

Stellungnahme

Basel, 27. November 2020 ak

Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Mit der Revision der Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder sollen ökologische Antriebsformen im Kanton Basel-Stadt gefördert werden. Leider sehen wir im vorliegenden Ratschlag kein taugliches Förderinstrument. Vielmehr führt die Revision zu einer weiteren Mehrbelastung der Unternehmen. Daher fordern wir die Regierung auf, die geplante Teilrevision abzubrechen und das bestehende Gesetz aufrechtzuerhalten.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Die baselstädtische Regierung möchte ökologische Antriebssysteme weiter fördern. Daher soll die Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge¹ und Motorräder künftig nach ökologischen Kriterien berechnet werden. Hierfür sollen das Gewicht und die Fahrzeugleistung ausschlaggebend sein. Bei Elektrofahrzeugen soll die Leistung im Allgemeinen mit «Null» bewertet werden. Dadurch wird der Steuerbetrag für elektrische Fahrzeuge reduziert. Zusätzlich sollen Nutzfahrzeuge und Motorräder mit Antriebssystemen ohne Verbrennungsmotor während 12 Jahren von einem 50-Prozent-Rabatt auf die Motorfahrzeugsteuer profitieren. Personenwagen werden bereits seit dem 1. Januar 2018 nach vergleichbaren ökologischen Kriterien besteuert.

Ausgangslage

Motorfahrzeuge werden über verschiedene Wege besteuert. So zum Beispiel über die kantonale Motorfahrzeugsteuer. Sie wird kantonsabhängig nach unterschiedlichen Kriterien berechnet. Zudem werden auf die Treibstoffe Benzin und Diesel Bundesabgaben von ca. 75 Rappen pro Liter erhoben. Die Einnahmen fliessen in die Bundeskasse und zu grossen Teilen in den Unterhalt und den Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen. Für den Schwerverkehr ab 3,5 Tonnen gilt eine zusätzliche Schwerverkehrsabgabe. Diese wird in Form einer Lenkungsabgabe zugunsten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Schwere Motorwagen mit elektrischem Antrieb sind bereits heute von dieser Schwerverkehrsabgabe befreit. Gemäss der Vernehmlassung zur «Teilrevision der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» soll diese Befreiung in Zukunft auch für Lieferwagen der Klasse N₂ mit alternativen Antriebsformen (z.B. Flüssig-, oder Erdgas, inkl. Biogas) gelten.

¹ Gesellschafts- und Wohnmotorwagen, Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper

Der motorisierte Verkehr befindet sich seit längerem in einem Transformationsprozess zu CO₂-ärmeren Antriebsformen. Gegenwärtig werden verschiedenste Technologien auf dem Markt angeboten und weiterentwickelt. Dazu gehören zum Beispiel batteriebetriebene Fahrzeuge oder Wasserstofffahrzeuge. Aber auch synthetische Treibstoffe und Biogas können wichtige Elemente einer CO₂-neutralen Mobilitätsstrategie sein. Die Förderung einer einzelnen Technologie ist nicht sinnvoll. Denn je nach Verwendungszweck eignen sich unterschiedliche Systeme besser.

Beurteilung der Vorlage

Die Handelskammer beider Basel beurteilt die Vorlage mit dem Ziel zur Förderung ökologischer Antriebssysteme als ungenügend. Wie die Regierung in ihrer Regulierungsfolgeabschätzung klarstellt, ist diese Vorlage mit einer Mehrbelastung für Unternehmen verbunden. Diese haben insbesondere die Logistikbranche und mittelständische Unternehmen zu tragen. Damit werden für die Stadt wichtige Wirtschaftszweige weiter belastet. Verlagerungen der Geschäftsaktivitäten, welche wiederum mit Mehrverkehr verbunden sein können, sind eine mögliche Konsequenz.

Als Handelskammer sind wir der Ansicht, dass moderne Fahrzeuge ohne klassischen Verbrennungsmotor auch ohne zusätzliche direkte oder indirekte Förderung sehr attraktiv sind. Tiefere Unterhaltskosten und geringe Abschreibungen sind Vorzüge rein technischer Natur. Die Einsparungen bei der Treibstoff- und Schwerverkehrsabgabe beruhen dagegen auf bestehenden regulatorischen Anreizen. Diese Vorzüge gelten insbesondere für die intensiv genutzten Nutzfahrzeuge. Es ist daher davon auszugehen, dass zahlreiche fossil betriebene Nutzfahrzeuge nach überschreiten ihrer Lebensdauer durch CO₂-arme oder sogar CO₂-neutrale Fahrzeuge ersetzt werden. Zahlreiche Unternehmensinitiativen² untermauern diese Einschätzung. Zusätzliche staatliche Anreize beurteilen wir als unnötig.

Ferner wird die ökologische Komponente der CO₂-Emissionen bereits heute verursachergerecht über die nationalen Treibstoffabgaben berücksichtigt. Eine weitere, sehr ungenaue Besteuerung der CO₂-Emissionen über die Fahrzeugleistung ist daher weder nachvollziehbar noch griffig. Zudem führt die Vorlage zu weiteren Marktverzerrungen. So werden durch die langjährigen Steuerermässigungen für Antriebssysteme ohne Verbrennungsmotoren einzelne Technologien, z.B. synthetische Treibstoffe, systematisch diskriminiert.

Heute am Markt verfügbare Fahrzeuge ohne fossilen Antrieb sind zwar attraktiv. Das Angebot an solchen Nutzfahrzeugen ist jedoch begrenzt. Daher hätten insbesondere kleinere Unternehmen keine Möglichkeiten den neuen Anreizen aus dieser Teilrevision zu folgen. Als Konsequenz müssten diese unfreiwillig künftig eine höhere Motorfahrzeugsteuer berappen. Die Tatsache, dass der Ratschlag der Regierung in den Rechenbeispielen keine Gesellschaftswagen oder Sattelschnepper ohne Verbrennungsmotoren aufführt, verdeutlicht das gegenwärtig limitierte Angebot. Zudem befindet sich der als einzige aufgeführte Elektrolastwagen (Mercedes Benz eActros) noch in der Testphase. Dieser Lastwagen ist somit für den regulären Betrieb noch nicht zugelassen. Daher gehen wir davon aus, dass es mit der Umsetzung dieser Vorlage zur einer Verlagerung der bisher in Basel-Stadt immatrikulierten Nutzfahrzeuge in andere Kantone kommen wird. Diese ist insbesondere für national tätige Unternehmen besonders einfach.

² Coop: Wasserstoff-Lastwagen, Die Post: Elektrofahrzeuge und dreirädrigen Elektroroller, Lidl: LNG-LKW, Hyundai: 2020 Lieferung der ersten Brennstoffzellen-LKWs in die Schweiz

Forderungen

Ausgehend von unseren Erläuterungen fordern wir Sie auf, diese Vorlage nochmals zu überdenken. Nach unserer Einschätzung wird sie das Ziel der Förderung ökologischer Antriebssysteme nicht erreichen. Daher empfehlen wir, auf die angedachte Gesetzesänderung zu verzichten und die aktuelle Regelung beizubehalten. Ökologische Antriebsformen bei Nutzfahrzeugen werden bereits heute über die Treibstoffabgabe sowie die Schwerverkehrsabgabe gefördert. Zudem sind sie durch weitere Vorzüge, wie beispielsweise tiefere Unterhaltskosten ohnehin attraktiv. Der Grund für das begrenzte Wachstum dieser ökologischeren Nutzfahrzeuge liegt demnach nicht an fehlenden Anreizen, sondern am begrenzten Fahrzeugangebot. Die Rechenbeispiele aus der Vorlage bekräftigen dies. Auch ohne Gesetzesrevision wird es mit dem wachsenden Angebot zu einer Zunahme der CO₂-ärmeren oder gar CO₂-neutralen Nutzfahrzeuge kommen.

Im Gegensatz zur vorgeschlagenen Gesetzesrevision sind alternative Förderinstrumente wie der Infrastrukturausbau, beispielsweise in Form von LNG-, Wasserstofftankstellen oder Ladestationen, zielführender und nachhaltiger. Zudem wird mit der Erhöhung der nationalen Treibstoffabgabe ein weiterer Anreiz zur Erneuerung der Fahrzeugflotten geschaffen. Dies selbstverständlich unter Vorbehalt ausreichend verfügbarer Alternativtechnologien auf dem Markt. Gemäss dem Willen der beiden Räte sollen mit dem revidierten CO₂-Gesetz Abgaben auf fossile Treibstoffe zur CO₂-Kompensation erhoben werden. Die Kompensation soll den Liter Treibstoff bis 2024 um zusätzlich höchstens 10 Rappen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen verteuern. Ausgehend von diesen Tatsachen können wir Ihre Vorlage leider nicht unterstützen und fordern den gänzlichen Verzicht einer Umsetzung.