



## Vorlage an den Landrat

vom

### **betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben; Anpassung**

#### **Zusammenfassung**

Gemäss Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 4. September 2003 (SGS 341) wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, die Verkehrssteuer erlassen. Das Dekret ist bis Ende 2008 befristet. Es ist das erklärte Ziel des Regierungsrates, das Gesetz über die Verkehrsabgaben zu revidieren, so dass die Verkehrsabgaben eine stärkere ökologischer Ausrichtung erfahren. Mit dieser Gesetzesrevision soll abgewartet werden bis auf Bundesebene die fachliche Grundlage, nämlich die Umweltetikette geschaffen worden ist. Als Übergangslösung soll das Dekret auf der Basis der Energieetikette angepasst und für eine befristete Dauer von drei Jahren (2009 bis 2011) in Kraft gesetzt werden. Voraussetzung für den Steuererlass ist neu auch die Erfüllung der EURO-Norm 4. Mit der Einführung von neuen Kriterien für die Steuerbefreiung wird die Wirkung des Dekrets verstärkt auf die ökologischen Ziele ausgerichtet.

Der Steuerausfall während der Geltungsdauer des aktuellen Dekrets (2004-2008) wird auf rund eine Million Franken geschätzt. Bei der Inkraftsetzung des Dekrets wurde der technologische Wandel, welcher automatisch zu einer höheren Anzahl von Hybridfahrzeugen führt, stark unterschätzt. Der technologische Wandel in Richtung ökologischer Fahrzeuge wird sich insbesondere vor dem Hintergrund steigender Treibstoffpreise noch verstärken.

Die steigende Anzahl von ökologischen Fahrzeugen ist nicht alleine auf die Steuerbefreiung zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass ohne Steuerbefreiung ebenfalls ein Umsteigeeffekt auf ökologischer Fahrzeuge eintreten würde, allerdings mit zeitlicher Verzögerung. Es sind Einflussfaktoren, wie der technologische Wandel, steigende Treibstoffpreise und die jüngste Verkehrssteuererhöhung im Kanton Basel-Landschaft, welche zu einem energieeffizienteren Wagenpark führen. Die Steuerbefreiung soll daher lediglich noch 50% betragen. Es ist davon auszugehen, dass auch mit einer 50%igen Steuerbefreiung ein massgeblicher Lenkungseffekt erzielt werden kann. Die Steuerausfälle für die Jahr 2009 bis 2011 werden insgesamt auf 1.2 Mio. Franken geschätzt.

## 1. Ausgangslage

Mit dem Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 4. September 2003 (SGS 341) wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, die Verkehrssteuer erlassen. Das Dekret ist bis Ende 2008 befristet. In der Beantwortung der Interpellation 2005-136 hat der Regierungsrat ausgeführt, dass er beabsichtigt, eine Ökologisierung einer Motorfahrzeugsteuer zu prüfen.

Der Bund hat im Jahr 2003 eine Energieetikette<sup>1</sup> für neue Personenwagen eingeführt. Für Elektrofahrzeuge, Liefer- und Lastwagen, Wohnmobile und Motorräder ist keine Energieetikette erforderlich. Die Energieetikette enthält Angaben über das Leergewicht, den Treibstoffverbrauch in l/100 km und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in g/km (im Vergleich zum Durchschnitt aller Neuwagen-Modelle). Die Etikette unterteilt die Fahrzeuge in sieben Effizienzkatoren von A bis G, die auf Basis einer Bewertungszahl, die auf dem Treibstoffverbrauch im Verhältnis zum Leergewicht basiert, ermittelt wird. Die Kategorien werden so festgelegt, dass ein Siebtel in die Kategorie A fällt. Die Kategorien werden alle zwei Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Aufgrund des technologischen Fortschritts hat der Anteil der Fahrzeuge in der Kategorie A in den vergangenen zwei Jahren stark zugenommen, so dass nicht mehr nur die effizientesten Fahrzeuge in der Kategorie A sind. Ab 1. Juli 2008 werden strengere Effizienzkriterien gelten.

Parallel zur Energieetikette hat der Bund Bemessungskriterien zur objektiven Umweltbelastung der Fahrzeuge (vor allem CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) entwickelt (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge "KeeF"). Es besteht die Absicht, die Energieetikette und die KeeF zusammenzuführen. Das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UWEK) hat seinen beiden Bundesämtern BFE und BAFU den Auftrag erteilt, die Energieetikette in eine Umweltetikette weiterzuentwickeln. Die Umweltetikette erlaubt eine Differenzierung nach ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien. Die Überführung der Energieetikette in eine Umweltetikette ist per 2010 geplant.

Aufgrund dieser Entwicklungen ist der Zeitpunkt für eine Revision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben ungünstig. Der Bund ist zurzeit daran, eine Umweltetikette zu entwickeln, welche die technische Grundlage für die Ökologisierung der Verkehrsabgaben bilden soll. Mit diesen technischen Vorgaben ist auch sichergestellt, dass eine gewisse Harmonisierung zwischen den kantonalen Abgabemodellen stattfindet. Eine Überprüfung des Verkehrssteuergesetzes soll daher frühestens an die Hand genommen werden, wenn der Bund die technischen Grundlagen in Form der Umweltetikette beschlossen hat. Die Inkraftsetzung der Umweltetikette ist auf 2010 vorgesehen.

## 2. Überblick über kantonale Motorfahrzeugsteuern

### 2.1. Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge

Es gibt zahlreiche Kantone, welche Rabatte für sparsame und emissionsarme Fahrzeuge wie Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Energieeffizienzkatoren A-Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Alternativtreibstoffen wie Erdgas, Biogas und Wasserstoff eine Reduktion auf der Motorfahrzeugsteuer gewähren.

---

<sup>1</sup> [www.bfe.admin.ch/Energieetikette/00886/x.html?lang=de](http://www.bfe.admin.ch/Energieetikette/00886/x.html?lang=de)

Tabelle 1: Überblick über die Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge in den Kantonen (Stand 1.3.2008)

Kanton	Elektro	Hybrid	Gas	andere	Kommentar zu den gewährten Rabatten
AG					Keine Rabatte oder anderweitigen Vergünstigungen.
AI	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	Der Grosse Rat kann für besonders umweltfreundliche Motorfahrzeuge auf Stufe Verordnung die Strassenverkehrssteuer reduzieren.
AR	✓	✓			50% der ordentlichen Steuern für Elektro- und Hybridfahrzeuge.
BL	✓	✓	✓		Vollständige Befreiung von der Verkehrssteuer für Elektro- und ausgewählte Hybridfahrzeuge sowie Fahrzeuge, welche mehr als 50% der Gesamtreichweite mit alternativen Treibstoffen zurücklegen.
BS	✓				20% Ermässigung auf den regulären Motorfahrzeugsteuern für Elektrofahrzeuge.
BE	✓				50% Ermässigung für Batterie-E-Fahrzeuge.
FR	✓	✓	✓		30% Rabatt für Fahrzeuge mit Elektromotor, mit Erdgas oder Biogas und für Hybridfahrzeuge.
GE	✓	✓	✓		Bedingungen für die Befreiung der Verkehrssteuer 2008: Effizienzklasse A der Energieetikette; EURO-Norm 4; CO <sub>2</sub> -Emissionen unter 130 g/km; Partikelaustritt unter 0.010 g/km; Elektrofahrzeuge.
GL	✓	✓			Befreiung von der Verkehrssteuer für Elektro- und ausgewählte Hybridfahrzeuge sowie Fahrzeuge, welche mehr als 50% der Gesamtreichweite mit alternativen Treibstoffen zurücklegen.
GR	✓	✓			20% der Motorfahrzeugsteuern für Elektro- und Hybridfahrzeuge gemäss Gewichtstarif.
JU	✓	✓	✓		50% der ordentlichen Steuern für Elektro-, Hybrid- und Gasfahrzeuge.
LU	✓	✓	✓	✓	Verkehrssteuer beträgt für Elektro-, Gas-, Wasserstoff-, Brennstoffzellen- oder Hybridfahrzeuge 20% des tiefsten Steueransatzes der entsprechenden Fahrzeugart.
NE	✓	✓	✓	✓	50% Verkehrssteuerrabatt für Elektro-, Gas- und Hybridfahrzeuge
NW	✓	✓	✓		50% Verkehrssteuerrabatt für Fahrzeuge mit Hybridantrieb. Fr. 50.- bis 500.- kg für Elektro- und Gasfahrzeuge, danach 10 Fr. pro 100 kg.
OW	✓				Fr. 125.- für Elektrofahrzeuge (leichte Motorwagen), Fr. 300.- für Elektrofahrzeuge (schwere Motorwagen)
SH	✓	✓			Für Fahrzeuge mit Hybridantrieb 50% des Steueransatzes der entsprechenden Fahrzeugklasse. Elektrofahrzeuge: Fr. 120.- für 30 kW, Fr. 12.- für je zusätzliche 5 kW.
SZ	✓	✓	✓	✓	Für Fahrzeuge mit Elektro-, Gas-, Hybrid-, oder anderem Alternativantrieb ist das Gesamtgewicht für die Besteuerung massgebend. Steueransätze sind auf 20-50% reduziert.
SO	✓				Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge
SG	✓				50% der Motorfahrzeugsteuern für Elektrofahrzeuge
TG	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	Zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen kann der Regierungsrat für alternative Antriebskonzepte oder verbrauchsarme Fahrzeugarten die Steuer um bis zu 70% senken.
TI	✓				50% Verkehrssteuerrabatt für Elektrofahrzeuge.
UR	✓				Zwei Drittel der Normalsteuer für batterieangetriebene Fahrzeuge und solche, die diesen gleichzustellen sind.
VD	✓	✓	✓	✓	Reduzierte Verkehrssteuer für Elektrofahrzeuge: 51.- Fr. 50% Verkehrssteuerrabatt für Fahrzeuge, welche folgende Kriterien erfüllen: CO <sub>2</sub> -Emissionen unter 120 g/km; Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter gemäss Typ (No 30); Gasfahrzeuge.
VS	✓				Elektrofahrzeuge Fr. 80.- für 10 kW, Fr. 20.- für je zusätzliche 5 kW.
ZH	✓	✓			Keine Motorfahrzeugsteuern für reine Elektrofahrzeuge; 50% Verkehrssteuerrabatt für Hybridfahrzeuge.
ZG	✓				Rabatt von zwei Drittel der Normalsteuer für batterieangetriebene Fahrzeuge.

## 2.2. Bestrebungen in den Kantonen

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat eine Empfehlung abgegeben über ein Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein Interesse daran, dass eine Ökologisierung der Verkehrssteuer modellmässig möglichst weitgehend mit anderen Kantonen abgestimmt ist. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern beruhen gegenwärtig auf folgenden Steuerbemessungsgrundlagen:

*Tabelle 2: Steuerbemessungsgrundlagen in den Kantonen*

<b>Steuerbemessungsgrundlage</b>	<b>Kantone</b>
Steuern nach KW	GE
Steuern nach Steuer PS	AG, BS, GR, LU
Steuern nach Gesamtgewicht	AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Steuern nach Hubraum (cm <sup>3</sup> )	FR, GL, NW, OW, SH, SO, ZH, VS, TG

Es gibt etliche Kantone, welche beabsichtigen, die Motorfahrzeugsteuern in Richtung Gewichtsbesteuerung weiterzuentwickeln. Die Gewichtsbesteuerung vereint zahlreiche Plausibilitätskriterien, um die Motorfahrzeugsteuer ökologisch auszurichten und diese zusätzlich einfach, transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Auch der Bund erhebt seine Steuern auf dem Verbrauch (Mineralölsteuern, Zollzuschlag) bzw. nach den Emissionen (Stichwort: CO<sub>2</sub>-Abgabe, Importsteuer). Die Gewichtsbesteuerung ist ebenfalls Bestandteil der Empfehlungen der Schweizerischen Strassenverkehrsämter (asa).

Die Gewichtsbesteuerung fördert die Inverkehrsetzung von leichten Fahrzeugen. Je leichter ein Fahrzeug ist, desto weniger wird die Umwelt beansprucht (Verbrauch, Abgas, Emissionen, Tendenz zu leistungsschwachen Motoren, usw.). Das Baselbieter Modell verzichtet zwar auf eine Differenzierung wie sie die kombinatorischen Modelle kennen, die mehrere Kriterien (Gewicht, Verbrauch, Emissionen) berücksichtigen und untereinander verschieden gewichten. Grundsätzlich kann jedoch festgehalten werden, dass das Baselbieter-Modell der Verkehrsabgaben basierend auf dem Fahrzeuggewicht im interkantonalen Vergleich als fortschrittlich bezeichnet werden kann.

## 3. Auswirkungen der geltenden Steuerbefreiung

Gemäss Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben werden Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, von der Verkehrssteuer befreit. Das Gesetz selber enthält eine Bestimmung, wonach Fahrzeuge, die durch Batteriestrom angetrieben werden, einen Steuerrabatt von 20% enthalten (vgl. § 7 Abs. 4 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben). Diese Bestimmung findet während der Geltungsdauer des Dekrets keine Anwendung.

In der Vorlage 2003-115 betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben ging man von Steuerausfällen während den Jahren 2004 bis 2008 von insgesamt 170'000 Franken aus (rund Fr. 34'000.- pro Jahr). Die damals vorgenommenen Schätzungen bezüglich Anzahl steuerbefreiter Fahrzeuge wurden bei weitem übertroffen.

*Tabelle 3: Anzahl steuerbefreite Fahrzeuge in den Jahren 2004 bis 2008 und Steuerertragsausfall*

	Elektrofahrzeuge	Hybridfahrzeuge	Gasfahrzeuge	<b>Total Fahrzeuge</b>	<b>Steuerertrags- ausfall (in Fr.)</b>
<b>2004</b>	124	28	25	<b>177</b>	<b>46'670</b>
<b>2005</b>	124	60	46	<b>230</b>	<b>73'126</b>
<b>2006</b>	128	81	71	<b>280</b>	<b>97'669</b>
<b>2007</b>	127	300	164	<b>591</b>	<b>333'368</b>
<b>2008*</b>	129	349	282	<b>760</b>	<b>378'954</b>
<b>TOTAL</b>					<b>929'787</b>

\*Stichtag 30.4.2008

In der Vorlage 2003-115 wurde die Anzahl der im Jahr 2008 von den Verkehrsabgaben befreiten Fahrzeuge auf 174 geschätzt. Die Anzahl von der Verkehrsabgabe ausgenommenen Fahrzeuge beträgt im Jahr 2008 760 und ist damit mehr als vier Mal so hoch wie angenommen. Der technologische Wandel wurde stark unterschätzt. Der gesamte Steuerausfall beträgt für die Jahre 2004 bis 2008 über 900'000 Franken, wobei dieser Betrag schlussendlich aufgrund der Stichtagsbetrachtung per 30.4.2008 noch höher sein dürfte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Steuerrabatt auf den Verkehrsabgaben seit 1.1.2007 aufgehoben ist, was sich in einem höheren Steuerausfall ab 2007 äussert.

Die Anzahl steuerbefreiter Fahrzeuge hat sich vor allem bei den Hybrid- und Gasfahrzeugen über den Erwartungen entwickelt. Bei den Hybridfahrzeugen erfreuen sich der Toyota Prius und der Honda Civic wachsender Beliebtheit. Beide Fahrzeugmodelle gehören zu den energieeffizientesten Fahrzeugen der Kategorie A. Auch bei den reinen Elektrofahrzeugen hat ein Zuwachs stattgefunden: 2003 waren im Kanton Basel-Landschaft noch 81 Elektrofahrzeuge immatrikuliert, im Jahr 2008 sind es 129.

Mit den geltenden Bestimmungen werden gemessen an der Energieeffizienz nicht nur die umweltfreundlichsten Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit. Vergleicht man die im Kanton Basel-Landschaft steuerbefreiten Fahrzeuge mit dem Verbrauchskatalog der Energieetikette, zeigt sich, dass nicht alle steuerbefreiten Fahrzeuge in die energieeffizienteste Kategorie A eingeteilt werden. Es gibt Fahrzeugmodelle, wie beispielsweise der Lexus (Elektro-Hybrid-Antrieb) oder der gasbetriebene Opel Zafira, welche in die Effizienzategorie B eingeteilt sind.

Des Weiteren ist zu beachten, dass mit den geltenden Bestimmungen Gas- und Hybridfahrzeuge von der Steuerbefreiung profitieren, welche vor der Einführung der Energieetikette in Betrieb genommen worden sind und daher über keine Energieetikette verfügen und die EURO-Norm 4 nicht erfüllen (vgl. Kapitel 4.1). Es ist anzunehmen dass diese Fahrzeuge durchwegs eine schlechtere Energieeffizienz aufweisen.

#### **4. Energie- und emissionsarme Fahrzeuge**

Im Nahbereich von stark befahrenen Strassen belasten konventionelle Motorfahrzeuge die Anwohner und Verkehrsteilnehmer mit gesundheitsschädigenden Abgasen wie krebserzeugendem Benzol, Russpartikeln und Stickoxiden. Sie verursachen auch den Sommersmog, die Versauerung von Ökosystemen sowie einen übermässigen Stickstoffeintrag in Böden und Gewässer. Der Verkehr ist aber auch für mehr als 30 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz verantwortlich.

Um die Luftschadstoffbelastung und die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu reduzieren, ist der Einsatz von emissionsarmen und energieeffizienten Antriebssystemen unabdingbar. Entsprechende Fahrzeuge sind beim Kauf etwas teurer. Die Betriebskosten sind in der Regel im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen dafür etwas niedriger. Hybridfahrzeuge und Erdgasfahrzeuge dominieren heute den Schweizer Markt der verbrauchs- und emissionsarmen Fahrzeuge. Bezüglich der Umweltbelastung führen beide Fahrzeugarten zu deutlich geringeren Emissionen, bei den Hybridfahrzeugen insbesondere im Stadt- und Agglomerationsverkehr.

#### **4.1. Euronormen**

Seit 1995 werden in der Schweiz die Abgasnormen der Europäischen Union (EU) und die Daten für die Inkraftsetzung übernommen. Die Abgasvorschriften (Euro-Normen) legen für die verschiedenen Fahrzeugtypen die Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM) fest. Die Grenzwerte unterscheiden sich dabei sowohl nach Motorentyp (Benzin- oder Dieselmotor) als auch nach Fahrzeugtyp (Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse und Motorräder). Seit dem 1. Januar 2006 gilt in der Schweiz für neue Personenwagen die Euro-4-Norm. Weitere Verschärfungen der europäischen Normen werden automatisch in die schweizerische Gesetzgebung übernommen. Die Inkraftsetzung erfolgt jeweils zum gleichen Zeitpunkt wie in der EU.

#### **4.2. Elektrofahrzeuge**

Die emissionsärmste Art sich fortzubewegen wird mit einem Elektroantrieb erreicht. Elektrofahrzeuge fahren sehr leise und stossen keine Abgase aus. Sie sind deshalb besonders geeignet für den Stadt- und Agglomerationsverkehr. Wie ökologisch sie insgesamt sind, hängt ganz wesentlich vom Strom ab, der zum Laden der Batterien verwendet wird. Schweizer Strom ist fast CO<sub>2</sub>-frei. Immer mehr Energieversorger bieten zudem Strom aus erneuerbaren Quellen an, der aus einheimischen Solaranlagen, Wind- oder Wasserkraftwerken stammt. Auf diese Art gewonnener Strom ist umweltfreundlich und klimaschonend. Ein grosser Nachteil ist immer noch die geringe Reichweite. In den letzten Jahren wurden nur sehr wenige Fahrzeuge im Kanton Basel-Land immatrikuliert.

#### **4.3. Hybridfahrzeuge**

Hybridfahrzeuge verfügen über zwei verschiedene Antriebsarten. In der Regel sind ein Elektro- und ein Benzinmotor eingebaut. Die Kombination mit einem Diesel- oder Erdgasmotor ist technisch möglich und wird in nächster Zeit auch angeboten.

Ein Hybridfahrzeug nutzt die Vorteile beider Antriebsarten. Beim Anfahren erfolgt der Antrieb normalerweise nur über den Elektromotor, bei höheren Geschwindigkeiten schaltet der Verbrennungsmotor zu. Hybridfahrzeuge verursachen im Vergleich zu Diesel- und Benzinfahrzeugen geringere Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das gilt insbesondere im Stadtverkehr, wo sie allein mit Elektrizität bewegt werden können. In diesen besonders schadstoffbelasteten Gebieten erzielt ein Hybridfahrzeug einen positiven Umwelteffekt.

#### **4.4. Erdgasfahrzeuge**

Neuere Erdgasfahrzeuge belasten die Umwelt deutlich geringer als Benzin- und Dieselfahrzeuge. Krebserzeugende Stoffe wie Benzol und Dieselerusspartikel sind bei Erdgasfahrzeugen praktisch nicht messbar. Das Ozonbildungspotenzial von Erdgasfahrzeugen ist deutlich geringer als das von Benzinfahrzeugen. Erdgasfahrzeuge sind deshalb besonders in jenen Regionen eine vorteilhafte Lösung, wo immer wieder hohe Ozonwerte erreicht werden. Auch bei den Treibhausgasen schneiden Erdgasfahrzeuge günstiger ab als vergleichbare herkömmliche Autos. Sie emittieren rund 10 bis 30 Prozent weniger Treibhausgase als Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

## 5. Anpassung des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Die Zulassungszahlen der emissionsarmen und energieeffizienten Fahrzeuge wie z.B. Hybrid- und Gasfahrzeuge nahmen in den letzten Jahren stark zu. Es ist davon auszugehen, dass ohne Steuerbefreiung ebenfalls ein Umsteigeeffekt auf ökologischere Fahrzeuge eintreten würde, allerdings mit zeitlicher Verzögerung. Die gefahrenen Fahrzeuge werden im Durchschnitt nach 11 Jahren aus dem Verkehr gezogen, was automatisch zu einer Erneuerung des Wagenparks führt. Mit der Steuerbefreiung soll der Kaufentscheid zugunsten von ökologischeren Fahrzeugen beeinflusst werden. Eine Steuerbefreiung sollte daher auf der Zeitachse abnehmend sein. Da das Dekret auf drei Jahre befristet ist, wird auf eine degressive Ausgestaltung der Steuerbefreiung verzichtet.

Aufgrund des zu erwartenden Mitnahmeeffektes wird vorgeschlagen, dass die Steuerbefreiung lediglich noch 50% betragen soll. In einer Studie der ETH empfehlen Experten<sup>2</sup>, dass eine Wirkung erzielbar ist, wenn der Rabatt mind. 50% beträgt resp. insgesamt ein Bonus von 1000 Fr. über drei Jahre gewährt wird. Wenn der Steuerrabatt aktiv kommuniziert wird, ist der Lenkungseffekt noch grösser. Bei Kantonen mit einem Steuerrabatt werden rund 45% mehr Hybridfahrzeuge immatrikuliert als in Kantonen ohne Rabatt. Es ist also davon auszugehen, dass auch mit einer 50%igen Steuerbefreiung ein massgeblicher Lenkungseffekt erzielt werden kann. Die Verkehrssteuer trägt zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur bei. Eine 100%ige Steuerbefreiung würde die Fussgänger, welche die Strasseninfrastruktur nicht abnützen, benachteiligen.

Im Interesse des Umweltschutzes sollen nur besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit werden. Diese Zielsetzung wird mit dem geltenden Dekret nicht erreicht, da auch Fahrzeuge der Energieklassen B und C sowie Fahrzeuge ohne Energieetikette von der Steuerbefreiung profitieren. Damit gewährleistet ist, dass der Umweltschutzbeitrag der steuerbefreiten Fahrzeuge möglichst hoch ist, sollen folgende Fahrzeugtypen bzw. neuen Kriterien zur Anwendung gelangen:

1. Personenwagen, welche mit Hybrid-, Erd- oder Biogas betrieben werden können und auf der Basis der Energieetikette das Kriterium der Energieeffizienz A und mindestens die EURO-Norm 4 erfüllen.
2. Lieferwagen und Nutzfahrzeuge, welche mit Hybrid, Erd- oder Biogas betrieben werden können und mindestens die EURO-Norm 4 erfüllen (Lieferwagen und Nutzfahrzeuge verfügen über keine Energieetikette).
3. Strassenfahrzeuge mit Elektroantrieb.

In der praktischen Umsetzung hat sich das Beurteilungskriterium, wonach mehr als die Hälfte der Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurückgelegt werden muss, als wenig geeignet erwiesen. Die meisten Erdgasfahrzeuge sind sogenannte Bi-Fuel-Fahrzeuge: Sie haben einen Treibstofftank für Erdgas und für Benzin. Der Benzintank ist für Notfälle gedacht. Das Erdgastankstellennetz wird in der Schweiz laufend verdichtet, so dass die Versorgung immer einfacher wird. Allein schon der Preisdifferenz wegen würde ein Besitzer sein Erdgasfahrzeug nur im Notfall mit dem deutlich teureren Benzin betanken. Mit der Einführung dieser Kriterien hätten im Jahr 2008 weniger Fahrzeuge von der Steuerbefreiung profitiert und der Steuerausfall hätte (Stichtag 30.4.2008) 335'240 Franken betragen.

Am 1. Juli 2008 wird eine neue Energieetikette mit strengeren Kriterien für die Energieeffizienz eingeführt. Diese revidierte Energieetikette gilt bis 30. Juni 2010 und bildet Basis für die Beurteilung der Energieeffizienz ab 1.1.2009 bis 31.12.2010. Sollte die Energieetikette im Jahr 2010 revidiert werden, so würde diese als neue Grundlage ab 1.1.2011 angewandt. Eine unterjährige Anpassung der Daten in der EDV-Anwendung der

---

<sup>2</sup> Prof. Peter de Haan, ETH, Institute for Environmental Decisions, Natural and Social Science Interface: "Wie der Staat den Neuwagen-Kaufentscheid beeinflussen kann", Referat vom 25. Januar 2007.

Motorfahrzeugkontrolle sollte vermieden werden.

Es ist vorgesehen, dass nach Inkraftsetzung der Umweltetikette, welche zurzeit beim Bund in Erarbeitung ist, das Gesetz über die Verkehrsabgaben vermehrt ökologisch ausgerichtet werden soll. Gemäss Angaben des Bundes wird die Umweltetikette voraussichtlich im Jahr 2010 in Kraft gesetzt. Das Dekret soll daher für drei Jahre, d.h. bis Ende 2011 Gültigkeit haben.

## 6. Finanzielle Auswirkungen

Aufgrund der verstärkten Ausrichtung des Dekrets auf die energieeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge nimmt die Anzahl der anspruchsberechtigten Fahrzeuge gegenüber der heutigen Regelung ab. Es ist aber mit einer sehr dynamischen Zunahme der Anzahl Hybridfahrzeuge zu rechnen.

Tabelle 4: Auswirkungen der Anpassungen des Dekrets

	Elektro- fahrzeuge	Hybrid- fahrzeuge	Gas- fahrzeuge	<b>Total Fahrzeuge</b>	<b>Steuerertrags- ausfall (in Fr.) (100% Rabatt)</b>	<b>Steuerertrags- ausfall (in Fr.) (50% Rabatt)</b>
<b>2008*</b> (geltendes Dekret)	129	349	282	<b>760</b>	<b>378'954</b>	-----
<b>2008*</b> (neues Dekret)	96	259	120	<b>475</b>	<b>242'661</b>	<b>121'330</b>
<b>2009</b> (Schätzung)	106	550	240	<b>896</b>	<b>512'101</b>	<b>256'051</b>
<b>2010</b> (Schätzung)	116	700	360	<b>1176</b>	<b>706'038</b>	<b>353'019</b>
<b>2011</b> (Schätzung)	128	840	480	<b>1448</b>	<b>910'751</b>	<b>455'376</b>
<b>TOTAL 2009-2011</b>					<b>2'128'890</b>	<b>1'064'446</b>

\*Stichtag 30.4.2008

Für die Prognose der finanziellen Auswirkungen müssen Annahmen getroffen werden. Bei den Elektrofahrzeugen wird aufgrund der Entwicklung in den vergangenen Jahren von einer jährlichen Zunahme der Anzahl Fahrzeuge von 10% ausgegangen. Bei den Elektro- und Erdgas-Hybridfahrzeugen gehen wir von einem technologischen Wandel aus, der dazu führen dürfte, dass neue Fahrzeuge mit Hybridantrieb auf den Markt kommen und die Energieeffizienz A erfüllen. In den kommenden Jahren prognostizieren wir einen Zuwachs der Anzahl Fahrzeuge von 38%, 27% und 20% (Basis Ende Jahr). Bei den Gasfahrzeugen prognostizieren wir, dass die Anzahl der Gasfahrzeuge nach einer Verdoppelung in den Folgejahren immer noch einen hohen Zuwachs verzeichnen wird.

Mit einer 50%igen Steuerbefreiung ist für die Jahre 2009 bis 2011 mit einem Steuerertragsausfall von rund 1 Mio. Franken zu rechnen.

## 7. Parlamentarische Vorstösse

### 7.1. Postulat 2003/312 der SP-Fraktion vom 10. Dezember 2003 betr. "Änderung des Verkehrsabgabengesetzes"

Der Wortlaut des Postulats gestaltet sich wie folgt:

*"Die Diskussion über das Postulat «Dekretsänderung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben» hat gezeigt, dass das Gesetz über die Verkehrsabgaben überarbeitet werden muss.*

*Heute wird die Höhe der Verkehrsabgabe fast ausschliesslich vom Gewicht des Fahrzeuges bestimmt. Das ist unbefriedigend. Neben allen positiven Seiten der Mobilität ist unbestritten, dass der Strassenverkehr wesentlich zur Umweltbelastung beiträgt. Es ist deshalb im Interesse der Allgemeinheit, wenn umweltfreundliche Fahrzeuge bevorzugt werden.*

*FahrzeughalterInnen, welche bereit sind, umweltfreundliche - und damit oft auch teurere - Autos anzuschaffen, sollten mit tieferen Verkehrsabgaben belohnt werden. Dies war früher bereits einmal der Fall! Die Verordnung zum Verkehrsabgabengesetz sieht einen massiven Steuerrabatt für Fahrzeuge vor, welche die kantonalen Abgasnormen erfüllen. Der Rabatt ist allerdings auf die Jahre 1986 bis 1991 beschränkt, ist also heute leider nicht mehr anwendbar.*

*In den letzten Jahren hat es verschiedentlich Vorstösse (2003/238) oder Entscheide (2003/115) gegeben, die eine Steuerreduktion für Elektro-, Gas- und andere alternative Fahrzeuge zum Inhalt haben. Diese Bemühungen sind zu begrüessen. Die Umweltbelastung wird dadurch kaum vermindert, da diese Fahrzeuge heute noch Nischenprodukte sind. Erfolgversprechender wäre es, wenn grundsätzlich umweltfreundliche, «ökoeffiziente» Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden. Um die Mobilität nicht unnötig zu fördern, muss die Umlagerung allerdings einnahmenneutral erfolgen.*

***Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Landrat eine Vorlage zur Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben unterbreiten. Dabei soll die Höhe der Abgabe hauptsächlich von der Ökoeffizienz des Fahrzeuges abhängen. Die Umlagerung soll einnahmenneutral erfolgen."***

#### **Erwägungen:**

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen des Dekrets über die Verkehrsabgaben fliesst die Energieetikette als neues Beurteilungskriterium für die Verkehrssteuerbefreiung ein. Damit werden nur noch besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge von der Verkehrssteuer befreit. Dies stellt einen wichtigen Schritt in Richtung verstärkte Ökologisierung der Verkehrsbesteuerung dar.

Wie in Kapitel 1 der Vorlage ausgeführt wird auf Bundesebene eine Umweltetikette entwickelt, mit welcher die Energieetikette und die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge ("KeeF") zusammengeführt werden. Die Umweltetikette wird eine Differenzierung nach ökologischen und insbesondere auch nach lufthygienischen Kriterien zulassen. Die Überführung der Energieetikette in eine Umweltetikette ist per 2010 geplant. Eine Überprüfung des kantonalen Verkehrssteuergesetzes soll auf der Basis der

Umweltetikette und soweit wie möglich in Abstimmung mit anderen Kantonen an die Hand genommen werden.

**Antrag:**

Aufgrund dieser Ausgangslage beantragt der Regierungsrat, das Postulat der SP-Fraktion als erfüllt abzuschreiben.

**7.2. Postulat 2005/127 von LR Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005 betreffend "Befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge"**

Der Wortlaut des Postulats lautet wie folgt:

*"Gemäss dem Dekret (Vorlage 2003-115) zum Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 13. Mai 2003, §1 Absatz 1 und 2, werden Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge, die mehr als die Hälfte ihrer Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurücklegen können, während vier Jahren von der Verkehrssteuer befreit. Diese Befreiung stellt eine sinnvolle Investition zur Förderung einer umweltschonenderen Antriebstechnologie dar.*

*Das Erdgastankstellennetz in der Schweiz besteht derzeit erst aus etwa fünfzig Tankstellen, wobei die Tendenz steigend ist. Einzelne Regionen - insbesondere die grösseren Agglomerationen - sind gut erschlossen, andere noch kaum. Das insgesamt noch unbefriedigende Erdgas-Tankstellennetz zwingt die Autoindustrie die Erdgasfahrzeuge mit einem zusätzlichen Benzinmotor auszurüsten, was infolge der geringen Erdgas-Tankstellendichte auch notwendig ist um insgesamt eine genügende, alltagstaugliche Reichweite zu erhalten.*

*Erdgas benötigt im Vergleich zu Benzin oder Diesel deutlich mehr Volumen um die entsprechende Reichweite zu erreichen. Bei Modellen wie zum Beispiel Volvo wurde von der Autoindustrie bewusst darauf geachtet, dass beim Fahrgast- und Kofferraum kein Platz verloren geht um das Auto Familien tauglich zu machen. Dies führt dazu, dass die Reichweite des alternativen Treibstoffes etwas weniger als die Hälfte der gesamten Reichweite beträgt. Zur Zeit sind auf dem Markt nur ganz wenige Fahrzeuge erhältlich, welche diese restriktive Einschränkung betreffend der Reichweite des alternativen Treibstoffes (§1, Absatz 2 des Dekretes 2003-115) erfüllen. Zahlreiche weitere Fahrzeuge erfüllen diese Bedingung knapp nicht. Käuferinnen und Käufer solcher Fahrzeuge werden bislang steuerlich nicht entlastet, was insbesondere für Familien ein wesentlicher Nachteil darstellt und den Verkauf solcher insgesamt noch immer ökologischeren Autos kaum fördert.*

*Ich bitte den Regierungsrat eine Gesetzesvorlage auszuarbeiten, mit der die restriktive und Familien unfreundliche Einschränkung bezüglich der Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge gelockert wird."*

**Erwägungen:**

Vgl. Erwägungen in Kapitel 7.1.

**Antrag:**

Aufgrund dieser Ausgangslage beantragt der Regierungsrat, das Postulat von LR Jürg Wiedemann als erfüllt abzuschreiben.

## **8. Anträge an den Landrat**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat:

1. Dem Entwurf des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben (Beilage 1) zuzustimmen.

2. Folgende parlamentarische Vorstösse als erfüllt abzuschreiben:

2.1. Postulat 2003/312 der SP-Fraktion vom 10. Dezember 2003 betr. "Änderung des Verkehrsabgabengesetzes"

2.2. Postulat 2005/127 von LR Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005 betr. "Befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und Biogasfahrzeuge"

Liestal,

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

die Präsidentin:

der Landschreiber: