

Beschluss des Landrats vom 25.10.2018

Nr. 2241

12. Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer 2017/101; Protokoll: ps, mf

Kommissionspräsident **Roman Klausner** (SVP) erwähnt, dass das Geschäft zuerst als Motion eingereicht und dann als Postulat überwiesen worden sei. Es enthält viel Gutes. Die Finanzkommission fragte sich, ob es nicht der Moment sei, um gewisse Dinge anzupassen. Für die Bemessung der Steuern und Steuerermässigungen sollten nicht nur Gewicht und CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge massgebend sein, sondern auch andere Aspekte. Das Gesetz kennt sowohl die Zweckbindung der Steuererträge für die Strasseninfrastruktur als auch eine Lenkungsabgabe. Diese beiden Elemente sollten voneinander entkoppelt werden. Aber es ist nicht Aufgabe der Finanzkommission, darüber zu entscheiden. Die Kommission stimmte der Abschreibung des Postulats mit 10:3 Stimmen zu.

– *Eintretensdebatte*

Hanspeter Weibel (SVP) hätte es sehr begrüsst, wenn die Finanzkommission ihn zum vorliegenden Geschäft konsultiert hätte. Am 15. Juni 2017 hat der Regierungsrat zu diesem Geschäft, das als Motion eingereicht wurde, unter anderem festgehalten, dass er es als Postulat entgegengenimmt. Der Regierungsrat erkennt aber an, dass das geltende Steuerregime mittelfristig Optimierungspotenzial aufweist. Deshalb wird der Regierungsrat eine weitere Gesetzesrevision unter Berücksichtigung der nachstehenden Aspekte an die Hand nehmen. Unter anderem erfolgt ein Hinweis auf die Bandbreite des Bonus und Malus; das Bemessungskriterium Gesamtgewicht weist gewisse Nachteile auf; die gewünschte Lenkungswirkung sollte erzielt werden und eine mit der Ausrichtung der Energiestrategie des Bundes kohärente Umsetzung sollte erfolgen. Der Redner ist erstaunt darüber, dass der Regierungsrat nun zu einem anderen Schluss kommt und die Totalrevision nicht jetzt an die Hand nehmen will. Auch die Finanzkommission sagt, es brauche eine neue Motion - obwohl die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung anerkannt wurde. Dieser «Schleuderkurs» macht etwas hilflos. Dies ist nicht richtig.

Urs Kaufmann (SP) sagt, die SP habe eine gewisse Sympathie für das Anliegen und möchte die Elektroautos fördern, soweit diese mit grünem Strom betrieben werden. Trotzdem sprechen verschiedene Gründe dagegen, jetzt eine Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer anzupacken. Die letzte Revision liegt nur fünf Jahre zurück. Damals wurde der Steuerrabatt für Elektrofahrzeuge abgeschafft, nun soll er wieder eingeführt werden. Der damalige Entscheid fiel mit 76:1 Stimmen. Die Postulatsforderung ist klar ausformuliert und lässt zu wenig Spielraum für eine Revision. Deshalb spricht sich die Fraktion einstimmig für die Abschreibung des Postulats aus.

Stefan Degen (FDP) hält fest, die FDP-Fraktion habe das Postulat diskutiert. Das geltende Motorfahrzeuggesetz wurde 2014 in Kraft gesetzt. Seither gab es nicht viele neue Erkenntnisse. Das Gesetz müsste grundsätzlich angepasst werden. Es wäre zu überlegen, was man will. Kleine Anpassungen bringen nichts. Beim Postulat handelt es sich um eine Lex Tesla; es geht um schwere Fahrzeuge mit geringem lokalen CO₂-Ausstoss. Die graue Energie wird vernachlässigt, übrige Schadstoffe für Entsorgung und Wiederaufbereitung werden unterschlagen, und Hybridlösungen und alternative Energien werden nicht berücksichtigt. Sollen ökologische Anreize berücksichtigt werden, muss dies auf Stufe Bund initiiert werden. Deshalb spricht sich die FDP-Fraktion für die Abschreibung des Postulats aus.

Werner Hotz (EVP) hält die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern für ein wichtiges Thema. Das Gesetz von 2014 stellt eine solide Kompromissvorlage dar. Elektrofahrzeuge sind eine gute Sache. Die Auslegeordnung des Regierungsrats in seiner Antwort zeigt den heutigen Stand gut auf. Das ist die Aufgabe bei der Beantwortung eines Postulats. Es gibt auch bei den Versicherungen neue technische Möglichkeiten, die Prämien nach den gefahrenen Kilometern zu bemessen. Das wäre auch für die Steuern zu prüfen. Ein Teil der Fraktion ist mit der Beantwortung zufrieden, ein anderer Teil möchte das Postulat stehenlassen und damit ein Zeichen zugunsten der Elektrofahrzeuge setzen.

Für **Simon Oberbeck** (CVP) ist alles gesagt. Die CVP/BDP-Fraktion ist für Abschreiben der Motion.

Klaus Kirchmayr (Grüne) verweist auf das Argument, dass keine Gesetzesänderung erfolgen solle, weil die letzte noch nicht so lange zurückliege. Der Votant ruft in Erinnerung, dass schon damals – wie von Hanspeter Weibel formuliert – der Wagen am Schleudern war. Nur aufgrund des Stichentscheides des Präsidenten ist in der Kommission keine weitergehende Revision der Motorfahrzeugsteuer empfohlen worden. Der Vorschlag in dieser Motion, nämlich die gleiche Lösung wie der Nachbarkanton zu wählen, erscheint dem Redner sehr pragmatisch. Dies wäre eine sehr gute Lösung gewesen. Längerfristig muss unter dem Aspekt der Digitalisierung – unabhängig von der Art des Antriebes – dazu übergegangen werden, mit den Steuern nur das zahlen zu lassen, was es eigentlich soll, nämlich die Abnutzung der Strassen. Das heisst, es braucht eine kilometer- resp. kilogrammabhängige Motorfahrzeugsteuer. Das scheint die einzige zukunftsfähige Lösung zu sein. In anderen Bereichen wird das Verursacherprinzip ebenfalls angewendet. Hier würde dies Sinn machen. Der Votant gehört zum Teil der Minderheit in der Fraktion und ist für Stehenlassen der Motion.

Dominik Straumann (SVP) findet die vorangehenden Voten teilweise undifferenziert und unprofessionell. Im Gesetz ist nie von einer Bevorzugung von Elektrofahrzeugen die Rede. Es geht um den CO₂-Ausstoss, der die Höhe der Verkehrssteuer beeinflusst. Vom Antrieb ist nirgends die Rede. Das Gesetz war von Anfang an ein Flickwerk. Das damalige Ziel war die Kostenneutralität, d.h. mit einem Malussystem ein Bonussystem zu finanzieren. Das Malussystem wurde jedoch nicht rückwirkend geschaffen, sondern erst ab Inkraftsetzung des Gesetzes. Das Bonussystem wurde – damit die Kosten nicht ausufern – auf maximal drei Jahre begrenzt. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge mit einem guten CO₂-Wert einen Straf- resp. einen Kostenerlass bis drei Jahre erhalten. Drei Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung werden sie gleich behandelt wie Fahrzeuge mit einem durchschnittlichen Wert. Fahrzeuge mit einem hohen CO₂-Ausstoss werden bestraft; dies erst ab 1. Januar 2014. Wer sein Fahrzeug vor 2014 angeschafft oder ein Occasionsfahrzeug gekauft hat, das einen höheren Ausstoss als der heute durchschnittliche Wert hat, wird bevorzugt. Ein neues Auto mit einem geringeren Ausstoss würde eine Strafe von 150 – 300 Franken generieren. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer enthielt zu Beginn noch mehr Fehler und es mussten Korrekturen vorgenommen werden. Es ist kein Leuchtturm für den Kanton Basel-Landschaft und muss dringend überarbeitet werden. Es ist ein Witz, die Verkehrssteuer mit einer Ökosteuern korrigieren zu versuchen. Dies muss entflochten werden. Die Verkehrssteuer ist eine Verkehrssteuer und muss von allen Fahrzeug[besitzern] bezahlt werden. Ökologische Förderungen oder Strafen müssen separat abgehandelt werden. Das Gesetz gehört totalrevidiert. Ein Teil der Mitglieder der Finanzkommission ist für Nicht-Abschreiben. Einige Mitglieder werden einen entsprechenden Vorstoss für eine Gesamtrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer einreichen. Dies schliesst eine Lenkungsmassnahme nicht aus. Jedoch sollen die heutigen Abgaben mit Straf- und Malussystem, die absolut nicht zielführend sind, entflochten werden. Wenn ältere Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden anstatt neuere, da diese bestraft werden, führt das Gesetz am Ziel vorbei.

Hanspeter Weibel (SVP) hatte nicht im Sinn, Nachhilfeunterricht zu geben. Der Regierungsrat hat seinerzeit anlässlich der Überweisung eines Postulates eine Gesetzesrevision unter Berücksichtigung dieser Aspekte in Aussicht gestellt. Auf diese wartet der Votant immer noch. Das Grundprinzip aller Vorschriften ist, zu prüfen, was bei einem Fahrzeug beim Auspuff hinten raus kommt. Nun kann nicht argumentiert werden, das Elektrofahrzeug lasse zwar nichts beim Auspuff raus, aber es gebe noch die graue Energie. Und die ganze Frage der grauen Energie von anderen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wird nicht berücksichtigt. Im Internet können unter dem Stichwort «Well to Wheel» unzählige wissenschaftliche Abhandlungen nachgelesen werden, die einen sauberen Vergleich vornehmen (Förderung von Erdöl usw.). Ein Elektrofahrzeug ist nicht schwerer als ein vergleichbares Verbrennungsfahrzeug. Die an Gewicht schwerere Batterie wird entlastet durch das leichtere Gewicht der Motoren, Getriebe etc. Der Votant hat eine von tausenden von Zellen einer Batterie, die sich in so einem Fahrzeug befinden, mitgebracht und zeigt diese vor. Wenn etwas in der Zelle nicht in Ordnung ist, meldet dies der Computer. Es wird nicht die ganze Batterie, sondern nur diese Zelle ausgewechselt. So viel zum Thema Recycling, Lebensdauer und Nutzungsdauer. Wird eine Batterie im Fahrzeug nicht mehr benötigt, kann sie immer noch als Speicherbatterie in einem Haus benutzt werden. Der Votant outet sich gegenüber den virtuellen Zuhörern als SVP-Mitglied. *[Gelächter]*

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 51:28 Stimmen wird das Postulat 2017/101 abgeschrieben.
