



An den Grossen Rat

14.5169.02

JSD/P145169

Basel, 27. August 2014

Regierungsratsbeschluss vom 26. August 2014

Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge» – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2014 die nachstehende Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Die im Jahre 2011 beschlossene Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuern führt in ökologischer Hinsicht zu unbefriedigenden Resultaten. Die Gewährung von Rabatten oder Zuschlägen wird an das Erfüllen von Normen gebunden (konkret: Euronorm 5/4/3) und nur nachrangig mit der Höhe der CO₂-Emissionen verknüpft.

Die Anknüpfung von Rabatten an die Euronorm bestraft in erster Linie Besitzerinnen und Besitzer älterer Fahrzeuge, selbst wenn diese sparsamer sind als Neuwagen; die aktuellen Ausführungsbestimmungen können dazu führen, dass Neuwagen mit hohem Energieverbrauch Rabatte erhalten, während ältere, viel CO₂-ärmere Autos mit Malus-Zuschlägen konfrontiert sind.

Die Gewichtung der Euronorm macht unter dem Aspekt der Luftreinhaltung heute wenig Sinn, weil heute 100 Autos zusammen nicht mehr annähernd so viel Schadstoffe in die Luft ausstossen wie ein einzelnes Auto in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Umgekehrt ist die Klimaproblematik dringlich geworden, und die Senkung der CO₂-Emissionen, die im bestehenden Rabattsystem nur eine nachrangige Rolle spielen, wäre konsequenter als bisher anzustreben.

Die Rabattierung der Euronorm ist schweizweit ein Unikat und ökologisch wenig nachvollziehbar. Die Euronorm ist, wie der Name sagt, eine Norm (Vorschrift), die alle Fahrzeuge ab einem bestimmten Baujahr (Erstzulassung) zu erfüllen haben. Mit einer Rabattskala nach Euronorm wird die Erfüllung des Stands der Technik und die Einhaltung von Vorschriften geldwert belohnt, obschon beides eine Selbstverständlichkeit ist und keiner Rabattierung bedarf. Hingegen werden die tatsächlichen Emissionen, die zum Teil ganz wesentlich unter den Mindestanforderungen der Euronorm liegen können, sowie die Tatsache, dass für verschiedene Motortypen unterschiedliche Mindestanforderungen gelten (Dieselmotoren dürfen wesentlich mehr Schadstoffe emittieren als Benzin- oder Gasmotoren) ausser Acht gelassen.

Damit werden gerade jene Leute systematisch bestraft (Malus), die schon frühzeitig saubere Autos gekauft haben, lange bevor das gesetzliche Pflicht war. Für die Schweiz gilt (wie für die EU) für das Jahr 2015: PKW-Neuzulassungen sollten im Schnitt noch 130 g CO₂/km ausstossen (2010: 161gCO₂/km, 2011: 155 g CO₂/km). Dieses Ziel sollte beim Neuwagenkauf durch ein ökologisches Steuerumfeld gefördert werden. Der Neuwagenkauf ist die folgenreichste Umweltentscheidung nach dem Hauskauf, da Motorfahrzeuge rund 30% der CO₂-Emissionen in der Schweiz ausstossen, Tendenz steigend. Deshalb beantragen die Unterzeichneten, das Bonus-Malus-System ganz im Sinne eines wirksamen Klimaschutzes und des Lärmschutzes zu gestalten.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vorzulegen, welche zum Inhalt hat, für die gesetzlichen Bonus-Malus-Elemente

- a) auf eine Berücksichtigung von Euronormen zu verzichten (weil im Ergebnis verzerrend),
- b) stattdessen einzig auf die Unterschreitung/Überschreitung der gesetzlichen CO₂-Emissionen pro km abzustellen und
- c) für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO₂-Angabe existiert (z.B. Altfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) eine klare Regelung vorzusehen.

Weiter ist darzulegen, wie sich die für den Energiebedarf bzw. für die menschliche Gesundheit relevanten Grössen Fahrzeuggewicht und Lärmemission bei der Besteuerung berücksichtigen lassen.

Dominique König-Lüdin, Michael Wüthrich, Aeneas Wanner, Rudolf Rechsteiner, Andreas Zappalà, Heiner Vischer, Remo Gallacchi, Pasqualine Gallacchi, Jörg Vitelli»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 GO bestimmt über die Motion:

§ 42. In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

² Motionen können sich nicht auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates oder den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich beziehen.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motionärinnen und Motionäre beauftragen den Regierungsrat, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vorzulegen. Zum Inhalt wird gefordert, für die gesetzlichen Bonus-Malus-Elemente auf eine Berücksichtigung von Euronormen zu verzichten, stattdessen einzig auf die CO₂-Emissionen pro Kilometer abzustellen und für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO₂-Angaben existieren, eine klare Regelung vorzusehen.

Wie der vorstehend zitierten Gesetzesbestimmung des GO zu entnehmen ist, darf mit einer Motion unter anderem die Änderung eines bestehenden Gesetzes gefordert werden. Der zu regelnde Bereich (in casu § 3 Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge) bezieht sich weder auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates noch auf den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich. Die Materie fällt auch klar in den Zuständigkeitsbereich der Kantone.

Die Motion ist demgemäss rechtlich zulässig.

2. Zum Inhalt der Motion

Der Grosse Rat hat am 19. Oktober 2011 – mit grossem Mehr gegen 21 Stimmen und unter Verzicht auf eine zweite Lesung – eine Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge beschlossen. Diese ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Die Wettbewerbs- und Abgabekommission hatte die Vorlage umfassend diskutiert. Anhand des zur Verfügung gestellten Datensatzes konnte die Kommission eigene Berechnungen vornehmen. Die Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes ging vor allem auf die Motion Beat Jans und Konsorten «für ein pro-

gressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer» aus dem Jahr 2007 zurück. Die politischen Vorgaben bei der Erarbeitung der Vorlage waren insgesamt sehr eng.

Ursprünglich wurde beabsichtigt, auf die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angekündigte Umweltetikette als Steuerbemessungskriterium abzustellen, da die Energieetikette die eigentliche Umweltbelastung nur teilweise darstellt. Im Juli 2010 entschied das UVEK, auf die Einführung einer Umweltetikette zu verzichten. Die Bemessungsgrundlage wurde folglich aus Gründen der Transparenz von Steuer-PS auf Hubraumbesteuerung umgestellt, da der Begriff Steuer-PS seit einigen Jahren kein offizieller Eintrag mehr im Fahrzeugausweis darstellt. Um einen gewissen Steuerungseffekt beim Bonus-/Malussystem sowie in der Progression erzielen zu können, wurden die neuen Steueransätze geringfügig tiefer angesetzt. Dies auch unter Berücksichtigung der geforderten Einnahmeneutralität.

Der Regierungsrat hat seine Überlegungen zu den Berechnungsgrundlagen im Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (SCHR 11.0636.01) detailliert dargelegt. Er hat unter anderem Folgendes ausgeführt:

«Sämtliche älteren Personenwagen, die nicht über die neueste obligatorisch anzuwendende EURO-Abgasnorm verfügen, haben ebenfalls einen Malus zu bezahlen. Dies gilt auch für EURO4-Abgasnorm-Fahrzeuge, die den vom Regierungsrat festgelegten CO₂-Emissionswert unterschreiten. Fahrzeuge mit älterer Motorentechnologie können partiell gute Emissionswerte aufweisen (z.B. CO₂-Werte), über die ganze Bandbreite der ausgestossenen Abgase betrachtet, sind sie jedoch klar schlechter als Fahrzeuge mit der neuesten Motorentechnologie. Vergleicht man EURO4-Fahrzeuge mit EURO5-Fahrzeugen, müssen beispielsweise erstere - sofern es sich um Dieselfahrzeuge handelt - noch keinen Partikelfilter aufweisen und der tolerierte Stickstoffemissionswert liegt höher. Neben schlechteren Emissionswerten weisen zudem viele EURO4-Fahrzeuge keinen CO₂-Wert aus bzw. dieser kann nicht automatisiert zugewiesen werden. Eine differenzierte Ausgestaltung wie bei den EURO5-Fahrzeugen ist somit nicht möglich.»

Der Vorteil der EURO-Abgasnorm ist also namentlich, dass sich die Grenzwerte nach der Art des Motors unterscheiden und laufend einer zunehmenden Verschärfung unterliegen. Sie ist keine schweizerische Erfindung, sondern gelangt in vielen Ländern Europas zur Anwendung. Die in der Motion erwähnte Abgasnorm EURO04 wird bereits seit dem Jahr 1998 (!) angewendet. Fahrzeuge mit dieser Abgasnorm haben oftmals eine veraltete Motorentechnologie und eine schlechte Gesamtschadstoffbilanz – trotz vordergründig vorbildlicher CO₂-Werte – und machen aktuell im basel-städtischen Motorfahrzeugbestand rund 35% der Fahrzeuge aus. Würden die Fahrzeuge mit dieser EURO-Norm ebenfalls in das Bonus- und Malussystem einbezogen, würde für 75% dieser Fahrzeuge wegen erhöhter bzw. fehlender CO₂-Werte weiterhin ein Malus zu entrichten sein.

Selbstredend sind auch andere Varianten einer «ökologisierten» Besteuerung von Fahrzeugen denkbar. Auch kann die Grundsatzfrage gestellt werden, wie hoch die entsprechende Lenkungswirkung tatsächlich ist, machen die Motorfahrzeugsteuern doch nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten eines Fahrzeugs aus. Nur: Dem Regierungsrat erschliesst sich nicht, weshalb die Überlegungen der Motionärinnen und Motionären nicht bereits 2011 in der Kommission oder im Plenum des Grossen Rates eingeflossen sind. Keines dieser Argumente ist neu oder hätte nicht bereits vor zweieinhalb Jahren vorgebracht werden können. Die Entwicklung, gerade im Verkehrsbereich, in rascher Kadenz auf gefällte Entscheide zurückzukommen, erachtet der Regierungsrat als dem generellen Vertrauen in die Politik abträglich. Nicht zuletzt geht mit jeder Art Bemessungsgrundlage auch zwangsläufig eine gewisse Unschärfe einher, deren negative Folgen auf die Einzelfallgerechtigkeit sich nicht komplett vermeiden lassen.

Wie bereits am 27. März 2013 in der Beantwortung der Interpellation König-Lüdin betreffend «Ökologisierte Motorfahrzeugsteuer und ihre Umsetzung» ausgeführt, sieht der Regierungsrat derzeit keinen Grund, auf die unlängst eingeführte ökologisierte Motorfahrzeugsteuer bereits wieder zurückzukommen. Sollte der Grosse Rat dem Regierungsrat die Motion dennoch überweisen, würde er selbstredend gemäss Auftrag das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge erneut überarbeiten.

3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge» dem Regierungsrat nicht zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin