



► an den Grossen Rat

SiD/058245
Basel, 1. Juni 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 31. Mai 2005

Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 35 Michael Wüthrich betreffend Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer
(eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. Mai 2005)

Generell

Der Luftreinhalteplan beider Basel ist am 11. Mai 2005 vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen worden. Die darin enthaltene Massnahme 1-7 „Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer“ möchte durch Einbezug des Treibstoffverbrauchs als Steuerbemessungskriterium zusätzlich zur Berücksichtigung des Schadstoffausstosses beim Kauf eines Neuwagens einen finanziellen Anreiz schaffen zum Erwerb eines möglichst sparsamen und emissionsarmen Fahrzeugs. Die zuständigen Behörden haben damit den Auftrag, in dieser Richtung tätig zu werden.

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Steuerrabatte Auswirkungen auf das Kaufverhalten haben, insbesondere wenn diese ausreichend kommuniziert werden. Allerdings ist einschränkend festzuhalten, dass sich die kantonalen Motorfahrzeugsteuern nur bedingt als Lenkungsmassnahme eignen, weil diese Fiskalabgaben lediglich im einstelligen Prozentbereich der Gesamtbetriebskosten eines Motorfahrzeugs liegen; entsprechend gering ist deren Einfluss auf das Käuferverhalten. So beträgt die durchschnittliche Motorfahrzeugsteuer für einen Personenwagen im Kanton Basel-Stadt knapp Fr. 450.--. Eine Beeinflussung der Steuerhöhe in Bezug auf den Treibstoffverbrauch könnte bestenfalls im Bereich von zwanzig Prozent und damit im Gegenwert von ein bis zwei Tankfüllungen pro Jahr liegen. Dies genügt aber erfahrungsgemäss nicht, um den Fahrzeugkauf merklich zu beeinflussen. Dies war schon bei der Einführung des baselstädtischen Rabattsystems im Jahre 1991 klar und unbestritten. Den Materialien zu dieser Änderung des Steuergesetzes ist denn auch zu entnehmen, dass durch einen von der Regierung immer wieder neu festzusetzenden Rabatt im Sinne einer moderneren Auffassung von Steuergerechtigkeit diejenigen Fahrzeughalter, die ein Fahrzeug neuerer Motorentechnik mit proportional weniger Abgasschadstoffen haben, je nach Effizienz einer neuen Abgasnorm etwas weniger

Motorfahrzeugsteuer bezahlen sollen als die Autobesitzer eines analogen Fahrzeugs mit älterer Motorentechnik.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir noch darauf hinweisen, dass anlässlich der Einführung des vorgenannten Rabattsystems gleichzeitig auch die Berechnungsformel zur Bestimmung der Steuer-PS von Elektromobilen neu festgelegt wurde. In Verbindung mit dem Rabatt von zwanzig Prozent führt dies (auch im interkantonalen Vergleich) zu ausserordentlich günstigen Steuerbeträgen für Elektromobile. So beträgt zum Beispiel die Jahressteuer für einen zweiplätziges „Microcar“ mit einer Motorenleistung von 6,2 kW Fr. 36.80., für den „Citroën AX e“ mit einer Motorenleistung von 11 kW Fr. 73.60 (gegenüber Fr. 248.-- für das günstigste Modell mit Verbrennungsmotor), desgleichen für den „Peugeot Partner e“ mit einer Motorenleistung von 15,5 kW Fr. 73.60 (gegenüber Fr. 290.-- für das günstigste Modell mit Verbrennungsmotor) und für den „Renault Clio e“ mit einer Motorenleistung von 27,7 kW Fr. 110.40 (gegenüber Fr. 248.-- für das günstigste Modell mit Verbrennungsmotor).

Der Beantwortung der einzelnen Fragen des Interpellanten möchten wir allgemein voranstellen, dass eigentliche, im Gesetz zu umschreibende Steuerbemessungskriterien für alle Steuerobjekte klar definier- und zuweisbar sein und über eine längere Zeit Bestand haben müssen. Überdies müssen mögliche Steuerbemessungskriterien aus Gründen der Verwaltungsökonomie für alle Steuerobjekte entweder bereits auf einer zugänglichen Datenbank erfasst sein oder aber mit verhältnismässigem Aufwand erfasst werden können. Nur so ist eine Steuerberechnung mittels Datenverarbeitungssystem möglich. Für den Bereich Motorfahrzeugsteuer bedeutet dies, dass die Steuerbemessungskriterien anlässlich der eidgenössischen Typenprüfung auf dem Typenschein erfasst worden sind. Jedenfalls müssen ausserordentlich wichtige und zielführende Gründe vorliegen, dass im Kanton mit entsprechend grossem Aufwand Datenbanken mit zusätzlichen Steuerbemessungskriterien aufgebaut werden. Dies wäre ökonomisch höchstens vertretbar, wenn solche zusätzlichen Kriterien gesamtschweizerisch erfasst würden und deshalb den Kantonen zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Zu den Fragen

Werden Gesetz und Verordnung über die Motorfahrzeugsteuer zur Zeit überarbeitet? Wann ist mit einer Vorlage der überarbeiteten Version zu rechnen? Wie sieht die Überarbeitung aus, welche Anreize werden geschaffen?

Eine Überarbeitung des Motorfahrzeugsteuergesetzes findet zur Zeit noch nicht statt, mit der Kenntnisnahme des Luftreinhalteplanes durch den Grossen Rat besteht nun jedoch die Aufgabe, im Sinne der in der Einleitung erwähnten Massnahme 1-7 tätig zu werden. Ausserdem wird die Entwicklung der strengeren Abgasnormen (Euro-5) in der Europäischen Union verfolgt und die Zunahme der im Kanton Basel-Stadt rabattberechtigten Fahrzeuge laufend überprüft, damit im kommenden Jahr die Entscheidungsgrundlagen für die Fortführung oder Ablösung des Rabatts für Euro-4-

Fahrzeuge und damit für eine Änderung der Verordnung zum Motorfahrzeugsteuergesetz vorliegen.

Wird die Bestimmung betreffend Euro-4 so angepasst, dass Geländewagen nicht mehr begünstigt werden?

Wie schon im November 2004 anlässlich der Beantwortung der Interpellation Nr. 76 A. Lachenmeier ausgeführt, gelten namentlich auch die relativ schweren, gross- und starkmotorisierten Geländewagen gemäss der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) als „Personenwagen“ bzw. als leichte Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3500 kg. Zwar werden auf den Typenscheinen in dieser Fahrzeugkategorie die Fahrzeuge mit Allradantrieb separat ausgewiesen, doch sind darunter sowohl die grossen Geländewagen als auch ganz „gewöhnliche“ Personenwagen mit Allradantrieb (vom Kleinwagen bis zur Luxuslimousine) enthalten. Es ist deshalb nicht möglich, diese Fahrzeuge per EDV auszugrenzen.

Orientiert sich die neue Gesetzesvorlage an der Auto-Umweltliste des VCS?

Die Auto-Umweltliste des VCS enthält auch Kriterien und Unterscheidungen, die nicht im eidgenössischen Typenschein enthalten sind, weshalb sie sich nicht als Grundlage für Steuerbemessungskriterien eignet.

Trägt die überarbeitete Version den neuen Fahrzeug-Formen Rechnung? Werden die Fahrzeuge auch in Bezug auf Verkehrssicherheit (Schutz für Fussgänger) beurteilt?

So erfreulich die Entwicklung von Fahrzeugformen ist, die der Unfalldynamik mit Fussgängern Rechnung tragen, so wenig eignen sich solche Fahrzeuge für eine steuerliche Sonderbehandlung. Denn die geringere Gefährlichkeit bei gewissen Unfallkonstellationen lässt sich wohl kaum nach rechtsstaatlich abgesicherten Kriterien in ein graduell abgestuftes System einpassen, ganz zu schweigen von der Schwierigkeit, für diese Einteilung ein kompetentes Gremium zu finden.

Werden verbrauchsarme Fahrzeuge gefördert?

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Treibstoffverbrauch nicht für alle leichten Motorwagen nach einheitlichen Kriterien erfasst ist. Zwar weisen die ab 1. Oktober 1997 ausgestellten Typenscheine einen durchschnittlichen Verbrauchswert für die Fahrzeuge auf, geben aber keine Auskunft über die je nach Karosserievariante und Getriebeart zum Teil stark unterschiedlichen Verbrauchswerte des einzelnen Typs. Ohne den Aufbau einer zusätzlichen Datenbank über den Treibstoffverbrauch kann dieser deshalb nicht als Steuerbemessungskriterium angewandt werden.

Im Kanton Basel-Stadt werden die Personenwagen nach Steuer-PS und damit nach der Motorengrösse besteuert. Da kleinere Motoren in der Regel auch weniger Treibstoff benötigen und namentlich die baselstädtischen Steueransätze für Kleinwagen

mit Motoren bis 1275 cm³ (6,5 Steuer-PS) unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen, darf unser Steuersystem als „kleinwagenfreundlich“ bezeichnet werden.

Der beste Anreiz für den Kauf verbrauchsarmer Fahrzeuge ist und bleibt aber das Sparpotential bei den Treibstoffkosten, denn jeder eingesparte Liter des Durchschnittsverbrauchs auf 100 km senkt die Fahrzeugkosten pro 10'000 km um ca. Fr. 150.--.

Wie steht der Kanton der Einführung des vom Bund vorgeschlagenen Bonus-Malus-Systems gegenüber?

Mit dem Bonussystem für schadstoffarme Fahrzeuge verfügt der Kanton Basel-Stadt über ein ausgewogenes, einfach zu handhabendes und mehrheitlich unbestrittenes Motorfahrzeug-Besteuerungssystem, das auf einem politisch kontroversen und langwierigen Prozess basiert. Solange diesem System keine schwerwiegenden Mängel oder Ungerechtigkeiten nachgewiesen werden, besteht keine Veranlassung zum Wechsel auf ein anderes System.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss