

per E-Mail: [info.mfkbs@jsd.bs.ch](mailto:info.mfkbs@jsd.bs.ch)

Kantonspolizei Basel-Stadt  
Abteilung Verkehr / Motorfahrzeugkontrolle  
Clarastrasse 38  
Postfach  
4005 Basel

Basel, 26. November 2020

## **Vernehmlassung zum Ratschlag betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung in obgenannter Angelegenheit danken wir Ihnen. Gerne setzen wir Sie im Folgenden über die Überlegungen und Forderungen der FDP Basel-Stadt zum vorliegenden Ratschlag betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge in Kenntnis.

### **Grundsätzliche Anmerkungen**

Die FDP Basel-Stadt begrüsst die übergeordnete Zielsetzung, die Motorfahrzeugsteuer für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer auf eine faire ökologische Berechnungsbasis anzugleichen. Das gilt auch für die Besteuerung der Nutzfahrzeuge sowie von Motorrädern. Die vorliegende Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer sowie die Absicht, die Berechnungsgrundlage zur Besteuerung von Motorrädern, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen, Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper zum jetzigen Zeitpunkt anzupassen, sind jedoch nicht zielführend. Die mangels passender Komponenten gewählten Berechnungsvariablen «Leistung» und «Gesamtgewicht» setzen Fehlanreize. Es müssen daher anderweitige Kriterien – insbesondere der CO<sub>2</sub>-Ausstoss – zur Berechnung herangezogen werden. Eine dementsprechend ökologisierte Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer für die genannten Verkehrsträger ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht möglich, weswegen die vorliegende Teilrevision zu sistieren ist. Im Weiteren plädiert die FDP Basel-Stadt – unabhängig vom konkreten Einführungsdatum – für eine möglichst schlanke Ausgestaltung des Gesetzes sowie eine ertragsneutrale Umsetzung.

### **Zur Komponente «CO<sub>2</sub>-Ausstoss»**

Ein zentrales Kriterium für eine ökologische Besteuerung von Nutzfahrzeugen und Motorrädern ist – analog zu den Personenwagen – die Komponente «CO<sub>2</sub>-Ausstoss». Verkehrsteilnehmende, deren Fahrzeuge das Klima stärker belasten, sollten eine höhere Abgabe bezahlen als ökologischere Fahrzeuge. Nun sind, wie im Vernehmlassungsbericht beschrieben, die Daten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der jeweiligen Nutzfahrzeuge aber noch gar nicht vorhanden. Auf Ebene EU wird mit Hochdruck daran gearbeitet, aussagekräftige und zuverlässige Daten zu liefern. Es wird noch etwa 3-4 Jahre dauern, bis sämtliche CO<sub>2</sub>-Werte bei (alten sowie neu zugelassenen) Nutzfahrzeugen bekannt und entsprechend ausgewiesen werden können. Wie schon bei den Personenwagen ist die Belastung der Umwelt vor allem

durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss gegeben. Dementsprechend müsste das Gesetz in einigen Jahren schon wieder revidiert werden. Eine ökologische Komponente bei den Nutzfahrzeugen ist zudem schon durch die nationale Treibstoffabgabe sowie die Schwerverkehrsabgabe gegeben. Es ist folglich unverständlich, die Teilrevision bei den Nutzfahrzeugen und Motorrädern zeitlich derart zu forcieren, anstatt sie erst dann vorzunehmen, wenn die für eine sinnvolle Besteuerung notwendigen Daten vorliegen.

### **Zur Komponente «Gesamtgewicht»**

In der vorliegenden Teilrevision wird das «Gesamtgewicht» als eine der beiden zentralen Komponenten vorgeschlagen. Verkehrsteilnehmende, deren Fahrzeuge die Strasseninfrastruktur in höherem Masse beanspruchen, sollen eine höhere Abgabe bezahlen. Das Kriterium des Gesamtgewichts birgt allerdings den Nachteil, dass ressourcenschonende Fahrzeuge beim heutigen Stand der Technik deutlich schlechter als konventionelle Fahrzeuge abschneiden, etwa wegen eines zusätzlichen Motors (Hybridfahrzeuge) oder ihrer Batterie. Nutzfahrzeuge werden daher aufgrund ihres überdurchschnittlichen Gesamtgewichts überproportional stark belastet. Im Weiteren kann eine Besteuerung nach Gesamtgewicht nicht per se als ökologisch angesehen werden. Der Schadstoffausschuss lässt sich direkt weder dem Gewicht noch dem Hubraum eines Fahrzeugs entnehmen. Leichte, aber ineffiziente Fahrzeuge belasten die Umwelt zuweilen stärker als schwerere Nutzfahrzeuge.

Zudem ist zu beachten, dass Gewerbefahrzeuge ein Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen nicht überschreiten dürfen. Wären die Fahrzeuge schwerer, würden diese unter die Kategorie «Lastwagen» fallen und wären nicht mehr für eine Gewerbeparkkarte bezugsberechtigt. Viele Fahrzeuge im Ausbaugewerbe (Gärtner, Maler etc.) sind darauf angewiesen, die 3,5 Tonnen nicht zu überschreiten. Da aufgrund der neuesten (Sicherheits-)Anforderungen viele Kleintransporter ab Werk immer schwerer werden und die Nutzlast damit immer geringer, ist die Komponente Gesamtgewicht bei Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen nicht zielführend. Anstelle des Gesamtgewichts wäre beispielsweise das Verhältnis zwischen Nutzlast und Leergewicht ein zielführenderes Kriterium.

Eine ökologisierte Motorfahrzeugsteuer sollte einen Anreiz setzen, auf Fahrzeuge mit emissionsarmem Antrieb umzusteigen. Dies ist aber angesichts der fehlenden Alternativen und der noch nicht vorhandenen Auswahl bei grösseren Transportern und Lastwagen verfrüht. In den letzten Jahren haben sich auf dem Kleintransportermarkt einige Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor etablieren können. Dies trifft jedoch nur für einen kleinen Teil der Nutzfahrzeuge zu. Auch hier wird es in einigen Jahren vermehrt Alternativen für Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper im Bereich der emissionsarmen Fahrzeuge geben (z.B. H<sub>2</sub>-Fahrzeuge). Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch ein Umstieg für viele Gewerbetreibende wie auch für Logistiker schlicht nicht möglich, da kein passendes Angebot besteht.

In der Innerschweiz führt die unterschiedliche kantonale Besteuerung dazu, dass Sattelschlepper vermehrt in Nidwalden eingelöst wurden, da dort die Sattelanhänger gratis sind. Auch in Basel-Stadt würde mit den vorgeschlagenen Kriterien ein Anreiz zur Abwanderung bestehen, wodurch die eigentliche Lenkungswirkung und die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer vollends torpediert werden. Da im Nachbarkanton Basel-Landschaft unter anderem ein Bonus-/Malus-System im Bereich der Lastwagen und Sattelschlepper vorhanden ist, sowie in anderen Kantonen in der Nordwestschweiz eine Staffelung nach Hubraum, Nutzlast oder Abgaskategorien gängig ist, wäre es möglich, dass Gewerbetreibende ihre Fahrzeuge in andere Kantone verlagern.

### **Zur Komponente «Leistung»**

Auf den Einbezug einer Leistungskomponente ist zwingend zu verzichten. Sie ist nicht geeignet, die Umweltwirkung eines Fahrzeugs zu quantifizieren. Es handelt sich bei der Leistung lediglich um ein Kraftpotential. Ein leistungsstärkeres Fahrzeug muss sich – wie ein schwächeres Fahrzeug auch – an die

geltende Verkehrsordnung halten und kann sein Potential (zumindest hierzulande) nicht ausschöpfen. Zudem muss beachtet werden, dass ein Lastwagen im Gegensatz zu Personenwagen eine gewisse Leistung aufweisen muss, um überhaupt das Gesamtgewicht tragen zu dürfen. Es ist daher nicht opportun, mögliche Kriterien für Personenwagen tel quel auf Nutzfahrzeuge überzustülpen.

Seit 1990 wurden erhebliche motorentechnologische Effizienzgewinne erzielt. Um eine Tonne Güter einen Kilometer weit zu transportieren, werden heute gegenüber 1990 rund 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> freigesetzt. Dies, obwohl die Nutzfahrzeuge eine höhere Motorisierung und somit Leistung aufweisen als früher. Die Leistung ist folglich kein passendes Kriterium für eine ökologisierte Motorfahrzeugsteuer. In Bezug auf die ressourcenschonenderen Nutzfahrzeuge gilt es zudem zu bemerken, dass diese im Verhältnis zu den konventionell betriebenen Fahrzeugen nicht nur schwerer, sondern eben auch leistungsfähiger sind. In diesem Sinne wäre es begrüssenswert, für vollelektrisch betriebene Fahrzeuge einen Rabatt auf den errechneten jährlichen Steuerbetrag zu gewähren.

### **Ertragsneutralität**

Bei einer neuerlichen Revision des Gesetzes über die Besteuerung von Motorfahrzeugen ist – unabhängig vom Revisionszeitpunkt – dem Grundsatz der Ertragsneutralität allergrösste Beachtung zu schenken. Am Beispiel der Revision zur Besteuerung der Personenwagen kann nachvollzogen werden, dass seit der ersten Revision von 2011 ein Steuerertragsüberschuss erzielt wurde. Dies mit dem Verweis auf falsche Annahmen, wonach sich der Fuhrpark der Basler Bevölkerung wesentlich rascher erneuern würde. Da es bei Nutzfahrzeugen noch weniger Auswahl gibt, was vollelektrisch angetriebene Lastwagen u.ä. betrifft, würden auch bei Nutzfahrzeugen erstmals Steuerertragsüberschüsse erzielt werden. Die FDP Basel-Stadt lehnt dies mit Verweis auf das Ertragsneutralitätsprinzip grundsätzlich ab. Eine Steuererhöhung für Gewerbefahrzeuge, die noch auf keine umfassende Auswahl von Elektrofahrzeugen zurückgreifen können, so wie dies unterdessen bei den Personenwagen der Fall ist, kann nicht hingenommen werden.

### **Schlussbemerkungen**

Die FDP Basel-Stadt beantragt, die Revision der Besteuerung von Nutzfahrzeugen und Motorrädern so lange auszusetzen, bis eine aussagekräftige Datenlage über den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei Nutzfahrzeugen vorhanden ist. Bis dahin sollte im Bereich der Lastwagen, Sattelschlepper, Transporter und Lieferwagen zudem ein umfassendes Marktangebot zwecks Umstieg auf vollelektrisch betriebene Fahrzeuge vorliegen. Auf eine Leistungskomponente ist zwingend zu verzichten. Anstelle der Komponente «Gesamtgewicht» wäre bei Nutzfahrzeugen beispielsweise das Verhältnis zwischen Nutzlast und Leergewicht für Kleintransporter wie auch für Lastwagen effektiver. Das neue System ist zudem so auszugestalten, dass es ertragsneutral gegenüber dem Stand vor der Revision ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und Anliegen. Bei allfälligen Rückfragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**FDP.Die Liberalen Basel-Stadt**

  
Luca Urgese  
Präsident und Grossrat

  
Patrick Erny  
Vorstand