

Liestal, 3. September 2019/FKD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2019/215
Postulat	von Klaus Kirchmayr
Titel:	Benutzungsabhängige Motorfahrzeuggebühr
Antrag	Vorstoss ablehnen

1. Begründung

Das geltende Motorfahrzeugsteuergesetz hat der Landrat am 17. Oktober 2013 mit LRV 2012-028 im Rahmen einer Totalrevision mit grossem Mehr beschlossen (74:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen). Mit der Totalrevision wurde insbesondere eine ökologische Besteuerungskomponente auf Grundlage eines Bonus-/Malussystems eingeführt (auf Basis des CO₂-Ausstosses bei den PW und den EURO-Normen bei den schweren Fahrzeugen).

Im Verlaufe der damaligen Beratung im Jahr 2012 warf die Finanzkommission die Frage bereits auf, ob eine benutzungs- bzw. kilometerabhängige Motorfahrzeugsteuer das Ziel einer ökologischen Lenkungswirkung besser zu erreichen vermöge. Daraufhin prüfte die FKD dieses Anliegen in Zusammenarbeit mit der SID (Motorfahrzeugkontrolle) und der BUD. Zuhanden der Finanzkommission wurden die Vor- und Nachteile einer benutzungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer dargelegt. Die Sachverständigen kamen damals zum Schluss, dass von einer kilometer- bzw. benutzungsabhängigen Besteuerung der Fahrzeuge aus nachstehenden Gründen abgesehen werden soll:

- Die Einbringung der Informationsgrundlagen für die Erhebung der angedachten Steuer sowie der Kontrollaufwand sind mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden. Der Vollzugs- und der Kontrollaufwand wären sehr hoch.
- Die Erfahrung zeigt, dass bezüglich eines solchen Systems erhebliche Umgehungsmöglichkeiten bestehen, die sich mit einem angemessenen Aufwand nicht vermeiden lassen (Beispiele: Das polizeilich kaum verfolgbare Einlösen von in BL platzierten Fahrzeugen in anderen Kantonen; Fahrten ins Ausland mit in anderen Kantonen eingelösten Fahrzeugen Dritter u.a.m.).
- Nachteile entstehen insbesondere, wenn ein Kanton diese Besteuerungsform isoliert einführt. Eine Steuer, die auf dem CO₂-Ausstoss und den gefahrenen Kilometern basiert, weist sowohl branchenspezifisch wirtschaftliche Nachteile als auch sozial regressive Wirkungen auf. Das soziale Argument ist bei der Ausgestaltung einer Steuer zwar nicht vorrangig, dennoch darf eine Steuer nicht so ausgestaltet sein, dass sie für bestimmte Gruppen sozial nachteilig wirkt. Beim Abstellen der Motorfahrzeugsteuer auf die gefahrenen Kilometern und den CO₂-Ausstoss ist genau dies aber kaum vermeidbar. Diese liessen sich theoretisch mit vielen Ausnahmeregelungen zwar beheben, was aber mit unverhältnismässig hohem Aufwand verbunden wäre (Administration und Kontrollen).
- In verschiedener Hinsicht liegen die technischen Voraussetzungen nicht vor, um eine Steuer, kombiniert aus dem CO₂-Ausstoss und den gefahrenen Kilometern, zu erheben (Fehlen elektronischer Erfassungsgeräte für die km-Erfassung; Umgehungsmöglichkeiten bei Selbsterfassung; unvollständig erfasste CO₂-Ausstosswerte bei älteren Fahrzeugen).
- Der Lenkungseffekt einer so ausgestalteten Steuer ist kleiner als bei einem Bonus-/Malus-System, da die Wirkung indirekt und längerfristig ist.

- Die Steuer setzt im Wesentlichen nur bei Vielfahrern an, für Wenigfahrer besteht kaum ein Anreiz, auf ein ökologisches Fahrzeug umzusteigen.
- Die in der Motion geforderte Ertragsneutralität liesse sich mit einem System, das auf den Parametern CO₂-Ausstoss bzw. Gesamtgewicht multipliziert mit den gefahrenen Kilometern beruht, nie über längere Zeit gewährleisten. Das System müsste also sehr häufig angepasst werden.

Diese Nachteile einer benutzer- bzw. kilometerabhängigen Motorfahrzeugsteuer bestehen im Wesentlichen auch heute noch. Zudem ist festzuhalten, dass mit der Mineralölsteuer bereits eine Verbrauchsbesteuerung besteht. Diese erfüllt auch das Anliegen der ökologischen Lenkungswirkung: Wer mehr unterwegs ist und/oder verbrauchsintensive Fahrzeuge fährt, der bezahlt auch mehr.

Aufgrund der diversen wirtschaftlichen, verfahrenstechnischen, sozialen und für den Kanton finanziellen Nachteile empfiehlt der Regierungsrat, die Motion abzulehnen.