



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5385.03 / 07.5158.02

Basel, 29. April 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 28. April 2009

Motion Beat Jans und Konsorten „für ein progressives System der emissions- und verbrauchabhängigen Motorfahrzeugsteuer“, Zwischenbericht

Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern, Zwischenbericht

I. Anträge

Mit diesem Zwischenbericht beantragen wir Ihnen, die mit der Motion Beat Jans und Konsorten „für ein progressives System der emissions- und verbrauchabhängigen Motorfahrzeugsteuer“ verbundene Frist zur Ausarbeitung einer Vorlage bis Januar 2011 zu erstrecken. Dieser Antrag erfolgt in Absprache mit dem Motionär. Zugleich beantragen wir Ihnen bereits jetzt den Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern bis zum selbigen Zeitpunkt stehen zu lassen.

Zur Begründung: Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat einen Ratschlag ausgearbeitet, der die Anliegen der Motion Jans mit einem Bonus/Malus-System, gestützt auf die heutige Hubraumbesteuerung, erfüllen will. Während der Ausarbeitung dieses Ratschlages hat sich jedoch gezeigt, dass sich in den nächsten Jahren ein Systemwechsel bei der Motorfahrzeugbesteuerung aufdrängen wird. Die Umweltbelastungspunkte auf der vom Bund geplanten Umweltetikette werden es erlauben, sämtliche Fahrzeuge unabhängig ihres Antriebes (Benzin-, Diesel-, Hybrid- und Elektromotoren) auf einfache Weise steuerlich zu erfassen. Das Justiz- und Sicherheitsdepartement will deshalb ein progressives Bemessungssystem für die Motorfahrzeugsteuer ausarbeiten, das alleine auf diesen Punkten beruht; damit kann dem absehbaren Systemwechsel vorgegriffen werden.

II. Ausgangslage

Am 27. Juni 2007 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die nachfolgende Motion an den Regierungsrat überwiesen:

"Klimaerwärmung, Feinstaubbelastung und Ölknappheit zwingen uns, mehr Kostenwahrheit im motorisierten Verkehr zu erreichen. Eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer kann einen Beitrag dazu leisten. Die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer befürwortet die Einführung eines Bonus-Malus-Systems, das Fahren mit energieeffizienten und umweltfreundlichen Autos belohnt und Fahrzeuge mit hohem Verbrauch und Schadstoffausstoss mit Zusatzsteuern belegt. Dies ergab eine kürzlich durchgeführte repräsentative Befragung von 6000 Haushalten durch eine interdisziplinäre Forschungsgruppe der ETH Zürich.

Der Bundesrat hat am 25. Oktober 2006 in einer Motionsbeantwortung die Einführung einer verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer abgelehnt und darauf hingewiesen, dass diese verfassungsgemäss von den Kantonen zu erheben sei. In derselben Motionsbeantwortung schrieb er auch Folgendes:

„Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Feinstaub ist das UVEK gegenwärtig daran, Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu erarbeiten. Für leichte Motorfahrzeuge bis 3,5 Tonnen wird ein umfassendes Set von Kriterien erstellt, das sich auf den Treibstoffverbrauch sowie auf die ökologische und gesundheitliche Bedeutung der Emissionen dieser Fahrzeuge bezieht. Dies erlaubt es den verschiedenen Akteuren (Kantonen, Städten, Flottenbetreibern, Bürgerinnen und Bürgern, usw.), energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu kaufen bzw. zu fördern. Es steht den Kantonen frei, dieses Kriterien-set auch für eine entsprechende Differenzierung ihrer kantonalen Motorfahrzeugsteuern zu verwenden.“

Die bis anhin praktizierte Besteuerung von Motorfahrzeugen nach Hubraum wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Nur die Besteuerung nach Emissionen und Verbrauch kommt dem Anliegen energieeffiziente und abgasarme Fahrzeuge zu fördern, entgegen. Dank dem Kriterien-set des UVEK sollte sie auch einfach umzusetzen sein. Die Einführung eines Bonus-Malus-System erlaubt es, die Umstellung aufkommensneutral zu gestalten. Damit mittelfristig eine gewisse Lenkungswirkung erzielt wird, sollte die Steuer progressiv gestaltet werden. Das heisst, emissionsarme Fahrzeuge sollen von den Steuern überproportional entlastet, emissionsstarke Fahrzeuge sollen überproportional belastet werden.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer durch ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System vorzuschlagen. Der Regierungsrat soll das Ziel verfolgen, dieses im Jahr 2009 in Kraft zu setzen. Er wird deshalb aufgefordert dem Grossen Rat spätestens im Januar 2008 einen Vorschlag zu unterbreiten.

Beat Jans, Thomas Baerlocher, Christine Keller, André Weissen, Baschi Dürr, Heinrich Ueberwasser, Christoph Wydler, Jörg Vitelli, Martin Lüchinger, Oswald Inglin, Annemarie von Bidder, Michael Wüthrich, Martina Saner, Stephan Gassmann, Anita Lachenmeier-Thüring"

Der Regierungsrat wurde verpflichtet, bis ins Jahr 2010 ein progressives System einer emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer mit einem ertragsneutralen Bonus-Malus-System einzuführen.


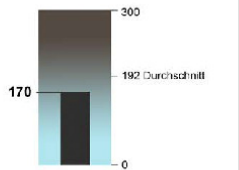
III. „Pfannenfertige“ Vorlage: Umweltetikette als zusätzliches Steuerbemessungskriterium

Gestützt auf die entsprechenden Vorgaben der Motion Beat Jans und Konsorten hat das Justiz- und Sicherheitsdepartement ein ertragsneutrales Bonus-Malus-Rabattmodell zur Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge erstellt. Dieses Modell orientiert sich an der Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa). Die asa hat diese Empfehlung mit Unterstützung verschiedenster Kantone und Umweltfachstellen entwickelt. Im Gegensatz zum asa-Rabattmodell (dieses basiert auf der aktuellen Energieetikette) hat die Vorlage des Justiz- und Sicherheitsdepartements bereits die kommende Umweltetikette des Bundes als Rabattkriterium (vorweg-)genommen. Die Umweltetikette äussert sich nicht nur zur (relativen) Energieeffizienz eines Fahrzeuges, sondern auch zu dessen (absoluter) Umweltbelastung.

Gemäss der vom Justiz- und Sicherheitsdepartement entworfenen Vorlage bliebe die dem baselstädtischen Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge zugrunde liegende Besteuerung nach Hubraum/Steuer-PS unangetastet; die ökologisch motivierten Rabattkriterien müssten lediglich in die bestehenden gesetzlichen Vorschriften „implantiert“ werden, und die mit der Umsetzung beauftragte Motorfahrzeugkontrolle (MFK) könnte diese Neuerungen rasch realisieren.

Konkret würden Fahrzeuge, die der Bund in die Energieeffizienzklasse A eingeteilt hat und die eine gewisse Anzahl Umweltbelastungspunkte unterschreiten, von einem steuerlichen Bonus profitieren. Jene Fahrzeuge, die in den beiden tiefsten Kategorien (F und G) eingeteilt sind, würden mit einem Malus belastet. Auch dieses Steuerbemessungsmodell wäre somit von der definitiven Einführung der Umweltetikette abhängig.

Anmerkung: Die definitive Ausgestaltung der Umweltetikette, die sich zur Energieeffizienz und mittels Umweltbelastungspunkten (UBP) auch zur Umweltbelastung eines Fahrzeuges äussert, steht noch nicht fest. Was sind Umweltbelastungspunkte? In den Umweltbelastungspunkten, die auf der geplanten Umweltetikette für neue Personenwagen angebracht werden sollen, werden alle gesundheitlich und ökologisch relevanten Emissionen sowie der Energieverbrauch eines Autos einbezogen; dabei werden folgende Emissionen berücksichtigt: Kohlendioxid (CO₂), Feinstaub (PM₁₀), Stickoxide (NO_x), Flüchtige Kohlenwasserstoffe (KW), Kohlenmonoxid (CO), Lärm und die durch die Herstellung des betreffenden Treibstoffes verursachte Umweltbelastung. Gemäss einer Auskunft des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) vom 15. April 2009 wird die Umweltetikette im Juni 2009 in die Vernehmlassung geschickt.

umweltEtikette	
Marke Typ Treibstoff Getriebe Leergewicht	XXX XXX Benzin Manuell 1665 kg
Treibstoffverbrauch Durchschnitt gemessen nach den Vorschriften der EG-Richtlinie 80/1288/EWG CO₂-Emissionen CO ₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas Umweltbelastung Wert, der die Luftschadstoff-, Treibhausgas-, Lärm-Emissionen und Umweltbelastungen aus der Treibstoffherstellung im Umweltbelastungspunkten (UBP) zusammenfasst	9.9 Liter / 100 km 238 Gramm / km Durchschnitt aller Neuwagen: 204 Gramm/km 170 UBP Durchschnitt aller Neuwagen: 192 UBP
Energieeffizienz Treibstoffverbrauch verglichen mit allen angebotenen Fahrzeugmodellen gleichen Gewichts 	Umweltbelastung Umweltbelastungspunkte des Fahrzeugs verglichen mit allen Neuwagen. 
<small>Informationen zum Treibstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter www.energieetikette.ch abrufbar. Der Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.</small>	

(Mögliche Ausgestaltung der Umweltafikette)

IV. Neue Vorlage: Umweltbelastungspunkte als alleinige Steuerbemessungskriterien

Um dem Grossen Rat eine den neuesten ökologischen Erkenntnissen entsprechende und gleichzeitig möglichst konsensfähige Vorlage zu präsentieren, hat das Justiz- und Sicherheitsdepartements den namentlich genannten Motionär, Herr Grossrat Beat Jans, stellvertretend für sämtliche unterzeichnenden Motionäre eingeladen. Dieser konnte zum ausgearbeiteten Ratschlag vorab Stellung zu nehmen.

In den anschliessenden Diskussionen hat sich gezeigt, dass der Entwurf des Justiz- und Sicherheitsdepartements die Vorgaben der Motion Beat Jans und Konsorten grundsätzlich aufgenommen hat und damit einen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Die zum herkömmlichen Bemessungskriterium Hubraum/Steuer-PS „beigefügte“ Umweltafikette erschwert jedoch die Verständlichkeit der Gesetzesvorschriften. In materieller Hinsicht ist unklar, ob die Berücksichtigung der Energieeffizienz nicht zu beträchtlichen (unerwünschten) Verzerrungen führen würde. Somit bestünde die Gefahr, dass auch „hubraumstarke“ Personenwagen in den Genuss eines Bonus kämen. Weiter ist fraglich, ob die Vorlage eine genügende Progression aufweist, um die beim Kauf eines Neuwagens angestrebte ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

Zudem hat sich während der Erarbeitung des Ratschlages immer deutlicher abgezeichnet,

dass in einigen Jahren ein Systemwechsel bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuer unumgänglich wird. Die sich in Entwicklung befindenden verschiedenen Antriebsarten (Benzin-, Diesel-, Hybrid- und Elektromotoren) erfordern ein Steuerbemessungssystem, welches sich vom herkömmlichen Steuerbemessungskriterium „Hubraum“ löst.

Einfacher, ökologisch konsequenter und zukunftsweisend wäre es daher, bei der Steuerbemessung allein auf die in der geplanten Umweltetikette enthaltenen Umweltbelastungspunkte abzustellen. Dies würde sämtliche Antriebsarten einschliessen. Auch für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler ergeben sich Vorteile: So können sie beispielsweise beim Kauf eines Fahrzeuges die geschuldete Motorfahrzeugsteuer aufgrund der angegebenen Umweltbelastungspunkte rasch und unkompliziert herausfinden.

Aus ökologischer Sicht erlauben es lediglich die Umweltbelastungspunkte, die Umweltbelastung, die ein Fahrzeug verursacht, vollumfänglich abzubilden. Energetische und/oder klimagasbezogene Indikatoren allein vermögen die unterschiedlichen Umweltwirkungen nicht genügend differenziert darzustellen.

Aufgrund dieser Überlegungen ist das Justiz- und Sicherheitsdepartement zur Auffassung gelangt, dass nur ein auf Umweltbelastungspunkten fussendes Steuermodell zukunftsweisenden Charakter aufweist. Der Kanton Basel-Stadt könnte hier eine Pionierrolle einnehmen. Deshalb soll an Stelle eines „evolutionären“ Bemessungsmodells, ein „revolutionäres“, sich an den Umweltbelastungspunkten orientierendes Motorfahrzeugsteuergesetz ausgearbeitet werden. Die damit verbundenen Einführungsverzögerungen lohnen sich dafür in Kauf zu nehmen.

V. Weiteres Vorgehen

Sobald die vom BAFU lancierte Umweltetikette das Vernehmlassungsverfahren (erfolgreich) durchschritten hat und sichergestellt ist, dass die mit den aktuellen Umweltbelastungspunkten versehenen Fahrzeuglisten den Kantonen (Strassenverkehrsämtern) in elektronischer Form zwecks Steuererhebung zur Verfügung gestellt werden können, wird das Justiz- und Sicherheitsdepartement einen entsprechenden Ratschlag ausarbeiten. Ziel ist es, den Ratschlag im Verlaufe des ersten Quartals 2010 dem Grossen Rat zu unterbreiten und das neue Motorfahrzeugsteuergesetz auf den 1. Januar 2011 einzuführen, dabei soll im Vorfeld auch der Kanton Basel-Landschaft über die beabsichtigte Änderung des Steuersystems orientiert werden.

VI. Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern

Anlässlich seiner Sitzung vom 19. September 2007 hat der Grosse Rat nachfolgenden Anzug dem Regierungsrat überwiesen.

„Überlegungen zur „Ökologisierung“ der Motorfahrzeugsteuern sind zurzeit "in". Im Vordergrund

der Überlegungen stehen dabei emissions- und verbrauchsabhängige Steuern sowie "Strafsteuern" auf besonders energieineffizienten Fahrzeugen. Zudem werden Anreize angedacht, ältere Fahrzeuge vorzeitig zu ersetzen, wobei aber die Elemente Graue Energie und Kosten aus den Augen zu geraten drohen.

Völlig ausser Acht gelassen wird die Tatsache, dass nur ein Fahrzeug Schadstoffe ausstösst, welches auch tatsächlich fährt. Ein viel gefahrenes "sauberes " Fahrzeug ist ökologisch belastender als ein stillstehendes "schmutziges". Einzig eine Abgabe auf dem effektiven, nicht dem potentiellen Verbrauch ist gerecht und hat u.U. eine steuernde Wirkung.

Am einfachsten wäre ein Ersatz der Motorfahrzeugsteuer durch eine Abgabe auf dem Treibstoff. Dies müsste landesweit durchgeführt werden, und würde die kantonale Steuerfreiheit tangieren. Ertragsmässig könnten die Einnahmen aber an die Kantone rückverteilt werden.

Auf kantonaler Ebene wäre es möglich, Abgaben auf die zurückgelegten Kilometer zu erheben. Diese könnten z.B. ohne grossen Aufwand anlässlich der periodischen Abgaskontrollen registriert werden. Bei den IWB funktioniert das Modell der Selbstdeklaration. Die Erhebung anlässlich der Abgaskontrolle könnte auch nur zur Missbrauchsverhütung dienen.

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie die Motorfahrzeugsteuern verbrauchs- statt besitzorientiert gestaltet werden könnten.

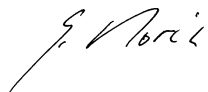
Thomas Mall, Patricia von Falkenstein, Felix W. Eymann, Christine Wirz-von Planta, Markus G. Ritter, Claude François Beranek, Martin Hug, André Weissen, Christoph Wydler, Rolf von Aarburg, Conradin Cramer, Bruno Mazzotti, Theo Seckinger, Rolf Häring, Alexander Gröflin, Tino Krattiger, Hans Egli, Giovanni Nanni, Tobit Schäfer, Lorenz Nägelin, Martina Saner, Anita Lachenmeier-Thüring"

Die Anzugsteller bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie die Motorfahrzeugsteuer **verbrauchs-** statt **besitzorientiert** gestaltet werden könnte. Das federführende Justiz- und Sicherheitsdepartement beabsichtigt im Rahmen des angekündigten Ratschlags zur Ökologisierung der Baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer zu obigem Anzug zu berichten. Eingebunden in die Berichterstattung werden auch das Amt für Umwelt und das Lufthygieneamt des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, sowie das Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements.

VII. Antrag

Gestützt auf vorstehende Ausführungen beantragen wir Ihnen, die mit der Motion Beat Jans und Konsorten „für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer“ verbundene Frist zur Ausarbeitung einer Vorlage bis Januar 2011 zu erstrecken. Zugleich beantragen wir Ihnen, den Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin