



Vorlage an den Landrat

betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben

Vom 13. Mai 2003

Inhaltsverzeichnis

<i>Übersicht</i>	2
A. Ausgangslage.....	3
1. EFFILEX: Gegenstandslosigkeit der bisherigen Verordnung des Landrates (heute: Dekret) vom 19. September 1985 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben	3
2. Die heutige Verkehrsbesteuerung der Elektro- und Hybridfahrzeuge.....	3
3. Parlamentarische Vorstösse	4
B. Die Elektro- und Hybridfahrzeuge.....	6
1. Antriebstechnik	6
2. Vergleichsweise geringe Umweltbelastung	7
3. Ungenügende finanzielle Anreize	8
C. Einführung einer befristeten Verkehrssteuerbefreiung für Elektro- und Hybridfahrzeuge	9
1. Förderungswürdigkeit.....	9
2. Erlass eines neuen Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben.....	10
3. Erläuterungen zum Dekretsentwurf	12
4. Finanzielle Auswirkungen.....	12
D. Anträge an den Landrat.....	15

Übersicht

In den Jahren 1986 bis und mit 1990 förderte unser Kanton erfolgreich die Einführung von Abgaskatalysatoren, indem der Landrat die Verkehrssteuer für all jene Fahrzeuge stufenweise herabsetzte oder gänzlich erliess, die aufgrund der neuen Katalysatortechnik die eigens vom Kantonsparlament festgelegten (strengen) kantonalen Abgasnormen einhalten konnten. Damit nahm das Baselbiet eine vielseitig beachtete Vorreiterrolle in der Schweiz ein. Das gilt auch für die Verkehrssteuerermässigung von 20% für batteriegestriebene Motorfahrzeuge, die in unserem Kanton im Jahr 1982 eingeführt wurde und mittlerweile seit mehr als 20 Jahren in Kraft steht.

Zwei parlamentarische Vorstösse beziehen sich auf die Vorreiter- und Vorbildfunktion unseres Kantons im Bereich des Umweltschutzes und schlagen vor, sowohl reine Elektrofahrzeuge als auch sog. Hybridfahrzeuge (Elektro- oder Erdgas-/Biogasantrieb kombiniert mit einem konventionellen Benzin-/Dieselantrieb) bei der Verkehrssteuer zu privilegieren. Obwohl solche Motorfahrzeuge unbestrittenermassen weniger umweltbelastend sind als konventionell angetriebene, sind sie nach geltendem Recht diesen gegenüber steuerlich im Nachteil. Elektro- und Hybridfahrzeuge sind nämlich aufgrund ihrer speziellen Technik vergleichsweise schwer, namentlich die Stromspeicher (Batterien) schlagen hier zusätzlich zu Buch. Da Elektro- und Hybridfahrzeuge heute wie alle anderen Motorfahrzeuge in unserem Kanton der Gewichtsbesteuerung unterliegen, fällt die Steuerbelastung für diese emissionsarmen Fahrzeuge – trotz des bestehenden 20%-igen Nachlasses für reine Elektrofahrzeuge – relativ hoch aus.

Um die Attraktivität dieser Fahrzeuge im Interesse des Umweltschutzes zu fördern, schlägt der Regierungsrat dem Landrat vor, Elektro- und Hybridfahrzeuge während 5 Jahren (2004 – 2008) gänzlich von der Verkehrssteuer zu befreien. Damit erhofft sich der Regierungsrat einen Impuls zur vermehrten Anschaffung dieser Fahrzeuge, was unserer Umwelt und damit der gesamten Bevölkerung zu Gute kommt.

A. Ausgangslage

1. *EFFILEX: Gegenstandslosigkeit der bisherigen Verordnung des Landrates (heute: Dekret) vom 19. September 1985¹ zum Gesetz über die Verkehrsabgaben*

Mit dem von der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion lancierten Projekt "EFFILEX: Überprüfung der kantonalen Erlasse auf Notwendigkeit und Aktualität" sollen unter anderem Erlasse aufgehoben und aus der Systematischen Gesetzessammlung entfernt werden, die inhaltlich gegenstandslos geworden sind. Das trifft auf die im Titel erwähnte – formell immer noch in Kraft stehende – Landratsverordnung (Dekret) zu. Mit diesem Erlass beschloss der Landrat, Katalysatorfahrzeuge während fünf Jahren ab Inkrafttreten der Landratsverordnung (1.1.1986) hinsichtlich der Verkehrssteuer zu privilegieren. Die Aktion dauerte von 1986 bis und mit 1990, danach wurde auch für diese Fahrzeuge wieder die volle Verkehrssteuer erhoben. Folglich ist die Verordnung (Dekret) vom 19. September 1985 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben gegenstandslos und daher aufzuheben. Mit der hier unterbreiteten Vorlage schlägt der Regierungsrat dem Landrat vor, statt dessen ein neues Dekret zum Verkehrsabgabengesetz zu beschliessen, mit dem aus Gründen des Umweltschutzes Elektro- und Hybridfahrzeuge für eine gewisse Zeit von der Verkehrssteuer befreit werden.

2. *Die heutige Verkehrsbesteuerung der Elektro- und Hybridfahrzeuge*

Gemäss Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 25. Juni 1981 (SGS 341) wird die basellandschaftliche Verkehrssteuer für Motorfahrzeuge und Anhänger nach deren Gesamtgewicht gemäss Fahrzeug- und Anhänger ausweis bemessen.² Unter Berücksichtigung der Geldwertänderungen beträgt die jährliche Verkehrssteuer für Personenwagen zur Zeit 27,0556 Rappen pro Kilogramm Gesamtgewicht.³

Im Interesse des Umweltschutzes sieht das Verkehrsabgabengesetz vor, dass mit Batterie-strom angetriebene Fahrzeuge gegenüber den mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Fahrzeugen privilegiert werden, indem für sie nur 80% des ordentlichen Steuersatzes zu bezahlen sind.⁴ Dabei ist nicht entscheidend, ob der Strom für den Betrieb dieser Fahrzeuge aus der Steckdose bezogen oder – wie bei Solarfahrzeugen üblich – an Bord produziert wird.

¹ SGS 341.1, GS 29.150

² § 8 Absatz 1 Verkehrsabgabengesetz

³ § 7 Absatz 1 Buchstabe a in Verbindung mit § 10 Verkehrsabgabengesetz

⁴ § 7 Absatz 4 Verkehrsabgabengesetz

Massgebend ist, dass das Fahrzeug ausschliesslich mit Batteriestrom betrieben wird, womit die sog. Hybridfahrzeuge⁵ heute nicht von der Steuerermässigung profitieren, obwohl auch sie beim Fahren mit dem alternativen Antrieb einen Umweltschutzbeitrag leisten.

Im Kanton Basel-Landschaft sind vorwiegend Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder sowie Arbeits- und Motorkarren (z.B. Gabelstapler) mit reinem Elektroantrieb ausgerüstet. Vereinzelt sind aber auch Lieferwagen, dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Leichtmotorfahrzeuge mit einem Elektroantrieb immatrikuliert. Zwischen 1987 und 1993 verzehnfachte sich in der Schweiz der Bestand der Elektrofahrzeuge, verringerte sich dann aber wieder aufgrund einer wirtschaftlichen Rezessionsphase von 1994 bis 1997 um etwa 10%. Anschliessend nahm der Bestand der Elektrofahrzeuge von 1998 bis 1999 wieder um 15 – 20% zu. In den vergangenen drei Jahren blieb der Bestand der Fahrzeuge mit Elektroantrieb etwa konstant. Gemäss Statistik der Motorfahrzeugkontrolle [MFK] sind in unseren Kanton zur Zeit 81 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb immatrikuliert (Stand Ende April 2003).

Der aktuelle Bestand der immatrikulierten Hybridfahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft beläuft sich auf 19 Elektro-Hybridfahrzeuge (Toyota Prius) sowie 8 Erdgas-Hybridfahrzeuge (Volvo und Opel).

3. *Parlamentarische Vorstösse*

3.1 *Postulat 1998-259 (16.12.1998) von Dölf Brodbeck und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Förderung zukunftsweisender Technologien im Strassenverkehr* **s. Beilage 2a**

Mit diesem Vorstoss wird der Regierungsrat gebeten, die Rahmenbedingungen für besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge, insbesondere hinsichtlich der Motorfahrzeugsteuer, zu verbessern, um damit zu einem positiven Umfeld für zukunftsweisende Fahrzeugkonzepte beizutragen.

In der Begründung wird ausgeführt, der gesamte Endenergieverbrauch in der Schweiz habe zwischen 1970 und 1995 um rund 36%, während im gleichen Zeitraum der Energieverbrauch beim Motorfahrzeugverkehr um rund 80% zugenommen habe, was auf die geringe Effizienz bei letzterer Energieanwendung hinweise. In den vergangenen 5 – 10 Jahren seien Elektro-

⁵ Kombination von Elektro- oder Erdgas-/Biogasantrieb und konventionellem Benzin-/Dieselantrieb, vgl. nachfolgend Kapitel B. Ziffer 1

fahrzeuge und Hybridfahrzeuge um Faktoren leistungsfähiger und damit alltagstauglicher geworden. Elektrofahrzeuge der dritten Generation wiesen für schweizerische Verhältnisse eine sehr positive Ökobilanz und eine hohe Energieeffizienz auf. Die hohen Anschaffungspreise und die aufwändige Energiespeicherung würden aber den Kaufanreiz hinsichtlich solcher Fahrzeug nachwievor nachteilig beeinflussen. Durch das Zusatzgewicht der Energiespeicher werde die Verkehrssteuerermässigung von 20% für batteriebetriebene Fahrzeuge zu einem erheblichen Teil wieder aufgeessen. Daher wird der Regierungsrat ersucht, die Rahmenbedingungen für besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Fahrzeuge, insbesondere hinsichtlich Motorfahrzeugsteuer, zu verbessern.

Der Landrat überwies das Postulat an seiner Sitzung vom 15. April 1999 an den Regierungsrat, der sich zur Entgegennahme bereit erklärt hatte.

3.2 *Als Postulat überwiesene Motion 2002-305 (28.11.2002) von Ernst Thöni sowie 12 mitunterzeichnenden Mitgliedern der FDP-Fraktion betreffend Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben – Steuerrabatt für Hybridfahrzeuge* **s. Beilage 2b**

Mit diesem Vorstoss wird der Regierungsrat ersucht, in § 7 Absatz 4 des Verkehrsabgabengesetzes zusätzlich zu den batteriestrombetriebenen Fahrzeugen auch Fahrzeugen mit Hybridantrieb⁶ einen Verkehrssteuerrabatt zu gewähren, der sowohl der umweltschonenden Betriebsart als auch dem damit verbundenen höheren Eigengewicht Rechnung trägt.

In der Vorstossbegründung wird darauf hingewiesen, dass auch Fahrzeuge mit einem sog. Hybridantrieb (Elektroantrieb in Kombination mit konventionellem Benzin- oder Dieselantrieb) zur Verminderung der Luftverschmutzung beitragen. Da sie jedoch konstruktionsbedingt ein wesentlich höheres Gewicht aufwiesen als vergleichbare Personenwagen mit ausschliesslich konventionellem Antrieb, würden die Hybridfahrzeuge unter dem basellandschaftlichen System der Gesamtgewichtsbesteuerung ungerechterweise benachteiligt. Daher wird der Regierungsrat ersucht, dem Landrat eine Vorlage zu unterbreiten, damit auch für Fahrzeuge mit Hybridantrieb ein Verkehrssteuerrabatt gewährt werden kann, welcher sowohl der umweltschonenden Betriebsart dieser Fahrzeuge als auch dem konstruktionsbedingt höheren Eigengewicht Rechnung trage.

⁶ Der Begriff "Hybridantrieb" wurde in der parlamentarischen Überweisungsdebatte abgeändert in "umweltschonender Antrieb" (s. den Hinweis im übernächsten Abschnitt).

An seiner Sitzung vom 23. Januar 2003 überwies der Landrat mit Einverständnis des Autors den Vorstoss samt einer Änderung als Postulat an den Regierungsrat. Die Änderung betrifft den fettgedruckten Antrag, in welchem der Begriff "Hybrid-Antrieb" durch den Begriff "umweltschonender Antrieb" ersetzt wurde.

B. Die Elektro- und Hybridfahrzeuge

1. Antriebstechnik

Elektrofahrzeuge werden ausschliesslich von einem Elektromotor angetrieben, dessen Betrieb keine Schadstoffemissionen erzeugt. Stammt der benötigte Strom aus erneuerbaren Energiequellen (Solarenergie, Windenergie und Kleinwasserkraftwerke), fallen auch dort viel weniger Schadstoffemissionen an, im Gegensatz zum "Strommix aus der Steckdose". Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die Herstellung der als Stromspeicher verwendeten Batterien oder Akkumulatoren relativ energieintensiv ist.

Hybridfahrzeuge sind sogenannte "Zwitterfahrzeuge". Üblicherweise versteht man unter Hybridfahrzeugen solche, die einen Elektromotor und zusätzlich noch einen kleinen Benzin- oder Diesel-Verbrennungsmotor an Bord haben. Daneben können aber auch Fahrzeuge, die sich sowohl mit Erdgas/Biogas als auch mit Benzin oder Diesel betreiben lassen, als Hybridfahrzeuge bezeichnet werden. Im Stand und solange die Batterien über eine ausreichende Ladung verfügen, bleibt der Verbrennungsmotor beim Elektro-Hybridfahrzeug ausgeschaltet. Beim Anfahren erfolgt der Antrieb normalerweise nur über den Elektromotor, bei höheren Geschwindigkeiten schaltet der Verbrennungsmotor zu, wenn der Wirkungsgrad dadurch erhöht werden kann. Ein elektronisches System steuert den Elektro- und den Benzinmotor stets so, dass ein höchstmöglicher Wirkungsgrad erzielt wird. Beim Beschleunigen oder bei Bergauffahrt beliefert die Batterie den Elektromotor mit zusätzlicher Energie, damit dieser den Benzinmotor beim Antrieb unterstützen kann und eine hohe Gesamtleistung zur Verfügung steht. Bei Talfahrt oder beim Bremsen wird die auftretende kinetische Energie zum Aufladen der Batterie genutzt.

2. Vergleichsweise geringe Umweltbelastung

Für eine möglichst geringe Luftschadstoffbelastung durch den Motorfahrzeugverkehr sind energieeffiziente Antriebssysteme unabdingbar. Die effizienteste Energienutzung bietet der Elektroantrieb, auf dem die Mehrheit der alternativen Antriebskonzepte aufbaut. Den besten Gesamtwirkungsgrad erreichen Elektrofahrzeuge, die den Strom aus einem modernen Wasserkraftwerk beziehen. Dieses hat einen Wirkungsgrad von über 80%, so dass ein mit solchem Strom betriebenes Elektrofahrzeug einen Gesamtwirkungsgrad von etwa 66% erreicht. Hybridfahrzeuge erreichen einen Gesamtwirkungsgrad von etwa 30%. Im Vergleich dazu erreichen herkömmliche Benzinfahrzeuge zur Zeit bloss einen Wirkungsgrad von 14%, sparsame Dieselfahrzeuge einen solchen von 19%.

Im Nahbereich von stark befahrenen Strassen belasten konventionelle Motorfahrzeuge die Anwohner/innen und Passant/innen mit gesundheitsschädigenden Abgasen wie krebserzeugendem Benzol, Russpartikeln und Stickoxiden. Sie verursachen vor allem auch den Sommersmog, die Versauerung von Ökosystemen sowie einen übermässigen Stickstoffeintrag in Böden und Gewässer. Diesbezüglich verfügen reine Elektrofahrzeuge mit ihrem umweltschonenden Antriebskonzept über nahezu unschlagbare Vorteile. Ausserdem verursachen sie im Vergleich zu den konventionellen Motorfahrzeuge auch viel weniger Lärm.

Auch Hybridfahrzeuge stossen wegen ihres Elektro- oder Ergas-/Biogasmotors im Vergleich zu Motorfahrzeugen mit ausschliesslichem Diesel- oder Benzin-Verbrennungsmotor deutlich geringere Emissionen aus. Damit tragen sie ebenfalls zu einer Verminderung der Umweltbelastung bei. Das gilt insbesondere im Stadtverkehr, wo sie allein mit Elektrizität bewegt werden. In diesen besonders schadstoffbelasteten Gebieten erzielen sie den gleichen positiven Umwelteffekt wie die reinen Elektrofahrzeuge.

Ideales Einsatzgebiet für Elektrofahrzeuge ist zur Zeit – auch als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr – unbestrittenermassen der Stadt- und Nahverkehrsbereich (regelmässig gefahrene Kurzstrecken wie z.B. Pendeln, Einkaufen, Zubringer zum öffentlichen Verkehrsmittel etc.). Hier kommen die Vorteile des Elektroantriebs voll zum Tragen und die Nachteile fallen kaum ins Gewicht. Die aktuell auf dem Markt angebotenen neuen Elektrofahrzeuge erfüllen sämtliche Anforderungen für diesen Einsatzbereich.

3. *Ungenügende finanzielle Anreize*

Im Rahmen des Grossversuchs mit Leicht-Elektromobilen in Mendrisio und Partnergemeinden wie Muttenz (1996 – 2001) haben die Bau- und Umweltschutzdirektion und das Bundesamt für Energie während der sechsjährigen Versuchsphase an insgesamt 63 Elektrofahrzeuge in der Gemeinde Muttenz Förderbeiträge ausgerichtet.

Zur Zeit (Stand April 2003) sind im Baselbiet lediglich 81 Elektrofahrzeuge, 19 Elektro-Hybridfahrzeuge und 8 Erdgas-Hybridfahrzeuge immatrikuliert. Dass diese vergleichsweise umweltschonenden Fahrzeuge in unserem Kanton nicht weiter verbreitet sind, ist wohl primär darauf zurückzuführen, dass sie trotz den Preissenkungen für Elektrofahrzeuge in den letzten Jahren nach wie vor deutlich teurer in der Anschaffung sind als ähnlich ausgestattete Motorfahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren. Gründe für die hohen Anschaffungskosten sind die trotz Serienproduktion noch immer geringen Stückzahlen, der recht hohe Anteil an manueller Facharbeit und zum Teil auch die Leichtbauweise. Zudem enthalten die Elektro- und Hybridfahrzeuge neueste und entsprechend aufwändige Technologie sowie teure Einzelkomponenten, wozu insbesondere die Batterien zu zählen sind. Die Betriebskosten sind für Elektro- und Hybridfahrzeuge in der Regel spürbar tiefer als für ein konventionelles Benzin- oder Dieselfahrzeug, weil die Stromkosten rund zwei- bis viermal tiefer liegen als für fossilen Kraftstoff. Bei der nach dem Fahrzeuggewicht bemessenen Verkehrssteuer erweist sich aber das insbesondere durch die Batterien verursachte hohe Gesamtgewicht der Elektro- und Hybridfahrzeuge als erheblicher Nachteil. Gesamthaft betrachtet ergeben sich für Elektro- und Hybridfahrzeuge unter Berücksichtigung der Amortisation der Batterien meist etwa vergleichbare Betriebskosten wie für Motorfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor.

Mit finanziellen Fördermassnahmen zu Gunsten von Elektro- und Hybridfahrzeugen lassen sich vermehrt Anreize zum Erwerb solcher Fahrzeuge schaffen. Auf diese Weise könnte der prozentuale Anteil an Elektro- und Hybridfahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen gesteigert werden.

C. Einführung einer befristeten Verkehrssteuerbefreiung für Elektro- und Hybridfahrzeuge

1. Förderungswürdigkeit

Die Baslerbieter Verfassung⁷ hält den Kanton dazu an, die Anwendung umweltgerechter Technologien zu fördern. Dazu zählen auch Motorfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb, da sie deutlicher umweltschonender betrieben werden können als konventionelle Motorfahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor.

Der Verkehr ist mit einem Drittelsanteil am Gesamtenergieverbrauch der bedeutendste Verbraucher in der Schweiz. Gemäss Energiestatistik unseres Kantons weist der Treibstoffverbrauch im Zehnjahresvergleich die höchste Zuwachsrate auf (+ 16%). Daher sind vermehrte Anstrengungen zur Verbrauchssenkung angezeigt. Im Bericht "Finanzielle Anreize zur Förderung energieeffizienter Personenwagen" vom Dezember 1999⁸ werden verschiedene Fördermassnahmen dargestellt. Dazu gehören die sog. "Eco-Drive" Kurse, mit denen Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker eine verbrauchsoptimierte Fahrweise vermittelt wird. Bereits heute bietet das Lufthygieneamt beider Basel solche Kurse an, die ab 1. April 2004 für die Fahrprüfung obligatorisch sein werden. In diesem Zusammenhang ist auch die kürzlich vom Bund für den Verkauf von neuen Personenwagen verbindlich vorgeschriebene Energieetikette zu erwähnen, mit denen die potentiellen Käuferinnen und Käufer zum Erwerb energieeffizienter Modelle motiviert werden sollen.

Zu den technologischen Massnahmen gehört insbesondere auch die Optimierung des Fahrzeugantriebs. Die Bedeutung des Elektroantriebs dürfte langfristig wegen seines gegenüber dem konventionellen Verbrennungsmotor deutlich besseren Wirkungsgrads zunehmen. Die Notwendigkeit, in absehbarer Zukunft fossile Brennstoffe durch andere Energieträger zu ersetzen, wird diese Entwicklung unterstützen. In der Schweiz wird Strom weitgehend CO₂-frei generiert, mit 60% aus Wasserkraft gewonnener Elektrizität stammt unser Strom zu einem grossen Teil aus erneuerbarer Quelle. Damit bietet sich der schweizerische Strommix als umweltfreundliche Alternative zu den fossilen Treibstoffen an.

⁷ vgl. § 112 Absatz 4 KV (SGS 100)

⁸ Bericht der Arbeitsgruppe "Differenzierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nach Treibstoffverbrauch", im Auftrag der Konferenz kantonalen Energiedirektoren, ausgearbeitet durch INFRAS, Zürich, im Auftrag des Bundesamtes für Energie und des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft

Die starke Zunahme der mobilen Individualität verlangt nach Personenwagen mit geringem Treibstoffverbrauch. In den vergangenen dreizehn Jahren (1989 – 2002) vergrösserte sich der Personenwagenbestand in unserem Kanton um 34,7% (von 95'093 auf 128'100). Im gleichen Zeitraum betrug die Zuwachsrate durchschnittlich 2,35% pro Jahr. Daher erweisen sich Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffemissionen durch Förderung von umweltschonenden Antriebstechnologien im Strassenverkehr wie Elektro- und Hybridfahrantriebe als sinnvolle Investition in die Zukunft. Im Zentrum des Interesses stehen die reinen Elektrofahrzeuge, jedoch sind als Übergangslösung auch Hybridfahrzeuge interessant.

Eine mehrjährige Entlastung von der Verkehrssteuer kann einen positiven Anreiz zum Erwerb eines Elektro- oder Hybridfahrzeugs schaffen. Bereits die frühere, auf fünf Jahre befristete Verkehrssteuerentlastung für Katalysatorfahrzeuge zeigte den entsprechenden Effekt. Hinsichtlich der Elektro- und Hybridfahrzeuge dürfte die Förderung wohl nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn diese Fahrzeuge für mehrere Jahre vollumfänglich von der Verkehrssteuer befreit werden. In einer bloss teilweisen Steuerermässigung sieht der Regierungsrat keinen genügenden Anreiz zur Anschaffung eines vergleichsweise teuren Elektro- oder Hybridfahrzeugs.

Die befristete Steuerbefreiung von Elektro- und Hybridfahrzeugen ist eine rasch umsetzbare Massnahme mit positivem Effekt auf die Umwelt und damit ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Dieser tangiert übrigens die im Entwurf des Luftreinhalteplans beider Basel 2003⁹ vorgesehene Massnahme 1-10 "Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer" nicht und schliesst eine umfassende Förderung aller energieeffizienten und schadstoffarmen Motorfahrzeuge (etwa durch Einführung eines Bonus/Malus-Systems bezüglich Energieverbrauch und Schadstoffausstoss oder Förderung von Dieselfahrzeugen mit Russpartikelfilter) nicht aus.

2. *Erlass eines neuen Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben*

Eine Steuerbefreiung für Elektro- und Hybridfahrzeuge ist ein klares Bekenntnis des Staates, dass er zukunftsweisende Technologien im Strassenverkehr befürwortet und tatkräftig unterstützt. Der Regierungsrat schlägt dem Landrat vor, ein neues Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben zu erlassen. Dieses stützt sich auf § 15 Absatz 1 Buchstabe b des Geset-

⁹ Der Entwurf befindet sich zur Zeit in der Vernehmlassung.

zes über die Verkehrsabgaben,¹⁰ welcher den Landrat ermächtigt, per Dekret einen befristeten Erlass der ganzen oder eines Teils der Verkehrssteuern zu beschliessen, um die Einführung technischer Verfahren zu fördern, die den Schadstoffausstoss der Motorfahrzeuge wesentlich vermindern.

Der beiliegende Entwurf eines neuen Dekrets zum Verkehrsabgabengesetz sieht vor, dass Elektro- und Hybridfahrzeuge während fünf Jahren seit Inkrafttreten des Dekrets (voraussichtlich per 1. Januar 2004) von der Verkehrssteuer befreit werden. Auf Grund der Finanzlage des Kantons sowie aus grundsätzlichen wirtschaftspolitischen Überlegungen erachtet der Regierungsrat eine weitergehende finanzielle Unterstützung wie etwa kantonale Beiträge an die Anschaffungskosten oder an die Betriebskosten als nicht vertretbar. Die fünfjährige Verkehrssteuerbefreiung soll für alle Elektro- und Hybridfahrzeuge gelten, unabhängig davon, wann sie in Verkehr gesetzt wurden. Bisherige Halterinnen und Halter, die sich im Interesse des Umweltschutzes ein solches Fahrzeug bereits angeschafft haben, sollen nun nicht nachträglich dafür "bestraft", das heisst schlechter gestellt werden als Personen, die sich ein solches Fahrzeug erst neu erwerben. Massgebend für die Verkehrssteuerbefreiung soll sein, dass ein solch umweltschonendes Motorfahrzeug bewegt wird.

Zum Verhältnis zwischen einem neuen Verkehrsabgabendekret, welches eine *befristete* vollumfängliche Steuerbefreiung u.a. für reine Elektrofahrzeuge vorsieht, und dem geltenden Verkehrsabgabengesetz, das in § 7 Absatz 4 für die gleiche Fahrzeuggattung einen *unbefristet* geltenden Steuerrabatt von 20% gewährt, ist noch Folgendes anzumerken: Im Jahr 1985 wurde in § 15 des Verkehrsabgabengesetzes ein zusätzlicher Absatz eingefügt, der dem Landrat Rechtsetzungskompetenzen (Dekretsstufe) im Bereich der Verkehrssteuerfestsetzung zuerkannte. So wurde der Landrat – in Kenntnis des bereits bestehenden unbefristeten Steuerrabatts für reine Elektrofahrzeuge – mit der Gesetzesrevision bewusst ermächtigt, auch einen *befristeten* Erlass der gesamten Verkehrssteuer zu beschliessen, um die Einführung technischer Verfahren zu fördern, die den Schadstoffausstoss der Motorfahrzeuge wesentlich vermindern (§ 15 Absatz 1 Buchstabe b). Daher besteht kein Widerspruch zwischen Gesetz und Dekret. Tritt das neue Dekret in Kraft, löst es hinsichtlich der reinen Elektrofahrzeuge für die Dauer der befristeten gänzlichen Steuerbefreiung § 7 Absatz 4 des Gesetzes ab. Diese Gesetzesbestimmung ruht dann während der fünf Jahre, in denen das Dekret gilt, und wird anschliessend wieder wirksam.

¹⁰ SGS 341

3. Erläuterungen zum Dekretsentwurf

Die massgebende Bestimmung im Dekretsentwurf (Beilage 1) lautet wie folgt:

§ 1 Befristeter Erlass der Verkehrssteuer

¹ Für Fahrzeuge, die ausschliesslich oder überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, wird im Jahr des Inkrafttretens dieses Dekrets sowie in den folgenden vier Jahren keine Verkehrssteuer erhoben.

² Als Fahrzeuge, die überwiegend durch Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden, gelten solche, die mehr als die Hälfte ihrer Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurücklegen können.

Aus der Konkretisierung des Begriffs "überwiegend" in Absatz 2 geht hervor, dass nur Fahrzeuge von der Steuerbefreiung profitieren sollen, die mehr als die Hälfte ihrer gesamten Reichweite mit dem alternativen Antrieb (Elektroantrieb, Erdgas-/Biogasantrieb) absolvieren können. So hat etwa der Opel Zafira CNG (Compressed Natural Gas) mit dem Erdgasantrieb eine Reichweite von 350 km und mit dem zusätzlichen Benzinantrieb eine solche von 150 km. Damit könnten die Halterinnen und Halter dieses Fahrzeugs von der Verkehrssteuerbefreiung profitieren.

4. Finanzielle Auswirkungen

Der Bestand der reinen Elektrofahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft beläuft sich auf 81 Fahrzeuge folgender Fahrzeugarten (Stand Februar 2003): 22 Personenwagen, 2 Lieferwagen, 4 Motorkarren, 24 Motorräder, 18 Kleinmotorräder sowie 11 Arbeitskarren. Die für diese Fahrzeuge eingekommenen Verkehrssteuern belaufen sich auf 11'793 Franken (unter Berücksichtigung des Steuerrabatts von 20% gemäss § 7 Absatz 4 des Verkehrsabgabengesetzes). Ausgehend von der optimistischen Annahme, dass sich der Bestand von Elektro- und Hybridfahrzeugen im Falle einer auf fünf Jahre befristeten Steuerbefreiung jeweils um ca. 10% pro Jahr vergrössert, wäre für die Jahre 2004 (voraussichtliches Inkrafttreten der Steuerbefreiung) bis und mit 2008 mit folgendem Steuerausfall zu rechnen:

Jahr	geschätzte Entwicklung des Bestands an reinen Elektrofahrzeugen	Steuereinnahmen gemäss geschätzter Bestandsentwicklung	Steuereinnahmen bei einer Steuerbefreiung
2004	ca. 90	Fr. 12'972	-
2005	ca. 100	Fr. 14'269	-
2006	ca. 110	Fr. 15'696	-
2007	ca. 120	Fr. 17'266	-
2008	ca. 130	Fr. 18'993	-
		zusammengezählt Fr. 79'196.--	

<i>Geschätzter Steuerausfall bei den reinen Elektrofahrzeugen im Falle einer Steuerbefreiung von 2004 – 2008</i>	<i>rund Fr. 80'000.--</i>
--	---------------------------

Jahr	geschätzte Entwicklung des Bestands an Elektro-Hybridfahrzeugen ¹¹	Steuereinnahmen gemäss geschätzter Bestandsentwicklung	Steuereinnahmen bei einer Steuerbefreiung
2004	ca. 21	Fr. 9'345.--	-
2005	ca. 23	Fr. 10'235.--	-
2006	ca. 25	Fr. 11'125.--	-
2007	ca. 28	Fr. 12'460.--	-
2008	ca. 31	Fr. 13'795.--	-
		zusammengezählt Fr. 56'960.--	

<i>Geschätzter Steuerausfall bei den Elektro-Hybridfahrzeugen im Falle einer Steuerbefreiung von 2004 – 2008</i>	<i>rund Fr. 57'000.--</i>
--	---------------------------

¹¹ Fahrzeugbestand per 29. April 2003: 19 Elektro-Hybridfahrzeuge.

Jahr	geschätzte Entwicklung des Bestands an Erdgas-Hybridfahrzeugen ¹²	Steuereinnahmen gemäss geschätzter Bestandsentwicklung	Steuereinnahmen bei einer Steuerbefreiung
2004	ca. 9	Fr. 5'181.--	-
2005	ca. 10	Fr. 5'756.--	-
2006	ca. 11	Fr. 6'332.--	-
2007	ca. 12	Fr. 6'908.--	-
2008	ca. 13	Fr. 7'483.--	-
		zusammengezählt Fr. 31'660.--	

<i>Geschätzter Steuerausfall bei den Erdgas-Hybridfahrzeugen im Falle einer Steuerbefreiung von 2004 – 2008</i>	<i>rund Fr. 32'000.--</i>
---	---------------------------

Aufgrund der vorstehenden Prognosen des Fahrzeugbestands ergäbe sich bei einer fünfjährigen Verkehrssteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge sowie Elektro- oder Erdgas-Hybridfahrzeuge ein geschätzter Verkehrssteuerausfall von rund Fr. 170'000.--, also rund Fr. 34'000.-- pro Jahr. Dies erachtet der Regierungsrat als sinnvolle Investition in unsere Umwelt mit positiver Signalwirkung.

¹² Fahrzeugbestand per 29. April 2003: 8 Erdgas-Hybridfahrzeuge.

D. 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 1998-259* von Dölf Brodbeck und Mitunterzeichnenden vom 16.12.1998 betreffend Förderung zukunftsweisender Technologien im Strassenverkehr (Beilage 2a).
 - 2.2. *Postulat 2002-305* von Ernst Thöni und Mitunterzeichnenden vom 28.11.2002 betreffend Änderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuern; Steuerrabatt für Hybrid-Fahrzeuge (Beilage 2b).

Liestal, 13. Mai 2003

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin: Schneider-Kenel
Der Landschreiber: Mundschin

- Beilagen:**
1. Entwurf eines Landratsbeschlusses betreffend Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben
 2. a. Postulat 1998-259
b. Postulat 2002-305