

Stellungnahme

Basel, 18. Mai 2022 sd

Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer

Wir befürworten eine Anpassung der Bemessungsgrundlage zur Berechnung der Motorfahrzeugsteuer grundsätzlich, sehen aber noch Anpassungsbedarf der Vorlage. So muss der Grundsatz der Technologieneutralität stets gewahrt bleiben. Dies gilt für Wasserstoff- und reine Elektrofahrzeuge ebenso wie für solche mit hybriden Antriebsformen. Diese verfügen, wenn auch in geringerem Umfang, ebenso über ein erhöhtes Gewicht wie reine Elektroautos und können für eine bestimmte Distanz CO₂-neutral gefahren werden. Sie sollen daher auch von einem prozentualen Abschlag bei der Gewichtsbemessung profitieren. Ausserdem sollen öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen mit Augenmass ausgebaut und die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer mit einem Online-Rechner transparent gemacht werden.

Zusammenfassung unserer Anliegen

- CO₂-arme und -neutrale Antriebsformen sollen technologieneutral berücksichtigt werden.
- Moderne Hybridfahrzeuge sind über eine bestimmte Distanz (bis ca. 100 km) ebenfalls rein elektrisch am Stück fahrbar. Sie verfügen über ein erhöhtes Gewicht und müssen daher ebenfalls von der Gewichtsreduktion zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer profitieren.
- Die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge soll mit Augenmass erhöht werden.
- Es soll ein Online-Rechner zur transparenten Berechnung der Motorfahrzeugsteuer erarbeitet und zur Verfügung gestellt werden.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Basel-Landschaft soll teilrevidiert und in diesem Zuge «ökologisiert» werden. Hierfür wurde die Vorlage des Regierungsrats an den Landrat mit zugehörigen Synopsen des Gesetzes sowie der Verordnung in Vernehmlassung gegeben. Die Handelskammer nimmt gerne wie folgt dazu Stellung.

Konzeption

Zwar enthält die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Basel-Landschaft bereits heute ökologische Komponenten/Besteuerungsanteile. Aus Sicht des Regierungsrats werden folgende Aspekte heute jedoch unzureichend berücksichtigt:

- Fehlen einer ökologischen Besteuerungskomponente für die Lieferwagen.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

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

Diese Aspekte sollen Eingang finden, indem bei Personenwagen mit ausschliesslich elektrischem Antrieb das im Fahrzeugausweis angegebene Gewicht um bis zu 20 Prozent reduziert wird. Vorläufig möchte man jedoch lediglich um 10 Prozent reduzieren. Erhöht werden soll zudem die maximale steuerliche Ermässigung (Bonus) für Fahrzeuge mit besonders niedrigem CO₂-Ausstoss. Neu soll diese 450 Franken statt 300 Franken betragen. Ähnliches ist für Lieferwagen vorgesehen. Diese sollen bei ausschliesslich elektrischem Antrieb mit 450 Franken steuerermässigt werden. Motorräder mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sollen einen Gewichtsabschlag von 50 Prozent, jene mit Verbrennungsmotor einen Zuschlag von 50 Prozent erhalten. Für Lastwagen und Sattelschlepper gilt neu, dass Fahrzeuge mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoffantrieb neu für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie sieben weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75 Prozent erhalten.

Anliegen

Grundsätzlich befürworten wir eine Anpassung der Bemessungsgrundlage zur Berechnung der Motorfahrzeugsteuer. Indem neben Bonus- und Malussätzen nicht mehr ausschliesslich das Fahrzeuggewicht als bestimmende Grösse herangezogen wird, sondern die CO₂-Wirkung eine Rolle spielt, können vergleichsweise schwere Fahrzeuge mit Elektroantrieb von einer reduzierten Steuer profitieren. Dies kann dazu beitragen, dass der Verkehrssektor weiterhin seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet. Bei folgenden Punkten gibt es aus unserer Sicht Anpassungsbedarf.

Technologieneutralität muss gewahrt bleiben

Die vorgeschlagene Version ist in Teilen nicht technologieneutral ausgestaltet. Zwar scheint es derzeit in der Tat, als würde sich bei Personen- und Lieferwagen der Elektro- gegen den Wasserstoffantrieb durchsetzen, während letzterer vor allem bei schweren Nutzfahrzeugen zur Anwendung kommt. Der Wettbewerb der Antriebsformen hält jedoch an, weshalb weder im Gesetz noch in der Verordnung Einschränkungen betreffend die finanzielle Bevorteilung dieser als CO₂-neutral geltenden Antriebe gemacht werden sollte. Auch vor dem Hintergrund einer drohenden Stromknappheit sollen andere CO₂-arme oder -neutrale Antriebsformen mitgedacht und nicht schlechter gestellt werden als ausschliesslich elektrisch betriebene Personen- und Lieferwagen.

Hybridfahrzeuge beim Gewichtsabzug berücksichtigen

In der vorliegenden Version werden hybride Fahrzeuge, also solche, die neben einem traditionellen Verbrennungsmotor zusätzlich über einen Elektromotor verfügen, bedauerlicherweise vollkommen vernachlässigt. Auch diese Fahrzeuge verursachen durchschnittlich geringere CO₂-Emissionen als ihre jeweiligen Pendanten ohne Elektroantrieb. Aufgrund des zusätzlichen Motors und eines Batteriespeichers verfügen sie allerdings über ein höheres Gewicht. Folgende zwei Beispiele machen dies deutlich. So bringt es ein BMW 320e Touring der aktuellen Baureihe G20 als Hybridfahrzeug auf 1'900 kg Gesamtgewicht. Das vergleichbare Modell mit reinem Verbrennungsmotor (BMW 320i Touring) hingegen auf lediglich 1'645 kg.¹ Das Hybridfahrzeug wiegt somit über 250 kg mehr als sein Pendant mit herkömmlichem Verbrennungsmotor und wird

¹ Vergleiche Datenblätter der Hersteller.

bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer somit beim Gewicht schlechter gestellt. Ähnlich sieht es beim VW Golf der aktuellen Baureihe VIII aus. Mit reinem Verbrennungsmotor wiegt dieser 1'466 kg (Modell GTD), als Hybridfahrzeug (Modell GTE) hingegen 1'624 kg und somit 158 kg mehr.

In der vorliegenden Version werden Hybridfahrzeuge nicht mit einem prozentualen Abschlag beim Gewicht zur Berechnung der Motorfahrzeugsteuer begünstigt. Dies ist unverständlich und nicht verhältnismässig, da auch moderne Hybridfahrzeuge für Strecken bis zu 100 km rein elektrisch und damit analog zu reinen Elektroautos CO₂-neutral gefahren werden können. Die durchschnittliche tägliche Pendelstrecke (Hin- und Rückweg) der Schweizer liegt gemäss Bundesamt für Statistik bei rund 28 Kilometern und somit deutlich in der am Stück rein elektrisch fahrbaren Distanz moderner Hybridfahrzeuge.² Aufgrund des Verbrennungsmotors sind sie jedoch auch für Langstrecken geeignet und können somit für viele Zwecke und Bedürfnisse eingesetzt werden. Diese Vielseitigkeit ist auch hinsichtlich des Produktzyklus – Stichwort «graue Energie» – nachhaltig. Wir fordern daher Hybridfahrzeuge den rein elektrischen Fahrzeugen bezüglich eines Gewichtsabschlags im Gesetz und der dazugehörigen Verordnung gleichzustellen.

Ladeinfrastruktur als Hemmschuh der Elektromobilität

Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektroautos ist nach wie vor ein Hemmschuh für die Marktdurchdringung. Zwar wird sich die Situation – aus heutiger Sicht – fehlender Ladestationen mit der weiterhin rasant voranschreitenden Weiterentwicklung der Batteriespeicher in einigen Jahren aller Voraussicht nach entschärfen. Ein Ausbau der Ladeinfrastruktur mit Augenmass ist jedoch in jedem Fall notwendig und dringend.

Transparenz bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer

Die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Basel-Landschaft ist durch viele Elemente, welche das Verhalten der Automobilisten lenken sollen, komplex und wenig transparent. Wir fordern daher die Zurverfügungstellung eines offiziellen Online-Rechners, welcher die exakte Höhe der Motorfahrzeugsteuer für sämtliche Fahrzeuge wiedergibt. Dieser soll vom zuständigen kantonalen Amt erarbeitet und auf der entsprechenden Amtswebsite verbindlich publiziert werden. Nur so kann die Motorfahrzeugsteuer transparent ausgewiesen werden und ein Entscheidungskriterium beim Kauf eines neuen Fahrzeugs darstellen.

² Quelle: Bundesamt für Statistik, 2022, «Strukturerhebung Pendlermobilität».