



An den Grossen Rat

13.5105.02

JSD/P135105

Basel, 27. März 2013

Regierungsratsbeschluss vom 26. März 2013

Interpellation Nr. 15 Dominique König-Lüdin betreffend „Ökologisierte Motorfahrzeugsteuer“ und ihre Umsetzung

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. März 2013)

„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"

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Mit Beschluss vom 19. Oktober 2011 hat der Grosse Rat der Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (im Folgenden: Gesetz) zugestimmt. Durch unbenutzten Ablauf der Referendumsfrist ist das Gesetz in Rechtskraft erwachsen. Am 20. August 2012 erliess der Regierungsrat die Verordnung zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (im Folgenden: Verordnung), die per 1. Januar 2013 in Kraft trat.

In § 3 Absatz 2 des Gesetzes ist festgelegt, dass Personenwagen, die weniger als 150 Gramm CO₂ je Kilometer ausstossen und der neusten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahre einen Steuerrabatt erhalten. Personenwagen, die 151 Gramm oder mehr CO₂ je Kilometer ausstossen oder nicht der neusten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden mit einem Steuerzuschlag belegt (Absatz 3). Für Lieferwagen wird ein Rabatt gewährt, wenn diese der neusten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen. Ist dies nicht der Fall, wird ein Steuerzuschlag erhoben (Absätze 4 und 5). Der Regierungsrat hat die Gesetzesänderungen in Umsetzung der Motion Beat Jans und Konsorten für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer vorgelegt.

Entgegen den Ausführungen der Interpellantin wurde das Kriterium der neusten obligatorischen EURO-Abgasnorm nicht durch den Regierungsrat mittels Verordnung eingeführt, sondern bereits durch den Grossen Rat auf Gesetzesstufe beschlossen. Sowohl im Ratschlag des Regierungsrats als auch im Bericht der vorbereitenden Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) vom 30. August 2011 (im Folgenden: Kommissionsbericht) wird auf das Kriterium näher eingegangen. Die Verordnung legt diesbezüglich nur die Höhe der Rabatte und Zuschläge im gesetzlich definierten Rahmen fest.

Bei jeder generell-abstrakten Regelung stellen sich Fragen der Einzelfallgerechtigkeit. Diese kann, je nach Sichtweise oder Betroffenheit, sehr unterschiedlich bewertet werden. Seit dem 1. Januar 2013 kommen rund 6'000 Baselstädtische Fahrzeughalter (inkl. Hybrid- und Gasfahrzeuge), deren Fahrzeug der seit dem 1. September 2010 europaweit geltenden EURO5-Abgasnorm entspricht, in den Genuss eines Steuerrabatts zwischen 150 Franken und 250 Franken. Das sind rund 10 Prozent der in Basel-Stadt immatrikulierten Fahrzeuge. Halter von Personenwagen, die der EURO4-Abgasnorm oder älter entsprechen und/oder den festgelegten CO₂-Emissionsgrenzwert überschreiten, werden hingegen mit einem Malus zwischen 75 Franken und 150 Franken belegt. Gemäss § 3 Absatz 6 des Gesetzes sind Steuerrabatte und Zuschläge bis 250 Franken möglich. Im Gegensatz zu den Boni hat der Regierungsrat in seiner Verordnung den gesetzlichen Rahmen hinsichtlich Malusse nicht ausgeschöpft. Im Jahr 2012 betrugen die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer knapp 31.25 Mio. Franken. Für das Jahr 2013 wurden diese Einnahmen, bei einer geringfügigen

Vergrößerung des Fahrzeugsparks, auf 33.5 Mio. Franken budgetiert¹. Die Mehreinnahmen dürften demnach im Bereich der Erwartungen gemäss Ratschlag und Kommissionsbericht (+3.9 Mio. Franken) liegen.

In Basel-Stadt sind bereits seit dem Jahr 1998 Personenwagen mit der EURO4-Abgasnorm immatrikuliert; bei diesen Fahrzeugen sind die CO₂-Werte nicht immer verfügbar. Folglich liesse sich bei diesen Fahrzeugen der CO₂-Wert nicht als Steuerbemessungskriterium heranziehen. Fahrzeuge mit älterer Motorentechnologie können partiell gute Emissionswerte aufweisen, sind aber über die gesamte Schadstoffpalette klar schlechter als Fahrzeuge mit der jeweils neusten Motorentechnologie.

Wie im Ratschlag und im Kommissionsbericht festgehalten, wurde bei der Ausarbeitung der Gesetzesrevision ursprünglich beabsichtigt, die – in der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angekündigten Umweltetikette enthaltenen – Umweltbelastungspunkte (UBP) als Steuerbemessungskriterium zu verwenden. Diese UBP hätten die Umweltbelastung eines Fahrzeugs vollumfänglich abgebildet – im Gegensatz zur bestehenden Energieetikette, bei der durch die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts die Energieeffizienz relativiert bzw. die Umweltbelastung nur teilweise abgebildet wird. Der Bundesrat hat im Juni 2010 aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse entschieden, die geplante Umweltetikette (inkl. UBP) nicht einzuführen. Nach Ansicht des Regierungsrats ist es deshalb – wie bereits im Ratschlag und im Kommissionsbericht ausgeführt – folgerichtig, weiterhin auch auf das Kriterium der neusten obligatorischen EURO-Abgasnorm abzustellen.

Der Regierungsrat ist weiterhin überzeugt, dass die Aufkommensneutralität längerfristig gewährleistet werden kann. Dies folgt in erster Linie aus der ständigen Erneuerung des Fahrzeugsparks mit dem Trend zu kleineren bzw. energieeffizienteren und emissionsärmeren Fahrzeugen. Sollte sich zeigen, dass die angestrebte Aufkommensneutralität mit der bisherigen Berechnungsmethode nicht erreicht wird, kann der Regierungsrat die Höhe der Boni und Malusse entsprechend anpassen. Die im Ratschlag dargelegten Berechnungen basieren dabei bereits auf der Überlegung, dass fortlaufend – in der Vergangenheit rund alle 5 Jahre – neue EURO-Abgasnormen eingeführt werden. Die EURO6-Norm wird ab dem 1. September 2014 für die Typenzulassung und ab dem 1. September 2015 für die Zulassung und den Verkauf von Neuwagen obligatorisch gelten. Auf letzteren Termin muss der Regierungsrat die Verordnung anpassen. Er wird bei der Höhe des Steuerzuschlags für EURO5-Fahrzeuge berücksichtigen, dass der Unterschied zwischen EURO6 und EURO5 wesentlich geringer ist als derjenige zwischen EURO5 und EURO4.

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?

Ja. Wie einleitend dargelegt, bestand für den Regierungsrat beim Erlass der Verordnung nur ein sehr geringer Handlungsspielraum.

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?

¹ Per 21. März 2013 betrugen die Einnahmen CHF 32'681'570.

Nein. Im Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (SCHR 11.0636.01) sind die Überlegungen, weshalb die jeweils neuste EURO-Abgasnorm als eines der Entscheidkriterien herangezogen werden soll, wiederholt explizit ausgeführt.

3. Sollten nach Ansicht des Regierungsrates nicht die effektiven Emissionswerte eines Fahrzeuges massgebend für das Malus-Bonussystem sein?

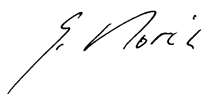
4. Welche Möglichkeiten sieht der RR dies mittels seiner Verordnungskompetenz zu korrigieren und im Sinne des Gesetzes neu festzulegen?

Wie im Ratschlag erläutert – und von Grossen Rat anschliessend in diesem Sinne beschlossen – sieht der Regierungsrat derzeit keine besser geeigneten Alternativen, die mit vernünftigem Aufwand herangezogen werden könnten.

5. Wie stellt sich der RR zur Möglichkeit, neu die Umweltbelastungspunkte als Steuerberechnungskriterien (wie damals für die Umweltetikette geplant) anzuwenden?

Wie im Ratschlag und im Kommissionsbericht ausgeführt, werden seit dem Verzicht des Bundesrats auf die Einführung einer Umweltetikette auch die Umweltbelastungspunkte nicht mehr aktualisiert. Sie lassen sich daher nicht als Steuerberechnungskriterium verwenden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt.



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin