwerte kann nur mit einem Mindestanteil an Elektroautos erreicht werden. Autohersteller müssen Elektroautos auf den Markt bringen und in genügender Zahl absetzen, um die Zielwerte in einer Mischrechnung einhalten zu können.

Weiter soll gewährleistet werden, dass die Motorfahrzeugsteuer insgesamt stabile Erträge generiert, trotz der verstärkten Lenkungswirkung zugunsten emissionsarmer Fahrzeuge.

Dabei war bei Projektbeginn offen, ob diese Ziele über eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer selbst am besten erreicht werden können und/oder über eine Anpassung des Bonus-Malus-Systems. Auch bei den Lieferwagen, für welche ökologische Besteuerungsmerkmale bisher gänzlich fehlen, hat die Elektrifizierung bereits eingesetzt. Deshalb ist auch für die Besteuerung der Lieferwagen eine ökologische Steuerkomponente mit Lenkungswirkung vorzusehen.

Die anvisierten Ziele der Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer sind die Ausrichtung an die kantonale Klimastrategie⁸ und die Verstärkung der Lenkungswirkung (höhere Anreize für den Kauf sehr emissionsarmer Fahrzeuge). Gleichzeitig ist ein stabiler Steuerertrag zu gewährleisten, um auch künftig den punktuellen Ausbau und den sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes sicher zu stellen.

Für die Schweiz bildet das Szenario ZERO gemäss Bericht EBP (Beilage 5) die Entwicklung des Energiesystems ab, welche mit dem langfristigen Klimaziel von Netto-Null Treibhausgas-emissionen im Jahr 2050 kompatibel ist. Entwickelt sich die Zusammensetzung der Neuzulassungen gemäss diesem Szenario, machen die Alternativantriebe bestehend aus BEV, PHEV und FCEV bereits im Jahr 2027 ungefähr 50% der Neuzulassungen aus.

Um diese Ziele zu erreichen, kann entweder bei der Grundsteuer die Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht mit einer zweiten Steuerkomponente, dem CO₂-Ausstoss pro km, ergänzt werden; oder aber das Bonus-Malus-System wird revidiert und neu konsequent an einen klimapolitischen Zielpfad gekoppelt, der mit emissionsarmen Fahrzeugen im Jahr 2050 kompatibel ist.

⁷ Siehe folgender Link: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:de:PDF> .

⁸ Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fqid%3D57cceedff989349ac9e51cad365f853f3>

Aufgrund der folgenden Erwägungen wird auf die Aufnahme von g CO₂/km-Wert als zusätzliche Steuerkomponente bei der Grundsteuer verzichtet.

- Die Verwendung einer zweiten Bemessungsgrundlage (g CO₂/km-Wert) in der Grundbesteuerung zusätzlich zum Gesamtgewicht würde zwar die Lenkungswirkung zugunsten emissionsarmer Fahrzeuge verstärken. Damit bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes genügend Erträge resultierten, müsste aber der Steuertarif entweder für den CO₂-Ausstoss und/oder für das Gesamtgewicht schrittweise und in kurzen Abständen erhöht werden.
- Damit eine Steuer mit g CO₂/km-Wert als Bemessungsgrundlage einen stabilen Ertrag generiert, müssten die Steuertarife sehr häufig (eigentlich jedes Jahr, mindestens alle 2 Jahre) angepasst werden. Dies würde die Einführung einer entsprechenden regierungsrätlichen Kompetenz voraussetzen.
- Wenn der CO₂-Steuertarif automatisch mit der Anzahl immatrikulierter elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge ansteigen würde, müssten für die noch verbleibenden Fahrzeuge mit Verbrennermotor zunehmend hohe und zuletzt sehr hohe Steuern bezahlt werden.
- Im Kanton Basel-Landschaft wurde Anfang 2014 das im schweizerischen Vergleich ambitionierte Bonus-Malus-System mit starker Lenkungswirkung eingeführt. Dabei werden die Steuerermässigungen vollumfänglich durch die Steuerzuschläge finanziert. Die Lenkungswirkung geht also nicht zulasten eines stabilen Steuerertrags. Würde nun der g CO₂/km-Wert als zweite Bemessungsgrundlage bei der Grundsteuer eingeführt, ginge diese bisherige «Aufgabenteilung» verloren (Grundsteuer = stabiler Steuerertrag; Bonus-Malus-System = Ökologisierung). Konsequenterweise müsste dann das im Prinzip sehr bewährte Bonus-Malus-System abgeschafft werden.

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt bereits über ein wirkungsvolles Bonus-Malus-System mit einer guten ökologischen Lenkungswirkung, wobei die Bonus-/Malus-Kriterien auf g CO₂/km-Werte lauten. Die genannten Ziele der Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer lassen sich entsprechend sehr gut erreichen über die Revision des bestehenden Bonus- Malus-Systems. Dieses wird neu konsequent auf die kantonale Klimastrategie ausgerichtet.

Konkret werden die auf dem CO₂-Ausstoss basierenden Bonus/Malus-Beträge an einen normativen Zielpfad gekoppelt, der kompatibel ist mit dem Erreichen einer klimaneutralen Strassenmobilität bis 2050.

Die Grundsteuer nach Gesamtgewicht wird dabei konzeptionell unverändert belassen. Batteriebetriebene Fahrzeuge weisen im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugmodellvarianten mit Verbrennungsmotoren ein höheres Gewicht auf. Deshalb wird vorgesehen, dieses Mehrgewicht auszugleichen. Dem Gewicht der Batterie wird Rechnung getragen, das heisst, es kann eine Gewichtsreduktion von bis zu 20% gewährt werden (vorläufig wird diese bei 10% festgelegt).

Die Vorteile eines verstärkten Bonus-Malus-Systems und dem Beibehalten des Gesamtgewichts in der Grundbesteuerung überwiegen somit die Einführung einer zweiten Bemessungsgrundlage in der Grundsteuer (Kombination aus Gesamtgewicht und CO₂-Ausstoss).

Dieses neue Besteuerungssystem mit verstärktem Bonus-/Malus-System wird für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge vorgesehen. Der Altbestand unterliegt den Besteuerungsansätzen, welche zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung galten.

Das neue Bonussystem für Lieferwagen soll demjenigen der Personenwagen möglichst ähnlich sein. Es gelten dieselben Argumente wie bei den Personenwagen: Einfachheit, Anknüpfung am bereits bestehenden System für Personenwagen, hohe Verständlichkeit und Sicherung der Steuereinnahmen ohne häufige Anpassungen der Steuertarife.

Da es für Personenwagen ab 2026 nur noch eine Bonusstufe geben wird, wird für Lieferwagen bereits bei der Einführung des ökologischen Besteuerungssystems lediglich eine Bonusstufe vorgesehen. Auch werden die in der Regel gewerblich eingesetzten Lieferwagen nicht mit Steuerzuschlägen zusätzlich belastet. Es werden also nur Steuerermässigungen (Bonus) eingeführt. Das

Bonussystem fördert ausschliesslich Lieferwagen mit rein elektrischem oder Wasserstoffantrieb (BEV oder FCEV). Im Übrigen werden Lieferwagen mittels einer Gewichtsreduktion von bis zu 20% gefördert.

Schliesslich werden auch bei den Motorrädern und den schweren Fahrzeugen, welche heute keine (Motorräder) oder kaum (Lastwagen, Sattelschlepper) ökologische Bemessungskriterien aufweisen, steuerliche Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge vorgeschlagen.

Dabei wurden hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung grundsätzlich ebenfalls die Kriterien aus dem Bericht EBP Schweiz AG zugrunde gelegt, obwohl dieser die Motorräder und schweren Fahrzeuge nicht ausdrücklich zum Gegenstand hatte.

Da aktuell noch sehr wenige Motorräder und schwere Fahrzeuge über Elektroantrieb oder Wasserstoff-Antrieb verfügen, werden die Anreize für den Umstieg auf diese alternativen Antriebsformen mit relativ hohen Vergünstigungen vergleichsweise stark gesetzt.

Die konkrete Ausgestaltung der künftigen Besteuerung der Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper) und Motorräder ist in den Kapiteln 2.3.3 bis 2.3.6 dargestellt.

2.3.2. Gesamtgewicht für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen

Seit 1983 gilt im Kanton Basel-Landschaft für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen das Merkmal Gesamtgewicht. 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. Luxusaspekte mögen bei der damaligen Wahl dieses Bemessungskriteriums auch eine Rolle gespielt haben.

Im Rahmen der letzten grösseren Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wurden ökologische Bemessungskriterien für Personenwagen und schwere Fahrzeuge eingeführt. Bereits damals zeigte sich, dass die Bevölkerung bei der Grundbesteuerung keine Abkehr vom Gesamtgewicht wünscht (siehe dazu [LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013 zur Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben, insbesondere die Ergebnisse zur Vernehmlassung ab Seite 21).

Am Gesamtgewicht für die Grundbesteuerung soll folglich weiterhin festgehalten werden.

Ergänzend wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Bundesrat beschlossen hat, dass Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg, und mit nicht mehr als neun Sitzplätzen, die das zulässige Gesamtgewicht von 3500 kg für leichte Motorfahrzeuge nur wegen des emissionsfreien Antriebs überschreiten, in der Schweiz mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE (Anhängerbetrieb) geführt werden dürfen.⁹ Unter diese Regelung fallen entsprechende Personenwagen und Lieferwagen mit aufgebautem Nutzraum, die batteriebetrieben sind. Dies bedeutet, dass ab 1.4.2022 Motorwagen mit neu einem Gesamtgewicht von bis zu 4.25 Tonnen (bisher bis zu 3.5 Tonnen) als Personenwagen und Lieferwagen gelten, wenn sie Batterieantrieb aufweisen. Somit werden Personenwagen und Lieferwagen mit Batterieantrieb bis zu einem Gesamtgewicht von 4.25 Tonnen zukünftig zum entsprechenden Gewichtssteuersatz für diese Fahrzeugkategorien besteuert und sie können von den in der vorliegenden Gesetzesrevision vorgesehenen Vergünstigungen (Steuerermässigungen und Gewichtsabzug) für emissionsarme Fahrzeuge profitieren (siehe nachstehende Kapitel 2.3.3 und 2.3.4).

2.3.3. Personenwagen

Die Personenwagen werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Für Personenwagen mit ausschliesslichem Batteriebetrieb

⁹ [Link zur Medienmitteilung des Bundesrats mit weiteren Verweisen.](#)

kann das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer jedoch um bis zu 20% reduziert werden, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird die Gewichtsreduktion bei 10% festgelegt.

Hinsichtlich des ökologischen Steueranteils erfolgt eine Erhöhung der aktuell gültigen Steuerermässigungen von maximal 300 Franken auf neu maximal 450 Franken, die für das Jahr der Inverkehrsetzung und die 3 Folgejahre gelten. Gleichzeitig wird der Grenzwert für den Erhalt von Steuerermässigungen leicht reduziert, nämlich von heute 140 g CO₂-Ausstoss je Kilometer auf neu 130 g CO₂-Ausstoss je Kilometer (jeweils gemäss WLTP¹⁰-Testverfahren; die gemessenen CO₂-Ausstosswerte der Fahrzeuge sind seit 1.1.2021 gemäss diesem Verfahren in den Typengenehmigungen abgebildet; bis Ende 2020 galt das NEFZ¹¹-Testverfahren). Durch die erhöhten Steuerermässigungen und die Gewichtsreduktion erhält ein PW mit ausschliesslichem Batterieantrieb mit einem Gesamtgewicht von 2'200 Kilogramm eine Reduktion von gut 80% auf die jährliche Motorfahrzeugsteuer und dies bis zu 4 Jahre lang.

Im Zuge der Erarbeitung der neuen Besteuerungsansätze hat sich gezeigt, dass die Anknüpfung am bestehenden Bonus-/Malus-System mit höheren Steuerermässigungen für Personenwagen die beabsichtigte Lenkungswirkung am besten zu erreichen vermag (vgl. dazu den Bericht der EBP Schweiz AG in Beilage 5).

Die Steuerzuschläge bleiben vorläufig unverändert, der Regierungsrat soll jedoch über eine Kompetenz auf Verordnungsstufe zur Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich dem CO₂-Ausstoss verfügen (geregelt in § 9 Absatz 5 des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer).

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 28 der Vorlage für die im Jahr 2020 meistverkauften Personenwagen die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Wenn der Anteil der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb in 3 aufeinanderfolgenden Jahren bis Ende September (Stichtag) des dritten Jahres 40% der insgesamt in Verkehr gesetzten Personenwagen in diesem Jahr erreicht, dann werden für Fahrzeuge, die ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzt werden, keine Steuerermässigungen mehr gewährt. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

Die Details zeigt die nachstehende Tabelle 1:

	Aktuelle Besteuerung	Neue Besteuerung
--	-----------------------------	-------------------------

¹⁰ Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, deutsch in etwa "weltweit einheitliches Leichtfahrzeuge-Testverfahren"

¹¹ Neuer Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)

<p>Grundbesteuerung</p>	<p>Gesamtgewicht.</p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <p>CHF 0.279844 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>(siehe Homepage der Motorfahrzeugkontrolle)</p>	<p>Die Steueransätze sind identisch.</p> <p>Bei Personenwagen mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoffantrieb, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, kann das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer um bis zu 20% reduziert werden (geregelt in § 6 Absatz 1^{bis} im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)).</p>
<p>Ökologischer Steueranteil</p>	<p>Steuerermässigung bis maximal CHF 300.- für Fahrzeuge mit weniger als 140 g CO₂-Ausstoss je Kilometer nach dem WLTP-Testverfahren (geregelt in § 3b der Verordnung zum Motorfahrzeugsteuergesetz (SGS 341.11))</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>	<p>Steuerermässigung bis maximal CHF 450.- für Fahrzeuge mit weniger als 130 g CO₂-Ausstoss je Kilometer nach dem WLTP-Testverfahren, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, (geregelt in § 9 Absatz 1^{quater} im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)).</p> <p>Die Steuerermässigung gilt für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und die 3 Folgejahre. Dabei soll Fahrzeugen mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb die maximale Steuerermässigung von CHF 450.- gewährt werden. Während einer Übergangsfrist bis 2026 können auch benzinbetriebene Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoss von 70 bis 129 Gramm von einer Steuerermässigung von CHF 150.- profitieren und während einer Übergangsfrist bis 2028 Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 70 Gramm (vornehmlich Hybridfahrzeuge) .</p> <p>Die Fahrzeugsteuer beträgt in jedem Fall mindestens CHF 60 Franken, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>
	<p>Steuerzuschlag bis maximal CHF 300.- für Fahrzeuge mit mehr als 169 g CO₂-Ausstoss je Kilometer nach dem WLTP-Testverfahren (geregelt in § 4b der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341.11))</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerzuschläge. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>	<p>Unverändert.</p>

Tabelle 2: Steueransätze Personenwagen bisher und neu

2.3.4. Lieferwagen

Die Lieferwagen werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Für Lieferwagen, die ausschliesslich batteriebetrieben sind, wird das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer jedoch um bis zu 20% reduziert, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird eine Gewichtsreduktion von 10% vorgesehen.

Als ökologischer Anteil wird neu eine Steuerermässigung von 450 Franken für Lieferwagen mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb vorgesehen, der für das Jahr der Inverkehrsetzung und die 3 Folgejahre gilt.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 29 der Vorlage für ausgewählte Modelle von Lieferwagen die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Die Steuerermässigungen werden bis in dem Jahr gewährt, in dem in 3 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. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

	Aktuelle Besteuerung	Neue Besteuerung
Grundbesteuerung	<p>Gesamtgewicht.</p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1. Tonne pauschal CHF 269.076720 – Jedes weitere kg CHF 0.129155 <p>(siehe Homepage der Motorfahrzeugkontrolle)</p>	<p>Die Steueransätze sind identisch.</p> <p>Bei Lieferwagen mit ausschliesslichem Batteriebetrieb, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, kann das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer um bis zu 20% reduziert werden (geregelt in § 6 Absatz 1^{bis} im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)).</p>
Ökologischer Steueranteil	Kein ökologischer Steueranteil.	<p>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 (geregelt in § 11a Absatz 1 im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)).</p> <p>Die Steuerermässigung gilt für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und die 3 Folgejahre.</p> <p>Die Fahrzeugsteuer beträgt in jedem Fall mindestens CHF 60 Franken, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.</p>

Tabelle 3: Steueransätze Lieferwagen bisher und neu

2.3.5. Schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper)

Die Lastwagen und Sattelschlepper werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert.

Als ökologischen Steueranteil erhalten Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb neu jedoch für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie 5 weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75%.

Aktuell besteht ein Bonus-/Malus-System, welches sich an den EURO-Emissionsgrenzwerten ausrichtet. Fahrzeuge, welche die Schadstoff-Emissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, erhalten eine Steuerermässigung von bis zu 25%. Fahrzeuge, welche diese Anforderungen nicht erfüllen, einen Steuerzuschlag in der gleichen Höhe.

Diese Steuerermässigungen entfallen künftig bzw. werden durch die Steuerermässigungen für Fahrzeuge mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb ersetzt. Die Steuerzuschläge werden beibehalten.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 30 der Vorlage die Steuerbelastung vor und nach der Gesetzesrevision für Lastwagen und Sattelschlepper mit einer Auswahl von Gesamtgewichten beispielhaft angegeben.

Die Steuerermässigungen für schwere Fahrzeuge werden letztmals in dem Jahr gewährt, in dem deren Anteil an den insgesamt in Verkehr gesetzten schweren Fahrzeugen in 3 aufeinanderfolgenden Jahren bis Ende September (Stichtag) des dritten Jahres 40% erreicht. Für ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzte Lastwagen und Sattelschlepper entfallen die Steuerermässigungen. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

	Aktuelle Besteuerung	Neue Besteuerung
Grundbesteuerung	<p>Gesamtgewicht.</p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <p>Lastwagen: CHF 0.117858 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>Sattelschlepper: CHF 0.185777 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>(siehe Homepage der Motorfahrzeugkontrolle)</p>	Die Steueransätze sind identisch .

<p>Ökologischer Steueranteil</p>	<p>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 2022 in Verkehr gesetzt wurden, wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 % gewährt.</p>	<p>Für Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb wird die Motorfahrzeugsteuer für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie weitere 5 Jahre um 75% reduziert, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 500.- beträgt, um somit einen Mindestbeitrag zur Strassenfinanzierung zu leisten.</p> <p>Bisher geltende Steuerermässigungen für Fahrzeuge mit dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO- Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert werden ab dem Inkraftsetzen dieser Revision nicht mehr neu gewährt.</p>
	<p>Lastwagen und Sattelschlepper, welche nicht den neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert aufweisen, werden mit einem Steuerzuschlag von bis zu 25% belegt. Der Regierungsrat regelt das in der bestehenden Verordnung so, dass Lastwagen und Sattelschlepper, welche nicht mindestens die EURO3-Abgasnorm erfüllen, einen Steuerzuschlag von 25 % zahlen.</p>	<p>Steuerzuschläge für Fahrzeuge, welche nicht den neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert aufweisen, werden beibehalten (wie bisher für Fahrzeuge, die nicht mindestens die EURO3-Abgasnorm erfüllen).</p>

Tabelle 4: Steueransätze Lastwagen und Sattelschlepper bisher und neu

2.3.6. *Motorräder*

Die Motorräder werden in der Grundbesteuerung aktuell mittels Gesamtgewicht besteuert. Ein ökologischer Steueranteil besteht aktuell nicht.

Neu sollen Motorräder mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb eine Steuerermässigung erhalten. Motorräder, die ausschliesslich elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind, erhalten eine Steuerermässigung von einem Drittel.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 31 der Vorlage für ausgewählte Modelle von Motorrädern die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Wenn in 3 aufeinanderfolgenden Jahren bis Ende September des dritten Jahres (Stichtag) 40% der neu im Kanton Basel-Landschaft in Verkehr gesetzten Motorräder elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sind, sollen jene, welche ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzt werden, wieder zum aktuellen (d.h. nicht erhöhten) Gewichtssatz besteuert werden. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

	Aktuelle Besteuerung	Neue Besteuerung
Grundbesteuerung	Gesamtgewicht. Aktueller Ansatz für das Jahr 2022: CHF 0.322892 pro kg Gesamtgewicht (siehe Homepage der Motorfahrzeugkontrolle)	Die Steueransätze sind identisch .
Ökologischer Steueranteil	Kein ökologischer Steueranteil.	Für Motorräder mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird der Steuersatz pro kg Gesamtgewicht um einen Drittel reduziert, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 60.- beträgt, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.

Tabelle 5: Steueransätze Motorräder bisher und neu

2.3.7. Betrachtung der gesamten Umweltauswirkungen eines Fahrzeugs

Der Verkehr verursacht neben externen Kosten unbestritten auch einen hohen Nutzen. Im Rahmen der vorliegenden Vorlage, bei der es um die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen geht, wird der Fokus jedoch auf die Umweltbelastung und somit auf die externen Kosten gelegt. Allerdings wird bei den vornehmlich gewerblich genutzten Fahrzeugen (Lieferwagen, schwere Fahrzeuge) die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen relativ grosszügig ausgestaltet und es werden bei diesen Fahrzeugarten keine neuen Steuerzuschläge vorgesehen.

Die Umweltbelastung von Strassenfahrzeugen umfasst alle Umweltwirkungen über den ganzen Lebenszyklus (Bereitstellung, Unterhalt, Betrieb und Recycling/Entsorgung von Infrastruktur, Energie und Fahrzeuge).

Eine kantonale Motorfahrzeugsteuer kann und soll nicht versuchen, diese gesamte Umweltbelastung abzubilden. Erstens fehlt es an Fahrzeugtyp-scharfen Daten. Zweitens handelt es sich um eine jährliche auf den Besitz eines Fahrzeugs erhobene Steuer.

Es existieren bereits Steuern und Abgaben beim Kauf und Import von Autos (Mehrwertsteuer, Automobilsteuer; CO₂-Emissionsvorschriften für Automobilimporteure), Steuern sowie Kompensationsmassnahmen auf fossile Treibstoffe (Mineralölsteuer sowie CO₂-Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure). Darüber hinaus müssen verschiedene Vorschriften für den sicheren Betrieb und die umweltgerechte Wiederverwertung und Entsorgung von Altfahrzeugen eingehalten werden.

Fahrzeugtyp-scharf vorhanden, und damit als Bemessungsgrössen für eine kantonale Motorfahrzeugsteuer geeignet sind technische Grössen wie Gewicht, Leistung, Energieträger, Energieverbrauch und g CO₂/km-Wert. Als Grundlage für übergeordnete Politikentscheide führt die Wissenschaft für «durchschnittliche» Autos Ökobilanz-Analysen durch. Einige Resultate auf Basis der zurzeit aktuellsten und schweizerischen Datenbasis (Paul-Scherrer-Institut 2021¹²) werden nachstehend wiedergegeben.

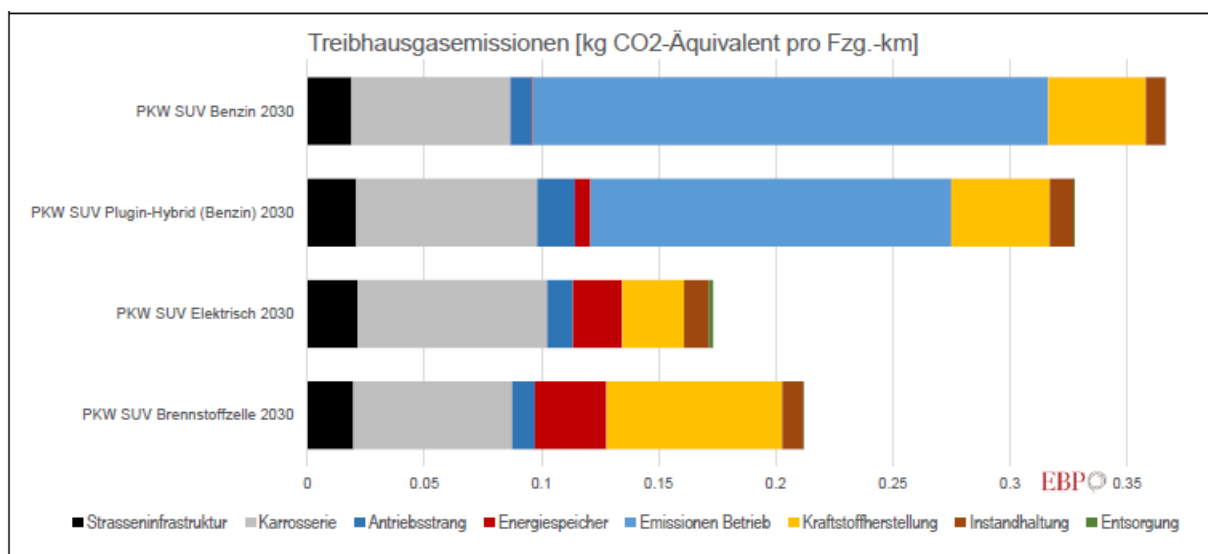
Vergleich der Umweltbelastung von Benzin- und Elektroautos über den gesamten Lebenszyklus

Die Umweltbelastung unserer Mobilität umfasst die Versauerung von Böden und Gewässern, die Toxizität in Böden, Gewässern und für den Menschen, Emissionen (Klimagase, Schädigung der Ozonsicht, ionisierende Strahlung, Lärm, Feinstaub, Smogbildung) sowie die Inanspruchnahme von Ressourcen (Land-, Agrar- und Siedlungsfläche, Metalle, Energie, Süsswasser). Diese so genannten Midpoint-Indikatoren decken zusammen die Gesamt-Umweltbelastung ab. Weiter unten in Abbildung 1 ist exemplarisch der Gesamt-Ausstoss an Treibhausgasen dargestellt. Dabei werden die Emissionen der übrigen Klimagase (z.B. Methan und Lachgas) in CO₂-Äquivalente umgerechnet.

Klassische Lebenszyklus-Inventare basieren auf Daten, und damit zwangsläufig auf der Vergangenheit. Als Grundlage für politische Entscheide wird nachstehend versucht, den technologischen Fortschritt abzuschätzen und damit die künftige Umweltbelastung.

Die in Abbildung 1 dargestellte Umweltbelastung wird pro gefahrenen Fahrzeugkilometer berechnet. Zur Vergleichbarkeit wird bei allen Autos von 160'000 km Lebensfahrleistung ausgegangen und davon, dass PHEV 50% aller Kilometer elektrisch zurücklegen. Der Strommix wurde gemäss Bundesamt für Energie (2020b) gewählt. Für die Szenarien ZERO und ZERO-E wird unterlegt, dass die EU ihre Netto-Null-Ziele im Gleichschritt mit der Schweiz erreicht und der europäische Strommix im Jahr 2050 klimaneutral erzeugt wird.

Beim Aspekt «Karrosserie» wird die Herstellung bewertet. In der Energiebilanz eines Autos zählt nicht nur der Treibstoffverbrauch, sondern auch die «graue Energie», die in ihm steckt. Aus ökologischer Sicht ist es daher nicht immer sinnvoll, von einem alten Auto auf ein neues, verbrauchsärmeres umzusteigen. Denn die graue Energie muss über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs amortisiert werden.



¹² Siehe nachfolgender Link: [Calculator: Willkommen \(psi.ch\)](https://www.psi.ch/en/Calculator/Willkommen).

Abbildung 1: CO_{2eq}-Emissionen von Elektro- und Benzin-Personenwagen der Kompaktklasse 2020 und 2040, mit Strom-mix gemäss ZERO-Szenario. Datenquelle: EBP-Flottenmodell, Bundesamt für Energie (2020b), PSI (2021).

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

[Aufgaben- und Finanzplan 2023-2026](#), Kap. 1: Langfristplanung, LFP 11, Seite 42: Klimawandel und natürliche Ressourcen:

«Der Kanton BL bereitet sich noch intensiver auf die Herausforderungen vor, welche der Klimawandel mit sich bringt, und die weit über die Themenfelder Wald- und Landwirtschaft sowie Biodiversität hinausgehen.»

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)) sieht schon heute ökologische Bemessungskriterien bei der Motorfahrzeugsteuer vor. Allerdings beschränken sich diese auf Personenwagen und schwere Fahrzeuge und beachten die Förderung der Elektromobilität noch unzureichend. Die Förderung von Personenwagen und schweren Fahrzeugen soll hinsichtlich Elektromobilität verstärkt und zudem auch auf Lieferwagen und Motorräder ausgedehnt werden.

Die vorliegende Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer unterstützt auch das klare Bekenntnis der Baselpolter Regierung zum Netto-Null-Ziel von Paris im Rahmen des Statusberichts Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft¹³. Der Bericht wurde vom Landrat mit [Beschluss Nr. 2020-528 am 10. September 2020](#) mit 76:4 Stimmen zur Kenntnis genommen.

Die Gesetzesrevision folgt damit auch der Roadmap des Bundes mit dem Netto-Null-Ziel 2050 und in den Besteuerungsansätzen für Personenwagen und Lieferwagen den CO₂-Höchstwerten beim Durchschnitt der Importkontingente. Verbunden mit den Zielsetzungen des Bundes wirkt sie hinsichtlich einer erhöhten Produktion innovativer Elektrofahrzeuge (Ausgestaltung, Reichweite, neue Technologien, Batterietechnologie etc.).

Die Gesetzesrevision untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b sowie § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft ([SGS 100](#)) vom 17. Mai 1984.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Die nachstehend dargelegten finanziellen Auswirkungen beruhen auf Prognosen hinsichtlich der Zusammensetzung der in Verkehr gesetzten Baselpolter Fahrzeugflotten¹⁴ und auf Berechnungen der Motorfahrzeugkontrolle. Diese Prognosen sind mit gewissen, aber überschaubaren Unsicherheiten behaftet.

Erhöht sich der Anteil von Elektrofahrzeugen eher schnell, resultieren tendenziell Mindereinnahmen aufgrund von mehr gewährten Steuerermässigungen. Werden jedoch anteilmässig mehr

¹³ Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fgid%3D57cceedff989349ac9e51cad365f853f3>

¹⁴ Siehe hierzu der Bericht der EBP AG Schweiz in Beilage 5.

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren immatrikuliert, resultieren eher Mehreinnahmen, da mehr Fahrzeuge mit Steuerzuschlägen belegt werden.

Die nachstehenden finanziellen Auswirkungen sind unter Konstanthaltung des Fahrzeugbestands gerechnet. Mehreinnahmen aufgrund eines Anstiegs der immatrikulierten Fahrzeuge sind also nicht berücksichtigt, um den Nettoeffekt der Revision aufzuzeigen.

Die Schätzungen gehen davon aus, dass, im ersten Jahr der Inkraftsetzung des revidierten Gesetzes rund 3 Millionen Franken Mindereinnahmen resultieren, die sich dann nach und nach bis zum Jahr 2031 auf null reduzieren. In den Jahren danach resultieren steigende jährliche Mehreinnahmen, die im Jahr 2034 ein Maximum von rund 5 Millionen Franken erreichen. Dies liegt daran, dass die Förderungen der einzelnen Fahrzeugarten dann auslaufen und nur noch Einnahmen aus den Steuerzuschlägen resultieren. Diese Mehreinnahmen werden sich aber relativ rasch wieder reduzieren, wenn die betreffenden Fahrzeuge, die noch einen hohen CO₂-Ausstoss aufweisen, aus dem Verkehr genommen und durch elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge ersetzt werden.

Der Regierungsrat verfügt über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

Tabelle 6 gibt eine Übersicht zu den voraussichtlich resultierenden finanziellen Auswirkungen nach Fahrzeugart und insgesamt:

In CHF Mio. (- = Mindereinnahmen; + = Mehreinnahmen)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2040	2044
Personenwagen	-2.7	-1.7	-1.1	-0.5	-0.3	-0.4	-0.6	1.1	3.2	5.0	6.8	4.0	2.0
Lieferwagen	-0.4	-0.8	-0.9	-1.0	-0.9	-0.6	-0.7	-0.9	-1.0	-1.1	-1.2		
Lastwagen	-0.2	-0.2	-0.2	-0.3	-0.4	-0.4	-0.2	-0.2	-0.2	-0.3	-0.3		
Sattelschlepper	0.0	0.0	0.0	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1		
Motorräder	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4		
Total finanzielle Auswirkungen	-3.3	-2.8	-2.3	-1.9	-1.7	-1.5	-1.6	-0.2	1.7	3.3	4.9	4.0	2.0

Tabelle 6: Finanzielle Auswirkungen (Mehreinnahmen) der Steueranpassungen (gerundet).

Die Einnahmen werden im Profitcenter P 2107 «Kantonale Steuern» im Konto 40300000 im Innenauftrag 100169 verbucht.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Im AFP 2024-2027 sind Mindereinnahmen in folgendem Umfang eingeplant: (vgl. auch Tabelle 6):

2024: CHF 3.3 Mio.
2025: CHF 2.8 Mio.
2026: CHF 2.3 Mio.
2027: CHF 1.9 Mio.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Bezüglich Wirtschaftlichkeit wird auf den Bericht der EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität» in Beilage 5 verwiesen. Die diesbezüglichen Erkenntnisse sind nachstehend zusammengefasst:

- die Gesellschaft insgesamt profitiert von den vorliegend geförderten emissionsarmen Fahrzeugen wie bei anderen Instrumenten, die zur Reduktion des CO₂-Ausstosses beitragen (z.B. Energieförderprogramme, Einführung energetischer Standards bei Verwaltungsgebäuden). Bei der Motorfahrzeugsteuer kommt hinzu, dass die durch die Lenkungswirkung induzierten CO₂-Reduktionen ohne zusätzliche Kosten der öffentlichen Hand auskommt, während andere Förderinstrumente in der Regel mit Steuermitteln finanziert werden. Deshalb sieht auch die Schweizer Energiestrategie eine starke Steigerung der Energieeffizienz neuer Personenwagen vor.
- Mit der Revision wird dem CO₂-Ausstoss ein Preisschild verliehen: Die negativen externen Effekte von hohem CO₂-Ausstoss und die positiven externen Effekte von tiefem CO₂-Ausstoss spiegeln sich in der Höhe der Motorfahrzeugsteuer und beeinflussen so das Kaufverhalten in Richtung energieeffizienter Fahrzeuge und damit in die Richtung der gesellschaftlich mehrheitlich akzeptierten klimapolitischen Zielsetzungen.
- Aufgrund der Lenkungswirkung, welche durch das ökologische Steuersystem beabsichtigt ist, können positive volkswirtschaftliche Auswirkungen resultieren.
- Das Gesetz soll primär hinsichtlich CO₂-Reduktion und somit der Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie der kantonalen Klimaziele wirken.
- Das Besteuerungssystem folgt der Roadmap des Bundes (Netto-Null-Ziel 2050, CO₂-Höchstwerte beim Durchschnitt der Importkontingente). Verbunden mit den Zielsetzungen des Bundes wirkt es hinsichtlich einer erhöhten Produktion innovativer Elektrofahrzeuge (Ausgestaltung, Reichweite, neue Technologien, Batterietechnologie etc.).
- Somit wirkt das Gesetz hinsichtlich Einsparungen bei der Umwelt, kann positive volkswirtschaftliche Auswirkungen zur Folge haben und wirkt auch hinsichtlich des reduzierten Unterhalts bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Risiken bestehen hinsichtlich der neuen (ökologischen) Besteuerungsansätze lediglich hinsichtlich der Steuereinnahmen. Diese Auswirkungen sind jedoch kalkulierbar und bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen (vgl. dazu den Abschnitt weiter oben zu den Mehr- und Minderausgaben bzw. den Mehr- und Mindereinnahmen). Ausserdem verfügt der Regierungsrat über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung grundsätzlich eingehalten sind.

2.8. Stellungnahme KMU-Forum zur Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

«Der Regierungsrat will emissionsarme und energieeffiziente Motorfahrzeuge zusätzlich fördern. Personenwagen und schwere Fahrzeuge mit ökologischen Antriebssystemen sollen deshalb steuerlich stärker entlastet werden als bisher. Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb werden ebenfalls zusätzlich gefördert. Für die Motorfahrzeugsteuern sind das Gewicht und der CO₂-Ausstoss ausschlaggebend. Der Bonus für diesen ökologischen Steueranteil soll nun für alle Fahrzeuge erhöht werden, die ab dem 1. Januar 2023 in Verkehr gesetzt werden.»

Das KMU-Forum Baselland befürwortet eine generelle Diskussion über die Höhe der Motorfahrzeugsteuern im Kanton Basel-Landschaft, da diese im schweizweiten Vergleich sehr hoch sind, und plädiert daher für eine allgemeine Senkung der Motorfahrzeugsteuern. Das Forum positioniert sich auch nicht grundsätzlich gegen die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge, äussert jedoch insbesondere Bedenken an der spezifischen Förderung der Elektromobilität bei schweren Fahrzeugen. Die Technologie von Elektroantrieben für schwere Fahrzeuge, wie beispielsweise LKW, ist noch zu wenig ausgereift und bewährt sich in der Praxis nicht. Ausserdem fehlt die Ladeinfrastruktur in der Schweiz für diese Fahrzeuggrössen. Erschwerend hinzu kommt, dass die Einrichtung von leistungsstarken Ladestationen in den Unternehmen sehr aufwendig und teilweise aufgrund der zu geringen Netzkapazität gar nicht möglich ist.

Das KMU Forum erachtet zudem den Zeitpunkt für eine Anpassung dieser Art in Anbetracht der drohenden Strommangellage als unglücklich gewählt. Die Strompreise steigen an und die Schweiz wird insbesondere in den Wintermonaten schon beim jetzigen Stromverbrauch Probleme haben, den Bedarf zu decken. Vor diesem Hintergrund widerspricht eine weitere Ausdehnung der Stromnutzung durch die zusätzliche Förderung von Elektroantrieben für alle Fahrzeugklassen jeglicher Logik. Bevor eine Technologie wie die Elektromobilität derart gefördert wird, muss die Schweiz Lösungen für die Bereitstellung ausreichender Stromkapazitäten finden. Untenstehend werden diese Punkte näher erläutert.»

Die weiteren Bemerkungen des KMU-Forums zu den einzelnen Punkten der Vorlage sind in Kapitel 2.10 zu den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens dokumentiert.

2.9. Nachhaltigkeitsbeurteilung

Die Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wurde einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen. Als Beurteilungsinstrument diente der Nachhaltigkeitskompass, welcher als Standardinstrument für die Nachhaltigkeitsbeurteilungen in der Verwaltung des Kantons Basel-Landschaft zur Verfügung steht. Die Beurteilung erfolgte anhand der vorgegebenen Indikatoren in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Auswertung zeigte folgendes Bild:

Auf die Wirtschaft ergeben sich mittlere Auswirkungen. Für die Nachhaltigkeitsdimension Gesellschaft resultieren nur geringe Auswirkungen. Die Auswirkungen auf die Umweltdimension sind hingegen relativ gross.

Insgesamt resultiert ein positives Bild, ausgedrückt durch die positiven Mittelwerte, welche für die Umweltdimension 0.58, für die Wirtschaftsdimension 0.42 und für die Gesellschaftsdimension 0.06 betragen. Diese Werte sind keine absoluten Grössen, sondern beziehen sich auf die qualitative Skala von -2 (sehr negative Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung) bis +2 (sehr positive Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung). Die Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes ist also aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung zu begrüssen.

2.10. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

In der Vernehmlassung äusserten sich bei den politischen Parteien die Mitte BL, die SVP BL, die SP BL, die Grünen BL, die Grünliberalen BL und die EVP BL zur Vorlage. Seitens der Verbände gingen vom ACS, vom TCS, vom VCS, von der Wirtschaftskammer BL, der Handelskammer beider Basel sowie der Liga der Baselbieter Steuerzahler und der Liga der Baselbieter Stromzahler Stellungnahmen ein. Die grundsätzliche Stellungnahme des KMU-Forum ist im Kapitel 2.8 zur Regulierungsfolgeabschätzung abgebildet, die detaillierten Rückmeldungen finden sich am Schluss dieses Kapitels.

Politische Parteien

Die Mitte BL, die Grünliberalen BL, die SP BL und die EVP BL stimmten der Vernehmlassungsvorlage im Grundsatz zu.

Die Mitte BL würde den Beibehalt der Förderung von Hybridfahrzeugen begrüßen. Die Grünliberalen regten an, auch eine km-abhängige Förderkomponente einzuführen.

Die Grünen BL wiesen die Vernehmlassungsvorlage ausdrücklich zurück. Sie forderten eine kilometerabhängige Besteuerung, eine stärkere Förderung leichter Personenwagen sowie die Förderung von weiteren Fahrzeugkategorien wie beispielsweise Wasserstoff-betriebenen Fahrzeugen.

Die SVP BL wies die Vernehmlassungsvorlage in Gänze zurück. Die Fokussierung auf den CO₂-Ausstoss ohne die Berücksichtigung anderer Kriterien wie den Schadstoffausstoss sowie die Entsorgung von produzierten Batterien sei zu einseitig. Ausserdem sei die Reform unsozial, da nur Reiche sich Elektroautos leisten könnten. Auch ginge die «graue Energie» von ausser Verkehr gesetzten Fahrzeugen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, verloren, wenn diese zugunsten von Elektrofahrzeugen nicht mehr gefahren werden.

Verbände

Der VCS stimmte der Vernehmlassungsvorlage zu. Er würde es begrüßen, wenn Mindereinnahmen, welche aus der Revision resultieren, vermieden würden. Zudem schlägt der VCS vor, den Grenzwert für Steuerzuschläge tiefer zu legen (118 Gramm CO₂ pro km).

Der TCS äusserte sich kritisch zur Vorlage. Die Wirkung solcher Förderungen sei in anderen Kantonen eher gering. Die Elektrifizierung von Fahrzeugen schreite ohnehin voran, zusätzliche Förderungen seien nicht nötig. Alternative Treibstoffe wie zum Beispiel Wasserstoff aber auch Hybridfahrzeuge würden zu wenig gefördert.

Auch der ACS äussert sich zur Vorlage kritisch. Eine starke Lenkungswirkung sowohl des bereits bestehenden als auch des neuen Fördersystems wird in Frage gestellt. Das Beibehalten der Besteuerung nach Gesamtgewicht wird seitens ACS abgelehnt. Nicht akzeptabel sei, dass die Revision mittelfristig zu Mehreinnahmen führe und dass eine höhere Besteuerung von Motorrädern vorgesehen wird.

Die Wirtschaftskammer BL lehnte die Vorlage in der Vernehmlassung ab. Die spezifische Förderung der Elektromobilität sei zu einseitig, auch andere Technologien müssten gefördert werden. Es handle sich bei der Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auch um einen ungerechtfertigten Markteingriff, denn eine wettbewerbsfähige Technologie setze sich auch so durch. Es bestünden ausserdem zu wenig Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Auch würden durch die Förderung grössere Unternehmungen bevorzugt, welche sich solche Fahrzeuge leisten könnten. Ausserdem sei die Aufhebung der Steuervorteile für Hybridfahrzeuge nicht gerechtfertigt.

Die Handelskammer beider Basel befürwortet die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen grundsätzlich, schlägt aber Anpassungen an der Vorlage vor. So sollten Hybridfahrzeuge und generell Fahrzeuge mit tiefem CO₂-Ausstoss ebenfalls über einen längeren Zeitraum gefördert werden. Zudem soll auch ein Fokus auf die Förderung von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen gelegt werden.

Die Liga der Baselbieter Steuerzahler lehnte die Vorlage in der Vernehmlassung ab. Die Ablehnung wird damit begründet, dass die Motorfahrzeugsteuer im Vergleich mit anderen Kantonen zu hoch sei und die neuen Bestimmungen zu wenig transparent seien. Die Erhöhung der Steuer für die Motorräder sei ungerechtfertigt, denn diese seien «flächeneffizient». Auch sei die reine Fokussierung auf Elektrofahrzeuge und die mittelfristige Aufhebung der Steuervorteile für Hybridfahrzeuge nicht gerechtfertigt.

Die Liga der Baselbieter Stromkunden lehnt die Vorlage ebenfalls ab. Die beabsichtigte Lenkungswirkung für den Kauf von E-Fahrzeugen beförderte die sich abzeichnende Stromknappheit. Die Förderung der Elektrifizierung von schweren Fahrzeugen sei fragwürdig, die bei diesen die Technologie noch zu wenig ausgereift ist. Auch sei die Förderung zu stark auf Elektromobilität ausgerichtet, während zum Beispiel mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge zu wenig gefördert würden.

KMU-Forum:

Zu den einzelnen Punkten der Vorlage äussert sich das KMU-Forum wie folgt:

Aus Sicht des KMU-Forums ist die Vorlage zu wenig technologieneutral ausgestaltet und zu einseitig auf die Elektromobilität ausgerichtet. Für schwere Fahrzeuge fehle die Marktreife. Die Förderung von Elektromobilen setze KMUs unter Druck, für die Installation von Ladestationen sowohl für eigene Fahrzeuge als auch für jene der Mitarbeitenden aufkommen zu müssen. Mit der Förderung von Elektromobilität und Wasserstofftechnologie würde ein Anreiz zum Kauf solcher Fahrzeuge geschaffen, die sich später auf dem Markt eventuell nicht durchsetzen. Dies kann zu Fehlinvestitionen führen, wobei diese Fahrzeuge in der Regel teurer sind.

Aus Sicht des KMU-Forums müsse sich eine wettbewerbsfähige Technologie auch ohne staatliche Förderung durchsetzen können und das Bedürfnis nach emissionsarmen und energieeffizienten Mobilitätsformen sei in der Bevölkerung auch so vorhanden. Elektromobilität oder andere ökologische Antriebssysteme für Last- und Lieferwagen, Sattelschlepper und Motorräder würden sich auch ohne staatliche Markteingriffe durchsetzen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen (z.B. ausreichend Ladestationen).

Auch bevorzuge die Vorlage tendenziell grosse Unternehmen, da diese über Infrastruktur und finanzielle Mittel verfügen, um für die Anschaffung von teuren, emissionsarmen Fahrzeugen aufzukommen. So kämen diese in den Genuss von Steuerermässigungen, die für kleinere Unternehmen nicht erreichbar sind.

Weitere Hindernisse seien die eingeschränkte Reichweite von elektrisch betriebenen schweren Fahrzeugen und die lange Ladezeit, die elektrische Last- und Lieferwagen sowie Sattelschlepper benötigen. Die Elektromobilität für diese Fahrzeuggrössen sei noch zu wenig ausgereift.

Die Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen verstärke auch die Gefahr einer Strommangelage. Der Zeitpunkt für eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer sei vor diesem Hintergrund nicht optimal gewählt, ausserdem bestünde die Gefahr, dass der Strompreis für die Allgemeinheit höher wird.

Auch ist das KMU-Forum der Ansicht, dass die Förderungen extrem lange dauern könnten, wenn sie erst dann im Folgejahr aufgehoben werden, wenn in einem Jahr bis Ende September der Anteil der elektrisch und mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge bei 40% oder höher liegt.

Runder Tisch mit den Parteien und Verbänden zu den Ergebnissen der Vernehmlassung

Die Notwendigkeit einer verstärkten Förderung emissionsarmer Fahrzeuge wurde in der Vernehmlassung mehrheitlich positiv aufgenommen, einige Aspekte der Vernehmlassungsvorlage wurden jedoch kritisch beurteilt. Aufgrund dessen hat der Vorsteher der Finanz- und Kirchendirektion die Parteien und Verbände am 25. April 2023 zu einem runden Tisch eingeladen, um die Vernehmlassungsvorlage zu erörtern und mögliche Anpassungen an der Vorlage zur Diskussion zu stellen.

Seitens Parteien waren anwesend: Die Grünen, die SVP, die SP, die FDP, die EVP und die Mitte.

Seitens Verbände waren anwesend: Der TCS, die Wirtschaftskammer BL und die Handelskammer beider Basel.

Seitens der Verwaltung nahmen Vertreter der FKD, der SID und der BUD am runden Tisch teil.

Es zeigte sich aus Sicht der Teilnehmenden folgender Anpassungsbedarf an der Vorlage: Hybridfahrzeuge sollten über einen längeren Zeitraum gefördert werden; auf eine Steuererhöhung für Motorräder soll verzichtet werden; die Förderung von schweren Fahrzeugen (Lastwagen, Sattelschlepper) soll über einen weniger langen Zeitraum erfolgen; die Aufhebung der Förderungen für die verschiedenen Fahrzeugarten bei einem bestimmten Inverkehrsetzungsanteil sollte nicht an einen Stichtag gebunden sein, sondern erst erfolgen, wenn ein bestimmter Anteil der Inverkehrsetzungen über einen längeren Zeitraum Bestand hat; bei der Aufhebung der Steuerermässigung

(Bonus) bei einem bestimmten Inverkehrsetzungsanteil sollte auch die reduzierte Gewichtsbesteuerung aufgehoben werden.

Nach einer gewinnbringenden Diskussion zu möglichen Anpassungen an der Gesetzesrevision konnte folgender Konsens gefunden werden, der in der vorliegenden Vorlage berücksichtigt ist:

1. Hybridfahrzeuge sollen über einen längeren Zeitraum hinweg bis ins Jahr 2028 steuerlich gefördert werden.
2. Bei den Personenwagen, den Lieferwagen und den Motorrädern wird analog zu den Lastwagen und den Sattelschleppern die Förderung von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen explizit im Gesetz aufgeführt.
3. Die gemäss Vernehmlassungsvorlage vorgesehene Dauer von 8 Jahren der Förderung von elektrisch und mit Wasserstoff betriebenen Lastwagen und Sattelschleppern wird auf 6 Jahre reduziert.
4. Auf eine Erhöhung der Besteuerung von Motorrädern wird verzichtet. Elektrisch und mit Wasserstoff betriebene Motorräder erhalten eine Steuerreduktion von einem Drittel.
5. Die Förderungen von elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen wird bei den einzelnen Fahrzeugarten jeweils aufgehoben, wenn in drei aufeinanderfolgenden Jahren bis Ende September (Stichtag) des dritten Jahres 40% solcher Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden.
6. Wenn batteriebetriebene Fahrzeuge keine Steuerermässigungen (Bonus) mehr erhalten, soll auch die Besteuerung nach reduziertem Gewichtssatz wegfallen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 17. Oktober 2013 wird gemäss Beilage geändert.
2. Ziff. 1 untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b und § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984.

Liestal, 6. Juni 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Höhe der Motorfahrzeugsteuern vor und nach der Gesetzesrevision für ausgewählte Fahrzeugmodelle
- Gesetzesänderungen
- Verordnungsänderungen
- Synoptische Darstellung Gesetzesänderungen
- Synoptische Darstellung Verordnungsänderungen
- Bericht EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität»
- Nachhaltigkeitsbeurteilung

Landratsbeschluss

über Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 17. Oktober 2013 wird gemäss Beilage geändert.
2. Ziff. 1 untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b und § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

Höhe der Motorfahrzeugsteuern vor und nach der Gesetzesrevision für ausgewählte Fahrzeugmodelle bei den Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge und Motorräder¹⁵

Personenwagen

Marke und Typ	Treibstoff	Hubraum	Gesamtgewicht	CO ² (WLTP)	Steuerermässigungen bzw. Steuerzuschläge		zu bezahlende Motorfahrzeugsteuer		Differenz Besteuerung bisher und neu
					2023 Bonus/Malus (nach CO2)	neues Gesetz Bonus/Malus (nach CO2)	2023 Inkl. Bonus / Malus	neues Gesetz Inkl. Bonus / Malus	
SKODA Enyaq iV 80	Elektrisch	0	2'612 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	444.00	219.00	-225.00
Tesla Model 3	Elektrisch	0	2'305 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	356.00	141.00	-215.00
VW ID.3 Pro Perform.	Elektrisch	0	2'270 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	346.00	132.00	-214.00
Renault Zoe	Elektrisch	0	1'988 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	266.00	59.00	-207.00
MERCEDES-BENZ GLC 300 e	Benzin/Elektrisch	1991	2'615 kg	67	CHF -300.00	CHF -450.00	444.00	294.00	2 -150.00
VOLVO V90 T8 TE	Benzin/Elektrisch	1969	2'620 kg	61	CHF -300.00	CHF -450.00	446.00	296.00	2 -150.00
VOLVO XC60 T6 TE	Benzin/Elektrisch	1969	2'660 kg	64	CHF -300.00	CHF -450.00	457.00	307.00	2 -150.00
MINI 3door Cooper SE	Elektrisch	0	1'770 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	204.00	60.00	-144.00
Smart EQ fortwo coupé	Elektrisch	0	1'310 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	73.00	60.00	-13.00
Fiat Panda TwinAir 4x4	Benzin	875	1'585 kg	170	CHF 75.00	CHF 75.00	526.00	526.00	0.00
VW Polo 1.0 MPI	Benzin	999	1'620 kg	142	CHF 0.00	CHF 0.00	461.00	461.00	0.00
AUDI A1 SB 35 TFSI	Benzin	1498	1'705 kg	159	CHF 0.00	CHF 0.00	485.00	485.00	0.00
FORD Puma 1.0 SCTi	Benzin/Elektrisch	999	1'765 kg	141	CHF 0.00	CHF 0.00	502.00	502.00	0.00
VW T-Cross 1.0TSI	Benzin	999	1'770 kg	161	CHF 0.00	CHF 0.00	504.00	504.00	0.00
Ferarri 488 Pista	Benzin	3902	1'785 kg	282	CHF 300.00	CHF 300.00	808.00	808.00	0.00
MINI Cabrio JCW	Benzin	1998	1'795 kg	170	CHF 75.00	CHF 75.00	586.00	586.00	0.00
SKODA Kamiq 1.5 TSI	Benzin	1498	1'800 kg	140	CHF 0.00	CHF 0.00	512.00	512.00	0.00
BMW Z4 M40i	Benzin	2998	1'860 kg	194	CHF 150.00	CHF 150.00	680.00	680.00	0.00
Mercedes A 180	Benzin	1332	1'880 kg	159	CHF 0.00	CHF 0.00	535.00	535.00	0.00
Porsche 911 Turbo S	Benzin	3745	2'020 kg	284	CHF 300.00	CHF 300.00	875.00	875.00	0.00
Skoda Octavia2.0TDI 4x4	Diesel	1968	2'102 kg	166	CHF 0.00	CHF 0.00	598.00	598.00	0.00
Ford Mustang GT	Benzin	5038	2'105 kg	265	CHF 300.00	CHF 300.00	899.00	899.00	0.00
Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4	Benzin	1984	2'213 kg	199	CHF 150.00	CHF 150.00	780.00	780.00	0.00
AUDI A4 AV 40 TDI qu	Diesel/Elektrisch	1968	2'230 kg	149	CHF 0.00	CHF 0.00	635.00	635.00	0.00
VW Touran 1.5TSI	Benzin	1498	2'240 kg	169	CHF 0.00	CHF 0.00	638.00	638.00	0.00
HYUNDAI Tucson 1.6TGDIEV	Benzin/Elektrisch	1598	2'245 kg	149	CHF 0.00	CHF 0.00	639.00	639.00	0.00
Audi RS Q3 Sportback	Benzin	2480	2'250 kg	240	CHF 300.00	CHF 300.00	941.00	941.00	0.00
BMW 320d xDrive	Dieser	1995	2'255 kg	165	CHF 0.00	CHF 0.00	642.00	642.00	0.00
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	Benzin	1984	2'280 kg	227	CHF 300.00	CHF 300.00	949.00	949.00	0.00
BMW 520d xDrive	Diesel/Elektrisch	1995	2'515 kg	167	CHF 0.00	CHF 0.00	716.00	716.00	0.00
Mercedes E 220 d 4m	Diesel	1950	2'515 kg	182	CHF 75.00	CHF 75.00	791.00	791.00	0.00
Wrangler Unl. 2.0	Benzin	1995	2'574 kg	264	CHF 300.00	CHF 300.00	1'033.00	1'033.00	0.00
Seat Alhambra 2.0TDI4D	Diesel	1968	2'590 kg	212	CHF 300.00	CHF 300.00	1'037.00	1'037.00	0.00
BMW M850i xDrive	Benzin	4395	2'600 kg	265	CHF 300.00	CHF 300.00	1'040.00	1'040.00	0.00
Audi RS6 Avant	Benzin/Elektrisch	3996	2'740 kg	301	CHF 300.00	CHF 300.00	1'080.00	1'080.00	0.00
Mercedes S 350 d 4m	Diesel	2925	2'780 kg	208	CHF 300.00	CHF 300.00	1'091.00	1'091.00	0.00
BMW X5 xDrive30d	Diesel/Elektrisch	2993	2'940 kg	198	CHF 150.00	CHF 150.00	987.00	987.00	0.00
VW T6 Multivan 4M		1968	3'080 kg	239	CHF 300.00	CHF 300.00	1'177.00	1'177.00	0.00
SUZUKI IGNIS 1.2 Hybrid	Benzin/Elektrisch	1197	1'330 kg	112	CHF -300.00	CHF -150.00	79.00	229.00	1 150.00
MITSUBISHI Space Star 1.2	Benzin	1193	1'370 kg	121	CHF -300.00	CHF -150.00	90.00	240.00	1 150.00
Fiat 500 TwinAir 8V	Benzin	875	1'380 kg	133	CHF -150.00	CHF 0.00	243.00	393.00	150.00
DACIA Sandero	Benzin	999	1'562 kg	116	CHF -300.00	CHF -150.00	145.00	295.00	1 150.00
Toyota Yaris Hybrid	Benzin/Elektrisch	1497	1'565 kg	114	CHF -300.00	CHF -150.00	146.00	296.00	1 150.00
SEAT Ibiza 1.0 TSI	Benzin	999	1'625 kg	137	CHF -150.00	CHF 0.00	313.00	463.00	150.00
PEUGEOT 208 PureTech	Benzin	1199	1'630 kg	139	CHF -150.00	CHF 0.00	314.00	464.00	150.00
HONDA Jazz	Benzin/Elektrisch	1498	1'710 kg	102	CHF -300.00	CHF -150.00	187.00	337.00	1 150.00
TOYOTA Corolla 1.8Hybrid	Benzin/Elektrisch	1798	1'820 kg	111	CHF -300.00	CHF -150.00	218.00	368.00	1 150.00
Golf 8 1.5eTSlevo	Benzin/Elektrisch	1498	1'870 kg	137	CHF -150.00	CHF 0.00	382.00	532.00	150.00
VW Touareg eHybrid	Benzin/Elektrisch	2995	3'010 kg	72	CHF -300.00	CHF -150.00	557.00	707.00	1 150.00

1

Personenwagen mit 1. IV in den Jahren 2024, 2025 und 2026 erhalten diesen Bonus für das Jahr der 1. IV und die drei folgenden Jahre. Personenwagen mit 1. IV ab 2027 werden keinen Bonus mehr erhalten.

2

Personenwagen mit 1. IV in den Jahren 2024 bis und mit 2028 erhalten diesen Bonus für das Jahr der 1. IV und die drei folgenden Jahre. Personenwagen mit 1. IV ab 2029 werden keinen Bonus mehr erhalten.

¹⁵ Hinweis: Die neuen Steuerwerte gelten nur für Fahrzeuge, die ab Inkrafttreten des Gesetzes neu in Verkehr gesetzt werden. Für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge ergeben sich keine Änderungen.

Lieferwagen

Marke	Typ	Treibstoff	Gesamtgewicht	Steuer 2023	neues Gesetz	
					10% Gewichtsreduktion sowie 450 Franken Steuerermässigung für E-Lieferwagen	Mindeststeueransatz ist 60 Franken
GOUPIL	G5E	E	2001	CHF 405.00	CHF	60.00
RENAULT	Kangoo Z.E	E	2130	CHF 422.00	CHF	60.00
PEUGEOT	Partner Electric	E	2225	CHF 435.00	CHF	60.00
NISSAN	e-NV200	E	2250	CHF 438.00	CHF	60.00
PEUGEOT	e-Expert	E	3025	CHF 540.00	CHF	60.00
OPEL	Vivaro-e Cargo 50	E	3100	CHF 550.00	CHF	60.00
FIAT	eDucato	E	3500	CHF 602.00	CHF	106.00
SUZUKI	Jimny 1.5	B	1435	CHF 331.00	CHF	331.00
RENAULT	Kangoo dCi95	D	1980	CHF 403.00	CHF	403.00
FIAT	Doblo 1.3 MJ	D	2070	CHF 414.00	CHF	414.00
VW	Caddy 1.5TSI	B	2150	CHF 425.00	CHF	425.00
TOYOTA	PROACE CITY	D	2375	CHF 454.00	CHF	454.00
VW	T6 Transporter	D	2800	CHF 510.00	CHF	510.00
FORD	Transit Custom	D	3000	CHF 537.00	CHF	537.00
RENAULT	Trafic dCi145	D	3050	CHF 543.00	CHF	543.00
ISUZU	BTFS	D	3100	CHF 550.00	CHF	550.00
OPEL	Movano 23L MR/F	D	3300	CHF 576.00	CHF	576.00
PEUGEOT	Boxer 2.2 HDi	D	3500	CHF 602.00	CHF	602.00

Lastwagen und Sattelschlepper

Lastwagen

Gesamtgewicht in kg	12'000	16'000	18'000	26'000	32'000	40'000
Grundsteuer	CHF 1'439.00	CHF 1'918.00	CHF 2'158.00	CHF 3'117.00	CHF 3'837.00	CHF 4'796.00
Bonus Malus bis im Jahr 2023						
Euro 6	CHF 1'079.00	CHF 1'439.00	CHF 1'619.00	CHF 2'338.00	CHF 2'878.00	CHF 3'597.00
Euro 2 und schlechter	CHF 1'799.00	CHF 2'398.00	CHF 2'698.00	CHF 3'896.00	CHF 4'796.00	CHF 5'995.00
Neues Steuergesetz						
Euro 2 und schlechter	CHF 1'799.00	CHF 2'398.00	CHF 2'698.00	CHF 3'896.00	CHF 4'796.00	CHF 5'995.00
Euro 3-6	CHF 1'439.00	CHF 1'918.00	CHF 2'158.00	CHF 3'117.00	CHF 3'837.00	CHF 4'796.00
Treibstoff: Elektrisch / Wasserstoff	CHF 500.00	CHF 500.00	CHF 540.00	CHF 779.00	CHF 959.00	CHF 1'199.00

Sattelschlepper

Gesamtgewicht in kg	18'000	26'000
Grundsteuer	CHF 3'402.00	CHF 4'914.00
Bonus Malus bis im Jahr 2023		
Euro 6	CHF 2'552.00	CHF 3'686.00
Euro 2 und schlechter	CHF 4'253.00	CHF 6'143.00
Neues Steuergesetz		
Euro 2 und schlechter	CHF 4'253.00	CHF 6'143.00
Euro 3-6	CHF 3'402.00	CHF 4'914.00
Treibstoff: Elektrisch	CHF 851.00	CHF 1'229.00

Motorräder

Fahrzeugart	Marke	Typ	Karosserie	Treibstoff	Gesamtgewicht	Hubraum	Steuer 2023	neues Gesetz Elektroantrieb 1/3 Ermässigung Mindeststeueransatz 60 Franken
60-C-Motorrad	ECOOTER	ETRIX E2R	Roller	E	243	0	CHF 80.00	CHF 60.00*
60-C-Motorrad	NIU	NGTs	Roller	E	269	0	CHF 88.00	CHF 60.00*
60-C-Motorrad	VECTRIX	VX-2	Roller	E	350	0	CHF 115.00	CHF 77.00
60-C-Motorrad	BMW	C evolution	Roller	E	445	0	CHF 146.00	CHF 97.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	RENAULT	Twizy	Offen	E	680	0	CHF 223.00	CHF 149.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	Ranger EV E	Brücke	E	1247	0	CHF 410.00	CHF 273.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	PIAGGIO	APE Classic 400	Brücke	D	1200	436	CHF 394.00	CHF 394.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	PIAGGIO	APE CLASSIC	Verkaufsfahrzeug	D	1300	436	CHF 427.00	CHF 427.00
60-C-Motorrad	BETA	RR 4T 350	---	B	286	349	CHF 94.00	CHF 94.00
60-C-Motorrad	PIAGGIO	Medley 125 RST	Roller	B	340	125	CHF 112.00	CHF 112.00
60-C-Motorrad	APRILIA	Tuono V4 1100	---	B	401	1077	CHF 132.00	CHF 132.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	YAMAHA	MWD300	Roller	B	411	292	CHF 135.00	CHF 135.00
60-C-Motorrad	BMW	R1250GS Adventure	---	B	485	1254	CHF 159.00	CHF 159.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	BRP	can-am Ryker 900	Offen	B	499	899	CHF 164.00	CHF 164.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	Sportsman 570(SP)	Offen	B	560	567	CHF 184.00	CHF 184.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	CAN-AM	Spyder 1330 F3 T	Offen	B	677	1330	CHF 222.00	CHF 222.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	CF MOTO	CForce 1000	Offen	B	687	963	CHF 226.00	CHF 226.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	REWACO	RF1 LT-2	Offen	B	895	1499	CHF 294.00	CHF 294.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	RangerRZR XP1000T	Offen	B	1050	925	CHF 345.00	CHF 345.00

* Mindeststeueransatz, ansonsten unter 60 Franken