

Ihre Vernehmlassungseinladung

23. Februar 2022

Vernehmlassungsfrist bis

23. Mai 2022

Datum / Unser Zeichen

23. Mai 2022 / SUJ/TSR/ZAA

SVP Baselland Geschäftsstelle 4410 Liestal

Per E-Mail

Finanz- und Kirchendirektion

Herrn Daniel Schweighauser

4410 Liestal

daniel.schweighauser@bl.ch

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

TEILREVISION DES GESETZES ÜBER DIE MOTORFAHRZEUGSTEUER – VERSTÄRKTE ÖKOLOGISIERUNG

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Lauber

Sehr geehrter Herr Schweighauser

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns die rubrizierte Vernehmlassungsvorlage zur Stellungnahme zukommen lassen. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, unsere Ansichten und Vorschläge einbringen zu können.

Zusammenfassung der Vernehmlassungsvorlage

Die Vorlage will die Motorfahrzeugsteuer anpassen, um höhere Anreize für den Kauf von (lokal) emissionsarmer Fahrzeuge – d.h. überwiegend Elektrofahrzeuge – zu setzen; dies bei möglichst stabil bleibenden Steuererträgen. Zur Erreichung dieser Ziele soll im Wesentlichen die Förderfähigkeit nebst Personewagen neu auch weiteren Fahrzeugkategorien (Last- und Lieferwagen sowie Motorräder) zukommen und darüber hinaus die maximale Steuervergünstigung von Fr. 300.-- auf Fr. 450.--/Jahr erhöht werden. Motorräder mit Verbrennungsmotoren sollen im Gegensatz dazu mit einem Steuerzuschlag von 50 % belegt werden.

Position der SVP Baselland

Die SVP Baselland steht der Vernehmlassungsvorlage **sehr kritisch gegenüber, lehnt diese in Gänze ab und beantragt, auf die entsprechende Teilrevision zu verzichten**. Dies aus den nachfolgenden Gründen:

1. Nicht nachgewiesener Handlungsbedarf / Fehlender demokratischer Rückhalt bzw. Auftrag

Das gegenwärtige System der Motorfahrzeugbesteuerung wurde erst per 1. Januar 2014 eingeführt und ist damit noch sehr aktuell. Die Vernehmlassungsvorlage erblickt die Notwendigkeit für den ihr

zugrundeliegenden Aktivismus in angeblich ungenügenden Resultaten der ökologischen Komponente der Steuer. In diesem Zusammenhang ruft sie u.a. ein entsprechendes «Bekenntnis» des Regierungsrates sowie eine sog. «Roadmap» des Bundes an. Darüber stellt sie die Behauptung auf, die entsprechenden klimapolitischen Zielsetzungen seien «gesellschaftlich mehrheitlich akzeptiert»; es gelte, dem CO₂-Ausstoss ein Preisschild zu verleihen (S. 20 der Vorlage). In diesem Zusammenhang von einer mehrheitlichen gesellschaftlichen Akzeptanz der verfolgten Ziele zu sprechen, erscheint jedoch geradezu als abwegig: Der Entwurf eines CO₂-Gesetzes des Bundes, welches just dieselben Ziele beschwor und sich auch sonst der gleichen Rhetorik bediente, wurde jedenfalls sowohl im Kanton Basel-Landschaft als auch in der Eidgenossenschaft als Ganzes anlässlich der Volksabstimmung vom 15. Juni 2021 abgelehnt. Es ist folglich nicht ersichtlich, weshalb überhaupt Handlungsbedarf bestehen sollte. Wenn schon, so müsste das Ergebnis der Volksabstimmung eher Anlass für eine Verringerung bzw. Abschaffung der ökologischen Steuerkomponente bieten; der Versuch einer *Erhöhung* derselben kann sich dagegen keinesfalls auf einen entsprechenden Auftrag des Volkes stützen sondern erweckt vielmehr den Anschein einer ideologisierten Zwängerei.

2. Fehlende Nachhaltigkeit

Die Vorlage behauptet, die vorgeschlagenen Gesetzes- und Verordnungsänderungen seien unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit positiv und deshalb zu begrüßen. Die entsprechenden Begründungen erweisen sich indes als unbelegt oder gar als offenkundig fehlerbehaftet: Zum einen wird pauschal behauptet, aufgrund der beabsichtigten Lenkungswirkung durch das ökologische Steuersystem, könnten «positive volkswirtschaftliche Auswirkungen» resultieren (Vorlage S. 20). Worin diese bestehen sollten wird weder dargelegt, noch wäre dies auch nur im Ansatz ersichtlich. Soweit damit der erhöhte Verkauf von Elektroautos gemeint ist, stünde diesem eine entsprechende Umsatzeinbusse bei Benzin- oder Dieselfahrzeugen entgegen. Sollte die Vorlage davon ausgehen, dass noch vollständig funktionsfähige und alltags-taugliche Motorfahrzeuge mit fossilen Antrieben vorzeitig aus dem Verkehr gezogen werden, so könnte dies keineswegs als nachhaltig bezeichnet werden, ginge doch auf diese Weise die gesamte bereits verwendete graue Energie des ausser Betrieb gesetzten Fahrzeuges verloren. Auch ansonsten erscheint das von der Vorlage angestrebte Ziel als ökologisch fragwürdig, denn ein Elektrofahrzeug ist eben nur *lokal* emissionsfrei, d.h. unter dem Strich ist es nur so sauber wie die Produktion des Stromes, mit welchem man es lädt. In diesem Zusammenhang ist bekannt und unbestritten, dass in der Schweiz (noch) zu wenig saubere Elektrizität erzeugt werden kann; es erscheint widersinnig, einerseits zu versuchen, wo immer möglich den Stromverbrauch zu senken, gleichzeitig aber mittels staatlicher Subvention dafür zu sorgen, dass mit dem motorisierten Individualverkehr ein neuer, zusätzlicher Grossverbraucher an elektrischer Energie geschaffen wird. Dringender und namentlich auch unter dem Blickwinkel der energetischen Selbstversorgung der Schweiz als sinnvoller erscheint es, die Produktion von erneuerbaren Energien im Inland zu fördern, was ja auch geschieht. Ebenfalls unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist zu bemängeln, dass die von der Vorlage vorgeschlagene «Verstärkung der Ökologisierung» weiterhin nur den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer als relevante Grösse im Bonus-Malus-System berücksichtigt. Mit anderen Worten: Der bei der Produktion von elektrischer Energie anfallende Schadstoffausstoss wird ebenso wenig berücksichtigt wie künftige Umweltschäden bei der Entsorgung von Batterien, welche die Elektro-

fahrzeuge nicht mehr verwenden können. Auf diese Weise erfolgt eine krasse Verzerrung der Umweltbilanz der Motorfahrzeuge zugunsten von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, welche sich in keiner Weise sachlich rechtfertigen lässt. Die Vernehmlassungsvorlage und der Bericht der EBP Schweiz AG führen diesbezüglich lapidar aus, es sei einer kantonalen Motorfahrzeugsteuer halt nicht möglich, die gesamte Umweltbelastung zu berücksichtigen, da es an entsprechenden «fahrzeugtyp-scharfen» Daten fehle (Vorlage S. 16, Bericht S. 22). Soweit dies zutrifft, vermag dies aber freilich nicht zu rechtfertigen, stattdessen einfach auf eine untaugliche Grösse wie den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer zurückzugreifen; vielmehr müsste dann konsequenterweise auf eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer gänzlich verzichtet werden, bis belastbare Daten vorliegen, welche die gesamte Umweltbelastung eines Fahrzeugs abbilden, unabhängig davon, ob dieses mit elektrischer Energie oder mit fossilen Brennstoffen angetrieben wird.

3. Unsozial

Die Vorlage bezweckt offen eine staatliche «Lenkung» der Bevölkerung hin zum Kauf eines Elektroautos. Dies setzt jedoch a priori voraus, dass die Bürgerinnen und Bürger auch über die finanziellen Mittel dazu verfügen. Es ist notorisch, dass Elektroautos im Vergleich zu gleichwertigen Benzinern deutlich teurer sind und es namentlich im Kleinwagensegment keine preiswerten Modelle gibt. Auch günstige Gebrauchtwagen – für viele Personen die einzige Möglichkeit, um am motorisierten Individualverkehr zu partizipieren – sind nicht erhältlich. Die von der Vorlage vorgesehene Steigerung der ohnehin schon bestehenden Steuerergünstigungen für die Halter von Elektrofahrzeugen führt somit zu einer (noch umfangreicheren) Subventionierung der gutbetuchten Bevölkerungsschicht u.a. auch durch jene Personen, die sich den geforderten Wechsel zur Elektromobilität nicht leisten können. Mittel- bis langfristig führt das faktisch zum Zwang, dass die weniger wohlhabenden Bürgerinnen und Bürger auf ein eigenes Fahrzeug verzichten müssen, was gerade im ländlichen oberen Kantonsteil nicht ohne Weiteres möglich und zumutbar ist. Eine solche Spaltung der Bevölkerung ist nicht akzeptabel. Aus diesem Grund fordern wir, sollte auf die Teilrevision entgegen unserem Antrag nicht vollumfänglich verzichtet werden, dass zumindest auf den emissionsabhängigen Malus bei der Motorfahrzeugsteuer gänzlich verzichtet wird. **Entsprechend sind § 9 Abs. 2 der aktuell geltenden Fassung des Motorfahrzeugsteuergesetzes sowie die §§ 4, 4a und 4b der aktuellen Fassung der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ersatzlos zu streichen und auf die von der Vorlage vorgeschlagenen §§ 9 Abs. 2^{bis} - Abs. 2^{quater} der Gesetzesnovelle ist ebenso zu verzichten wie auf die von der Vorlage stipulierte Neufassung der §§ 4, 4a und 4b der Verordnung.** Wie dem Bericht der EBP Schweiz AG entnommen werden kann, hat ein gänzlicher Verzicht auf einen Malus auch nicht zur Folge, dass diesfalls ungenügende Steuererträge resultieren würden: Vielmehr zeigt der Bericht klar auf, dass die Gesamterträge aufgrund des wachsenden Fahrzeugbestandes und der Entwicklung hin zu schwereren Fahrzeugen bei einer wie im Kanton Basel-Landschaft grundsätzlich gewichtsabhängigen Besteuerung ohnehin tendenziell ansteigen werden (S. 30 des Berichts). Dies gilt erst recht, wenn die allfälligen Bonusreduktionen mitberücksichtigt werden. Die wenig sozialverträgliche Malus-Komponente in der Motorfahrzeugsteuer ist daher abzuschaffen. Ihre Wirksamkeit wird ohnehin weder durch die Vernehmlassungsvorlage noch durch den Bericht der EBP Schweiz AG schlüssig nachgewiesen. Im Gegenteil: Der genannte Bericht bezeichnet die (monetäre) Wirkung von Bonus-Malus-Systemen im Rahmen der kanto-



nalen Motorfahrzeugsteuer sogar ausdrücklich als «begrenzt», weil die Höhe der kantonalen Steuer per se gering sei. Dies habe eine Untersuchung von drei beispielhaften Kantonen (ZH, NE und BL) gezeigt. Eine Erhöhung der Wirkung habe sich (nur) gezeigt, wenn das finanzielle Rabattvolumen (d.h. der Bonus) höher ist; die analoge Wirkung eines Malus wird demgegenüber weder behauptet noch belegt (Bericht S. 26).

Wir danken Ihnen für die geschätzte Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

SVP Baselland

Dominik Straumann
Parteipräsident

Peter Riebli
Fraktionspräsident