

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben; Anpassung

Datum: 23. September 2008

Nummer: 2008-230

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

vom 23. September 2008

betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben; Anpassung

Zusammenfassung

Gemäss Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 4. September 2003 (SGS 341) wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, die Verkehrssteuer vollständig erlassen. Das Dekret ist bis Ende 2008 befristet. Der Steuerausfall während der Geltungsdauer des aktuellen Dekrets (2004-2008) wird auf rund eine Million Franken geschätzt. Bei der Inkraftsetzung des Dekrets wurde der technologische Wandel, welcher automatisch zu einer höheren Anzahl von Hybridfahrzeugen führt, stark unterschätzt. Der technologische Wandel in Richtung ökologischere Fahrzeuge wird sich insbesondere vor dem Hintergrund steigender Treibstoffpreise noch verstärken.

Es ist das erklärte Ziel des Regierungsrates, das Gesetz über die Verkehrsabgaben zu revidieren, so dass die Verkehrsabgaben eine stärkere ökologische Ausrichtung erfahren. Mit dieser Gesetzesrevision soll abgewartet werden bis auf Bundesebene die fachliche Grundlage, nämlich die Umweltetikette geschaffen worden ist. Das revidierte Gesetz soll auf 1.1.2012 in Kraft gesetzt werden. Die in den Stellungnahmen zur Vernehmlassung geäusserten Anliegen (vgl. Kapitel 7) werden bei der Gesetzesrevision geprüft.

Als Übergangslösung wird das Dekret auf der Basis der Energieetikette angepasst und für eine befristete Dauer von drei Jahren (2009 bis 2011) in Kraft gesetzt. Mit der Einführung von neuen Kriterien für die Steuerbefreiung wird die Wirkung des Dekrets verstärkt auf die ökologischen Ziele ausgerichtet. Voraussetzung für den Steuererlass ist neu auch die Erfüllung mindestens der EURO-Norm 4. Mit der Reduktion der Steuerbefreiung von 100% auf 50% soll verhindert werden, dass Haushalte, welche auf den motorisierten Individualverkehr verzichten, diskriminiert werden. Auch ökologisch betriebene Fahrzeuge benützen die Strasseninfrastruktur und sollen daher zu deren Finanzierung beitragen. Die steigende Anzahl von ökologischen Fahrzeugen ist nicht alleine auf die Steuerbefreiung zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass ohne Steuerbefreiung ebenfalls ein Umsteigeeffekt auf ökologischere Fahrzeuge eintreten würde, allerdings mit zeitlicher Verzögerung. Es sind Einflussfaktoren, wie der technologische Wandel, steigende Treibstoffpreise und die jüngste Verkehrssteuererhöhung im Kanton Basel-Landschaft, welche zu einem energieeffizienteren Wagenpark führen. Es ist davon auszugehen, dass auch mit einer 50%igen Steuerbefreiung ein massgeblicher Lenkungseffekt erzielt werden kann. Die Steuerausfälle für die Jahre 2009 bis 2011 werden insgesamt auf rund eine Million Franken geschätzt.

1. Ausgangslage

Mit dem Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 4. September 2003 (SGS 341) wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, die Verkehrssteuer erlassen. Das Dekret ist bis Ende 2008 befristet. In der [Beantwortung](#) der Interpellation [2005-136](#) hat der Regierungsrat ausgeführt, dass er beabsichtigt, eine Ökologisierung einer Motorfahrzeugsteuer zu prüfen.

Der Bund hat im Jahr 2003 eine Energieetikette¹ für neue Personenwagen eingeführt. Für Elektrofahrzeuge, Liefer- und Lastwagen, Wohnmobile und Motorräder ist keine Energieetikette erforderlich. Die Energieetikette enthält Angaben über das Leergewicht, den Treibstoffverbrauch in l/100 km und den CO₂-Ausstoss in g/km (im Vergleich zum Durchschnitt aller Neuwagen-Modelle). Die Etikette unterteilt die Fahrzeuge in sieben Effizienzkategorien von A bis G, die auf Basis einer Bewertungszahl, die auf dem Treibstoffverbrauch im Verhältnis zum Leergewicht basiert, ermittelt wird. Die Kategorien werden so festgelegt, dass ein Siebtel in die Kategorie A fällt. Die Kategorien werden alle zwei Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Aufgrund des technologischen Fortschritts hat der Anteil der Fahrzeuge in der Kategorie A in den vergangenen zwei Jahren stark zugenommen, so dass nicht mehr nur die effizientesten Fahrzeuge in der Kategorie A sind. Ab 1. Juli 2008 werden strengere Effizienzkriterien gelten.

Parallel zur Energieetikette hat der Bund Bemessungskriterien zur objektiven Umweltbelastung der Fahrzeuge (vor allem CO₂-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) entwickelt (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge "KeeF"). Es besteht die Absicht, die Energieetikette und die KeeF zusammenzuführen. Das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UWEK) hat seinen beiden Bundesämtern BFE und BAFU den Auftrag erteilt, die Energieetikette in eine Umweltetikette weiterzuentwickeln. Die Umweltetikette erlaubt eine Differenzierung nach ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien. Die Überführung der Energieetikette in eine Umweltetikette ist per 2010 geplant.

Aufgrund dieser Entwicklungen ist der Zeitpunkt für eine Revision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben ungünstig. Der Bund ist zurzeit daran, eine Umweltetikette zu entwickeln, welche die technische Grundlage für die Ökologisierung der Verkehrsabgaben bilden soll. Mit diesen technischen Vorgaben ist auch sichergestellt, dass eine gewisse Harmonisierung zwischen den kantonalen Abgabemodellen stattfindet. Eine Überprüfung des Verkehrssteuergesetzes soll daher frühestens an die Hand genommen werden, wenn der Bund die technischen Grundlagen in Form der Umweltetikette beschlossen hat. Die Inkraftsetzung der Umweltetikette ist auf 2010 vorgesehen.

2. Überblick über kantonale Motorfahrzeugsteuern

2.1. Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge

Es gibt zahlreiche Kantone, welche Rabatte für sparsame und emissionsarme Fahrzeuge wie Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Energieeffizienzkategorie A-Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Alternativtreibstoffen wie Erdgas, Biogas und Wasserstoff eine Reduktion auf der Motorfahrzeugsteuer gewähren.

¹ www.bfe.admin.ch/Energieetikette/00886/x.html?lang=de

Tabelle 1: Überblick über die Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge in den Kantonen (Stand 1.3.2008)

Kanton	Elektro	Hybrid	Gas	andere	Kommentar zu den gewährten Rabatten
AG					Keine Rabatte oder anderweitigen Vergünstigungen.
AI	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	Der Grosse Rat kann für besonders umweltfreundliche Motorfahrzeuge auf Stufe Verordnung die Strassenverkehrssteuer reduzieren.
AR	✓	✓			50% der ordentlichen Steuern für Elektro- und Hybridfahrzeuge.
BL	✓	✓	✓		Vollständige Befreiung von der Verkehrssteuer für Elektro- und ausgewählte Hybridfahrzeuge sowie Fahrzeuge, welche mehr als 50% der Gesamtreichweite mit alternativen Treibstoffen zurücklegen.
BS	✓				20% Ermässigung auf den regulären Motorfahrzeugsteuern für Elektrofahrzeuge.
BE	✓				50% Ermässigung für Batterie-E-Fahrzeuge.
FR	✓	✓	✓		30% Rabatt für Fahrzeuge mit Elektromotor, mit Erdgas oder Biogas und für Hybridfahrzeuge.
GE	✓	✓	✓		Bedingungen für die Befreiung der Verkehrssteuer 2008: Effizienzkategorie A der Energieetikette; EURO-Norm 4; CO ₂ -Emissionen unter 130 g/km; Partikelausstoss unter 0.010 g/km; Elektrofahrzeuge.
GL	✓	✓			Befreiung von der Verkehrssteuer für Elektro- und ausgewählte Hybridfahrzeuge sowie Fahrzeuge, welche mehr als 50% der Gesamtreichweite mit alternativen Treibstoffen zurücklegen.
GR	✓	✓			20% der Motorfahrzeugsteuern für Elektro- und Hybridfahrzeuge gemäss Gewichtstarif.
JU	✓	✓	✓		50% der ordentlichen Steuern für Elektro-, Hybrid- und Gasfahrzeuge.
LU	✓	✓	✓	✓	Verkehrssteuer beträgt für Elektro-, Gas-, Wasserstoff-, Brennstoffzellen- oder Hybridfahrzeuge 20% des tiefsten Steueransatzes der entsprechenden Fahrzeugart.
NE	✓	✓	✓	✓	50% Verkehrssteuerrabatt für Elektro-, Gas- und Hybridfahrzeuge
NW	✓	✓	✓		50% Verkehrssteuerrabatt für Fahrzeuge mit Hybridantrieb. Fr. 50.- bis 500.- kg für Elektro- und Gasfahrzeuge, danach 10 Fr. pro 100 kg.
OW	✓				Fr. 125.- für Elektrofahrzeuge (leichte Motorwagen), Fr. 300.- für Elektrofahrzeuge (schwere Motorwagen)
SH	✓	✓			Für Fahrzeuge mit Hybridantrieb 50% des Steueransatzes der entsprechenden Fahrzeugklasse. Elektrofahrzeuge: Fr. 120.- für 30 kW, Fr. 12.- für je zusätzliche 5 kW.
SZ	✓	✓	✓	✓	Für Fahrzeuge mit Elektro-, Gas-, Hybrid-, oder anderem Alternativantrieb ist das Gesamtgewicht für die Besteuerung massgebend. Steueransätze sind auf 20-50% reduziert.
SO	✓				Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge
SG	✓				50% der Motorfahrzeugsteuern für Elektrofahrzeuge
TG	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	Zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen kann der Regierungsrat für alternative Antriebskonzepte oder verbrauchsarme Fahrzeugarten die Steuer um bis zu 70% senken.
TI	✓				50% Verkehrssteuerrabatt für Elektrofahrzeuge.
UR	✓				Zwei Drittel der Normalsteuer für batterieangetriebene Fahrzeuge und solche, die diesen gleichzustellen sind.
VD	✓	✓	✓	✓	Reduzierte Verkehrssteuer für Elektrofahrzeuge: 51.- Fr. 50% Verkehrssteuerrabatt für Fahrzeuge, welche folgende Kriterien erfüllen: CO ₂ -Emissionen unter 120 g/km; Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter gemäss Typ (No 30); Gasfahrzeuge.
VS	✓				Elektrofahrzeuge Fr. 80.- für 10 kW, Fr. 20.- für je zusätzliche 5 kW.
ZH	✓	✓			Keine Motorfahrzeugsteuern für reine Elektrofahrzeuge; 50% Verkehrssteuerrabatt für Hybridfahrzeuge.
ZG	✓				Rabatt von zwei Drittel der Normalsteuer für batterieangetriebene Fahrzeuge.

2.2. Bestrebungen in den Kantonen

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat eine Empfehlung abgegeben über ein Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein Interesse daran, dass eine Ökologisierung der Verkehrssteuer modellmässig möglichst weitgehend mit anderen Kantonen abgestimmt ist. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern beruhen gegenwärtig auf folgenden Steuerbemessungsgrundlagen:

Tabelle 2: Steuerbemessungsgrundlagen in den Kantonen

Steuerbemessungsgrundlage	Kantone
Steuern nach KW	GE
Steuern nach Steuer PS	AG, BS, GR, LU
Steuern nach Gesamtgewicht	AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Steuern nach Hubraum (cm ³)	FR, GL, NW, OW, SH, SO, ZH, VS, TG

Es gibt etliche Kantone, welche beabsichtigen, die Motorfahrzeugsteuern in Richtung Gewichtsbesteuerung weiterzuentwickeln. Die Gewichtsbesteuerung vereint zahlreiche Plausibilitätskriterien, um die Motorfahrzeugsteuer ökologisch auszurichten und diese zusätzlich einfach, transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Auch der Bund erhebt seine Steuern auf dem Verbrauch (Mineralölsteuern, Zollzuschlag) bzw. nach den Emissionen (Stichwort: CO₂-Abgabe, Importsteuer). Die Gewichtsbesteuerung ist ebenfalls Bestandteil der Empfehlungen der Schweizerischen Strassenverkehrsämter (asa).

Die Gewichtsbesteuerung fördert die Inverkehrsetzung von leichten Fahrzeugen. Je leichter ein Fahrzeug ist, desto weniger wird die Umwelt beansprucht (Verbrauch, Abgas, Emissionen, Tendenz zu leistungsschwachen Motoren, usw.). Das Baselbieter Modell verzichtet zwar auf eine Differenzierung wie sie die kombinatorischen Modelle kennen, die mehrere Kriterien (Gewicht, Verbrauch, Emissionen) berücksichtigen und untereinander verschieden gewichten. Grundsätzlich kann jedoch festgehalten werden, dass das Baselbieter-Modell der Verkehrsabgaben basierend auf dem Fahrzeuggewicht im interkantonalen Vergleich als fortschrittlich bezeichnet werden kann.

3. Auswirkungen der geltenden Steuerbefreiung

Gemäss Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben werden Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, von der Verkehrssteuer befreit. Das Gesetz selber enthält eine Bestimmung, wonach Fahrzeuge, die durch Batteriestrom angetrieben werden, einen Steuerrabatt von 20% enthalten (vgl. § 7 Abs. 4 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben). Diese Bestimmung findet während der Geltungsdauer des Dekrets keine Anwendung.

In der Vorlage [2003-115](#) betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben ging man von Steuerausfällen während den Jahren 2004 bis 2008 von insgesamt 170'000 Franken aus (rund Fr. 34'000.- pro Jahr). Die damals vorgenommenen Schätzungen bezüglich Anzahl steuerbefreiter Fahrzeuge wurden bei weitem übertroffen.

Tabelle 3: Anzahl steuerbefreite Fahrzeuge in den Jahren 2004 bis 2008 und Steuerertragsausfall

	Elektrofahrzeuge	Hybridfahrzeuge	Gasfahrzeuge	Total Fahrzeuge	Steuerertrags- ausfall (in Fr.)
2004	124	28	25	177	46'670
2005	124	60	46	230	73'126
2006	128	81	71	280	97'669
2007	127	300	164	591	333'368
2008*	129	349	282	760	378'954
TOTAL					929'787

*Stichtag 30.4.2008

In der Vorlage [2003-115](#) wurde die Anzahl der im Jahr 2008 von den Verkehrsabgaben befreiten Fahrzeuge auf 174 geschätzt. Die Anzahl von der Verkehrsabgabe ausgenommenen Fahrzeuge beträgt im Jahr 2008 760 und ist damit mehr als vier Mal so hoch wie angenommen. Der technologische Wandel wurde stark unterschätzt. Der gesamte Steuerausfall beträgt für die Jahre 2004 bis 2008 über 900'000 Franken, wobei dieser Betrag schlussendlich aufgrund der Stichtagsbetrachtung per 30.4.2008 noch höher sein dürfte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Steuerrabatt auf den Verkehrsabgaben seit 1.1.2007 aufgehoben ist, was sich in einem höheren Steuerausfall ab 2007 äussert.

Die Anzahl steuerbefreiter Fahrzeuge hat sich vor allem bei den Hybrid- und Gasfahrzeugen über den Erwartungen entwickelt. Bei den Hybridfahrzeugen erfreuen sich der Toyota Prius und der Honda Civic wachsender Beliebtheit. Beide Fahrzeugmodelle gehören zu den energieeffizientesten Fahrzeugen der Kategorie A. Auch bei den reinen Elektrofahrzeugen hat ein Zuwachs stattgefunden: 2003 waren im Kanton Basel-Landschaft noch 81 Elektrofahrzeuge immatrikuliert, im Jahr 2008 sind es 129.

Mit den geltenden Bestimmungen werden gemessen an der Energieeffizienz nicht nur die umweltfreundlichsten Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit. Vergleicht man die im Kanton Basel-Landschaft steuerbefreiten Fahrzeuge mit dem Verbrauchskatalog der Energieetikette, zeigt sich, dass nicht alle steuerbefreiten Fahrzeuge in die energieeffizienteste Kategorie A eingeteilt werden. Es gibt Fahrzeugmodelle, wie beispielsweise der Lexus (Elektro-Hybrid-Antrieb) oder der gasbetriebene Opel Zafira, welche in die Effizienzkategorie B eingeteilt sind.

Des Weiteren ist zu beachten, dass mit den geltenden Bestimmungen Gas- und Hybridfahrzeuge von der Steuerbefreiung profitieren, welche vor der Einführung der Energieetikette in Betrieb genommen worden sind und daher über keine Energieetikette verfügen und die EURO-Norm 4 nicht erfüllen (vgl. Kapitel 4.1). Es ist anzunehmen dass diese Fahrzeuge durchwegs eine schlechtere Energieeffizienz aufweisen.

4. Energie- und emissionsarme Fahrzeuge

Im Nahbereich von stark befahrenen Strassen belasten konventionelle Motorfahrzeuge die Anwohner und Verkehrsteilnehmer mit gesundheitsschädigenden Abgasen wie krebserzeugendem Benzol, Russpartikeln und Stickoxiden. Sie verursachen auch den Sommersmog, die Versauerung von Ökosystemen sowie einen übermässigen Stickstoffeintrag in Böden und Gewässer. Der Verkehr ist aber auch für mehr als 30 % der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich.

Um die Luftschadstoffbelastung und die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren, ist der Einsatz von emissionsarmen und energieeffizienten Antriebssystemen unabdingbar. Entsprechende Fahrzeuge sind beim Kauf etwas teurer. Die Betriebskosten sind in der Regel im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen dafür etwas niedriger. Hybridfahrzeuge und Erdgasfahrzeuge dominieren heute den Schweizer Markt der verbrauchs- und emissionsarmen Fahrzeuge. Bezüglich der Umweltbelastung führen beide Fahrzeugarten zu deutlich geringeren Emissionen, bei den Hybridfahrzeugen insbesondere im Stadt- und Agglomerationsverkehr.

4.1. Euronormen

Seit 1995 werden in der Schweiz die Abgasnormen der Europäischen Union (EU) und die Daten für die Inkraftsetzung übernommen. Die Abgasvorschriften (Euro-Normen) legen für die verschiedenen Fahrzeugtypen die Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM) fest. Die Grenzwerte unterscheiden sich dabei sowohl nach Motorentyp (Benzin- oder Dieselmotor) als auch nach Fahrzeugtyp (Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse und Motorräder). Seit dem 1. Januar 2006 gilt in der Schweiz für neue Personenwagen die Euro-4-Norm. Weitere Verschärfungen der europäischen Normen werden automatisch in die schweizerische Gesetzgebung übernommen. Die Inkraftsetzung erfolgt jeweils zum gleichen Zeitpunkt wie in der EU.

4.2. Elektrofahrzeuge

Die emissionsärmste Art sich fortzubewegen wird mit einem Elektroantrieb erreicht. Elektrofahrzeuge fahren sehr leise und stossen keine Abgase aus. Sie sind deshalb besonders geeignet für den Stadt- und Agglomerationsverkehr. Wie ökologisch sie insgesamt sind, hängt ganz wesentlich vom Strom ab, der zum Laden der Batterien verwendet wird. Schweizer Strom ist fast CO₂-frei. Immer mehr Energieversorger bieten zudem Strom aus erneuerbaren Quellen an, der aus einheimischen Solaranlagen, Wind- oder Wasserkraftwerken stammt. Auf diese Art gewonnener Strom ist umweltfreundlich und klimaschonend. Ein grosser Nachteil ist immer noch die geringe Reichweite. In den letzten Jahren wurden nur sehr wenige Fahrzeuge im Kanton Basel-Land immatrikuliert.

4.3. Hybridfahrzeuge

Hybridfahrzeuge verfügen über zwei verschiedene Antriebsarten. In der Regel sind ein Elektro- und ein Benzinmotor eingebaut. Die Kombination mit einem Diesel- oder Erdgasmotor ist technisch möglich und wird in nächster Zeit auch angeboten.

Ein Hybridfahrzeug nutzt die Vorteile beider Antriebsarten. Beim Anfahren erfolgt der Antrieb normalerweise nur über den Elektromotor, bei höheren Geschwindigkeiten schaltet der Verbrennungsmotor zu. Hybridfahrzeuge verursachen im Vergleich zu Diesel- und Benzinfahrzeugen geringere Schadstoff- und CO₂-Emissionen. Das gilt insbesondere im Stadtverkehr, wo sie allein mit Elektrizität bewegt werden können. In diesen besonders schadstoffbelasteten Gebieten erzielt ein Hybridfahrzeug einen positiven Umwelteffekt.

4.4. Erdgasfahrzeuge

Neuere Erdgasfahrzeuge belasten die Umwelt deutlich geringer als Benzin- und Dieselfahrzeuge. Krebserzeugende Stoffe wie Benzol und Dieselerusspartikel sind bei Erdgasfahrzeugen praktisch nicht messbar. Das Ozonbildungspotenzial von Erdgasfahrzeugen ist deutlich geringer als das von Benzinfahrzeugen. Erdgasfahrzeuge sind deshalb besonders in jenen Regionen eine vorteilhafte Lösung, wo immer wieder hohe Ozonwerte erreicht werden. Auch bei den Treibhausgasen schneiden Erdgasfahrzeuge günstiger ab als vergleichbare herkömmliche Autos. Sie emittieren rund 10 bis 30 Prozent weniger Treibhausgase als Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

5. Anpassung des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Die Zulassungszahlen der emissionsarmen und energieeffizienten Fahrzeuge wie z.B. Hybrid- und Gasfahrzeuge nahmen in den letzten Jahren stark zu. Es ist davon auszugehen, dass ohne Steuerbefreiung ebenfalls ein Umsteigeeffekt auf ökologischere Fahrzeuge eintreten würde, allerdings mit zeitlicher Verzögerung. Die gefahrenen Fahrzeuge werden im Durchschnitt nach 11 Jahren aus dem Verkehr gezogen, was automatisch zu einer Erneuerung des Wagenparks führt. Mit der Steuerbefreiung soll der Kaufentscheid zugunsten von ökologischeren Fahrzeugen beeinflusst werden. Eine Steuerbefreiung sollte daher auf der Zeitachse abnehmend sein. Da das Dekret auf drei Jahre befristet ist, wird auf eine degressive Ausgestaltung der Steuerbefreiung verzichtet.

Aufgrund des zu erwartenden Mitnahmeeffektes wird vorgeschlagen, dass die Steuerbefreiung lediglich noch 50% betragen soll. In einer Studie der ETH empfehlen Experten², dass eine Wirkung erzielbar ist, wenn der Rabatt mind. 50% beträgt resp. insgesamt ein Bonus von 1000 Fr. über drei Jahre gewährt wird. Wenn der Steuerrabatt aktiv kommuniziert wird, ist der Lenkungseffekt noch grösser. Bei Kantonen mit einem Steuerrabatt werden rund 45% mehr Hybridfahrzeuge immatrikuliert als in Kantonen ohne Rabatt. Es ist also davon auszugehen, dass auch mit einer 50%igen Steuerbefreiung ein massgeblicher Lenkungseffekt erzielt werden kann. Die Verkehrssteuer trägt zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur bei. Eine 100%ige Steuerbefreiung würde die Fussgänger, welche die Strasseninfrastruktur nicht abnützen, benachteiligen.

Im Interesse des Umweltschutzes sollen nur besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit werden. Diese Zielsetzung wird mit dem geltenden Dekret nicht erreicht, da auch Fahrzeuge der Energieklassen B und C sowie Fahrzeuge ohne Energieetikette von der Steuerbefreiung profitieren. Damit gewährleistet ist, dass der Umweltschutzbeitrag der steuerbefreiten Fahrzeuge möglichst hoch ist, sollen folgende Fahrzeugtypen bzw. neuen Kriterien zur Anwendung gelangen:

1. Personenwagen, welche mit Hybrid-, Erd- oder Biogas betrieben werden können und auf der Basis der Energieetikette das Kriterium der Energieeffizienz A und mindestens die EURO-Norm 4 erfüllen.
2. Lieferwagen und Nutzfahrzeuge, welche mit Hybrid, Erd- oder Biogas betrieben werden können und mindestens die EURO-Norm 4 erfüllen (Lieferwagen und Nutzfahrzeuge verfügen über keine Energieetikette).
3. Strassenfahrzeuge mit Elektroantrieb.

In der praktischen Umsetzung hat sich das Beurteilungskriterium, wonach mehr als die Hälfte der Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurückgelegt werden muss, als wenig geeignet erwiesen. Die meisten Erdgasfahrzeuge sind sogenannte Bi-Fuel-Fahrzeuge: Sie haben einen Treibstofftank für Erdgas und für Benzin. Der Benzintank ist für Notfälle gedacht. Das Erdgastankstellennetz wird in der Schweiz laufend verdichtet, so dass die Versorgung immer einfacher wird. Allein schon der Preisdifferenz wegen würde ein Besitzer sein Erdgasfahrzeug nur im Notfall mit dem deutlich teureren Benzin betanken. Mit der Einführung dieser Kriterien hätten im Jahr 2008 weniger Fahrzeuge von der Steuerbefreiung profitiert und der Steuerausfall hätte (Stichtag 30.4.2008) 335'240 Franken betragen.

Per 1. Juli 2008 wurde eine neue Energieetikette mit strengerem Kriterien für die Energieeffizienz eingeführt. Diese revidierte Energieetikette gilt bis 30. Juni 2010 und bildet Basis für die Beurteilung der Energieeffizienz ab 1.1.2009 bis 31.12.2010. Sollte die Energieetikette im Jahr 2010 revidiert werden, so würde diese als neue Grundlage ab 1.1.2011 angewandt. Eine unterjährige Anpassung der Daten in der EDV-Anwendung der

² Prof. Peter de Haan, ETH, Institute for Environmental Decisions, Natural and Social Science Interface: "Wie der Staat den Neuwagen-Kaufentscheid beeinflussen kann", Referat vom 25. Januar 2007.

Motorfahrzeugkontrolle sollte vermieden werden. Wenn eine höhere EURO-Norm eingeführt wird (vorgesehen ist die EURO-Norm 5 im Jahr 2010) soll diese ab dem Zeitpunkt ihrer Gültigkeit Anwendung finden. Bei der Einführung einer höheren EURO-Norm sollen Fahrzeuge mit der bisherigen EURO-Norm 4 zumindest bis Ende 2011 weiterhin von der Steuerreduktion profitieren.

Es ist vorgesehen, dass nach Inkraftsetzung der Umweltetikette, welche zurzeit beim Bund in Erarbeitung ist, das Gesetz über die Verkehrsabgaben vermehrt ökologisch ausgerichtet werden soll. Gemäss Angaben des Bundes wird die Umweltetikette voraussichtlich im Jahr 2010 in Kraft gesetzt. Das Dekret soll daher für drei Jahre, d.h. bis Ende 2011 Gültigkeit haben.

6. Finanzielle Auswirkungen

Aufgrund der verstärkten Ausrichtung des Dekrets auf die energieeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge nimmt die Anzahl der anspruchsberechtigten Fahrzeuge gegenüber der heutigen Regelung ab. Es ist aber mit einer sehr dynamischen Zunahme der Anzahl Hybridfahrzeuge zu rechnen.

Tabelle 4: Auswirkungen der Anpassungen des Dekrets

	Elektro- fahrzeuge	Hybrid- fahrzeuge	Gas- fahrzeuge	Total Fahrzeuge	Steuerertrags- ausfall (in Fr.) (100% Rabatt)	Steuerertrags- ausfall (in Fr.) (50% Rabatt)
2008* (geltendes Dekret)	129	349	282	760	378'954	-----
2008* (neues Dekret)	96	259	120	475	242'661	121'330
2009 (Schätzung)	106	550	240	896	512'101	256'051
2010 (Schätzung)	116	700	360	1176	706'038	353'019
2011 (Schätzung)	128	840	480	1448	910'751	455'376
TOTAL 2009-2011					2'128'890	1'064'446

*Stichtag 30.4.2008

Für die Prognose der finanziellen Auswirkungen müssen Annahmen getroffen werden. Bei den Elektrofahrzeugen wird aufgrund der Entwicklung in den vergangenen Jahren von einer jährlichen Zunahme der Anzahl Fahrzeuge von 10% ausgegangen. Bei den Elektro- und Erdgas-Hybridfahrzeugen gehen wir von einem technologischen Wandel aus, der dazu führen dürfte, dass neue Fahrzeuge mit Hybridantrieb auf den Markt kommen und die Energieeffizienz A erfüllen. In den kommenden Jahren prognostizieren wir einen Zuwachs der Anzahl Fahrzeuge von 38%, 27% und 20% (Basis Ende Jahr). Bei den Gasfahrzeugen prognostizieren wir, dass die Anzahl der Gasfahrzeuge nach einer Verdoppelung in den Folgejahren immer noch einen hohen Zuwachs verzeichnen wird.

Mit einer 50%igen Steuerbefreiung ist für die Jahre 2009 bis 2011 mit einem Steuerertragsausfall von rund 1 Mio. Franken zu rechnen.

7. Vernehmlassungsverfahren

7.1. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im vom 1. Juli 2008 bis 1. September 2008 durchgeführten Vernehmlassungsverfahren haben die SP und Grüne Baselland, der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS, Sektion beider Basel) und der Touring Club Schweiz (TCS, Sektion beider Basel) eine Stellungnahme eingereicht.

Die SP ist damit einverstanden, dass sämtliche Fahrzeuge, die die Verkehrsinfrastruktur benützen, abgestuft nach Umweltbelastung zu besteuern sind. Auch ökologisch betriebene Fahrzeuge beanspruchen die Strasseninfrastruktur und ihre Halter sollen ebenfalls zur Kostentragung beisteuern. Es wird vorgeschlagen, dass Elektrofahrzeuge, die mit Solarpanels betrieben werden, wie bis anhin ganz von der Verkehrssteuer befreit werden sollten. Die SP fordert, dass bei einer Abstufung der Steuerbelastung die Einnahmenneutralität eingehalten werden sollte. Die SP ist gegen eine Abschreibung der Vorstösse [2003/312](#) und des Postulats Wiedemann.

Die Grüne Baselland begrüsst die Anpassung des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben. Zusätzlich zum Bonus sollte jedoch noch ein progressives Malussystem eingeführt werden, das den Einsatz von umweltschädigenden Fahrzeugen massiv verteuert. Anstelle der EURO-Norm 4 sollte die bessere EURO-Norm 5 zur Anwendung kommen.

Der VCS beider Basel ist mit der 50%igen Reduktion der Verkehrssteuer einverstanden. Eine 100%ige Steuerreduktion lässt sich nicht rechtfertigen, da auch energieeffiziente Fahrzeuge externe Kosten (z.Bsp. Unfallkosten) verursachen. Das Dekret sollte aus Umweltsicht aber mit weiteren Anpassungen ergänzt werden: Gleichzeitig mit einem Bonus soll ein progressiver Malus eingeführt werden, um die Benutzung besonders umweltschädigender Fahrzeuge massiv zu verteuern (Bonus-Malus-System). Die aktuelle Besteuerung nach Gewicht ist ungenügend, da sie den Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen nicht angemessen berücksichtigt. Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge soll ein separates Bonus-Malus-System eingeführt werden. Der VCS unterstützt eine Besteuerung gemäss der vom Bund vorgesehenen Umweltetikette. Es wird vorgeschlagen, dass das Malus-System mindestens den Bonus finanzieren sollte. Ein allfälliger Malus-Überschuss sollte denjenigen Haushalten zugute kommen, die auf die individuelle motorisierte Mobilität verzichten.

Der TCS begrüsst grundsätzlich die Fördermassnahmen des Kantons Basel-Landschaft und anerkennt das bisherige grosse Engagement des Kantons und die schweizweite Vorreiterrolle. Der TCS lehnt die Reduktion der Steuerbefreiung auf 50% ab und ist der Meinung, dass weiterhin eine Steuerbefreiung von 100% zur Anwendung kommen sollte. Der TCS ist mit der Verschärfung der Kriterien zur Rabattberechtigung einverstanden, diese sollten jedoch nur für neu immatrikulierte Fahrzeuge gelten. Fahrzeughalter, welche in der Vergangenheit in ökologische Fahrzeuge investiert haben, sollten weiterhin von der bisherigen Steuerbegünstigung profitieren.

7.2. Stellungnahme des Regierungsrates

Bei der Revision des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben handelt es sich um eine Übergangslösung. Der Regierungsrat beabsichtigt, das Gesetz über die Verkehrsabgaben auf der Basis der Umweltetikette, welche gemäss Angaben des Bundes auf 2011 zu erwarten ist, einer Totalrevision zu unterziehen (mit Inkraftsetzung auf 2012). Dann wird auch zu prüfen sein, ob ein Bonus-Malus-System eingeführt und ob die Gewichtsbesteuerung differenziert werden soll. Diese Gesetzesrevision soll auch mit Blick

auf die Entwicklungen in den anderen Kantonen erarbeitet werden. Ohne dass die fachlichen und technischen Grundlagen des Bundes vorliegen, kann eine Gesetzesrevision nicht vorgenommen werden. Die Anliegen der SP, der Grünen Baselland und des VCS werden daher bei der Gesetzesrevision aufgenommen und geprüft.

Die Reduktion der Steuerbefreiung von 100% auf 50% lässt sich aus mehreren Gründen rechtfertigen: Eine 100%ige Steuerbefreiung diskriminiert diejenigen Haushalte, welche auf den motorisierten Individualverkehr verzichten. Auch ökologisch betriebene Fahrzeuge benützen die Strasseninfrastruktur und sollen daher zu deren Finanzierung beitragen. Wissenschaftlich ist nachgewiesen, dass mit einer Steuerbefreiung dann eine Lenkungswirkung erzielt werden kann, wenn diese mindestens 50% beträgt, über mindestens drei Jahre gewährt wird und mindestens 1000 Franken beträgt³.

8. KMU-Relevanz

Das KMU-Forum Basel-Land hat sich mit dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und mit dem Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben befasst. Dabei hat das KMU-Forum festgestellt, dass die administrativen Prozesse schlank und effizient gestaltet sind und dass die administrative Belastung der KMU verhältnismässig gering sei.

9. Anträge an den Landrat

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat:

1. Dem Entwurf des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben zuzustimmen.

Liestal, 23. September 2008

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage:

Entwurf Dekret über die Verkehrsabgaben

³ Prof. Peter de Haan, ETH, Institute for Environmental Decisions, Natural and Social Science Interface: "Wie der Staat den Neuwagen-Kaufentscheid beeinflussen kann", Referat vom 25. Januar 2007.

Landratsbeschluss

Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 15 Absatz 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 25. Juni 1981¹ über die Verkehrsabgaben beschliesst:

§ 1 Erlass der Verkehrssteuer

¹Personenwagen mit Hybrid- oder Gasantrieb werden zu 50% von der Verkehrssteuer befreit, wenn die folgenden Kriterien kumulativ erfüllt sind:

a. Energieeffizienz A der Energieetikette

b. mindestens EURO-Norm 4

²Fahrzeuge gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. e und f der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)² mit Hybrid- oder Gasantrieb werden zu 50% von der Verkehrssteuer befreit, wenn sie mindestens die EURO-Norm 4 erfüllen.

³Fahrzeuge mit direktem Elektroantrieb werden zu 50% von der Verkehrssteuer befreit.

⁴Neue Energieetiketten kommen jeweils auf den 1. Januar im Folgejahr ihrer Inkraftsetzung zur Anwendung.

§ 2 Schlussbestimmungen

¹ Dieses Dekret tritt am 1. Januar 2009 in Kraft und gilt bis 31. Dezember 2011.

² Das Dekret vom 4. September 2003³ zum Gesetz über die Verkehrsabgaben wird aufgehoben.

Liestal,

IM NAMEN DES LANDRATES

der Präsident:

der Landschreiber:

¹ GS 27.762; SGS 341

² SR 741.41

³ GS 34.1165; SGS 341.1