

Im Oktober 2011 hat der Grosse Rat der Gesetzesrevision über die Besteuerung der Motorfahrzeuge zugestimmt. Ziel und Zweck der ökologisierten Besteuerung sind im Ratschlag wie folgt festgehalten: "Umweltfreundliche", d.h. emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge sollen steuerlich entlastet und "umweltunfreundliche" Fahrzeuge entsprechend belastet werden. Hier vorgeschlagene Steuerdifferenzierungen sollen eine Lenkungswirkung beim Kauf von Neuwagen bewirken und dazu führen, dass die in Basel-Stadt eingelösten Motorfahrzeuge in Zukunft die Umwelt weniger schädigen. Die Verordnung dazu erliess der Regierungsrat im August 2012.

Die Umsetzung in der Praxis scheint nun nicht so einfach zu verlaufen. Mit der neuen Steuerrechnung wurde manche Autobesitzerin / mancher Autobesitzer überrascht. Wer sich in vergangenen Jahren aus ökologischen Gründen ein gasbetriebenes Fahrzeug oder Hybridfahrzeug angeschafft hatte, wird für sein umweltbewusstes Verhalten laut der neuen Besteuerung nicht unbedingt mit einem Bonus resp. niedrigeren Steuern belohnt. Dies ist dann der Fall, wenn sein Fahrzeug nicht der neusten Norm EURO5 entspricht, sondern "nur" der Norm EURO3 oder EURO4. Laut Verordnung wurde die Grenze der Bemessungsgrundlage Euro-Norm, die die Umweltfreundlichkeit eines Fahrzeugs definieren soll, dort festgelegt.

Berechnungsgrundlage für das Malus-Bonus-System ist das reale Emissionsverhalten nämlich nur bei Neuwagen, bei älteren Autos gilt allein die EURO-Norm. Ist das besagte ökologische Fahrzeug auf der Basis der Norm EURO3 oder EURO4 zugelassen, bezahlt die Fahrzeughalterin/ der Fahrzeughalter von vornherein wie alle anderen Fahrzeuge in der jeweiligen Kategorie eine Malus-Steuer, egal ob der eigentliche Emissionswert tiefer als ein Diesel-Fahrzeug ohne Partikelfilter oder ein benzinbetriebenes Fahrzeug ist. Unterschiede im Emissionsverhalten der Fahrzeuge werden somit mit der zugrunde liegenden Bemessungsgrundlage "EURO-Norm" nicht berücksichtigt. Im Extremfall erhält ein EURO5-Auto einen Bonus von CHF 200, während ein EURO3-Auto trotz geringeren Emissionen einen Malus von CHF 100 bezahlt. Meines Erachtens ist diese Bemessungsgrundlage zu hinterfragen, da sie nicht dem beabsichtigten Ziel der Gesetzesrevision entspricht. Der Regierungsrat hat die Kompetenz, die ökologischen Rabatte und Zuschläge in einem definierten Rahmen bei Bedarf anzupassen. Zitat aus dem Ratschlag: "Mittels einer vom Gesetz eingeräumten Verordnungskompetenz kann der Regierungsrat die ökologischen Rabatte und Zuschläge in einem definierten Rahmen bei Bedarf anpassen (z.B. bei Verschiebungen innerhalb der Gruppe der Bonus-berechtigten Fahrzeuge und entsprechenden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen)".

Die Interpellantin gelangt deshalb mit folgenden Fragen an den Regierungsrat:

1. Sind Ziel und Zweck (Umweltfreundlichkeit, Lenkungswirkung, Aufkommensneutralität) des revidierten Motorfahrzeug-Gesetzes mit der Verordnung des Regierungsrates erfüllt und können diese wie beabsichtigt umgesetzt werden?
2. Teilt der RR die Meinung der Interpellantin, dass die Festsetzung der Bemessungsgrundlage "Norm EURO3" bzw. "Norm EURO4" zu kurz greift resp. nicht dem Ziel und dem Zweck der ökologisierten Besteuerung wie im Ratschlag vorgesehen entspricht und untauglich ist?
3. Sollten nach Ansicht des Regierungsrates nicht die effektiven Emissionswerte eines Fahrzeuges massgebend für das Malus-Bonussystem sein?
4. Welche Möglichkeiten sieht der RR dies mittels seiner Verordnungskompetenz zu korrigieren und im Sinne des Gesetzes neu festzulegen?
5. Wie stellt sich der RR zur Möglichkeit, neu die Umweltbelastungspunkte als Steuerberechnungskriterien (wie damals für die Umweltetikette geplant) anzuwenden?

Dominique König-Lüdin