



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben**

Datum: 31. Januar 2012

Nummer: 2012-028

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2012/028

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben

(Nr. 2.01.19 des Jahresprogramms 2011 des Regierungsrates)

Vom 31. Januar 2012

Inhaltsverzeichnis

0. Zusammenfassung	2
1. Ausgangslage	6
1.1 Politischer Auftrag / Vorstösse	6
1.2 Ökologischer Handlungsbedarf	6
1.2.1 Klimaschutz	6
1.2.2 Luftreinhaltung	7
1.3 Hintergrundinformationen zur Wirksamkeit von Massnahmen.....	8
1.4 Steuerliche Situation betreffend schwere Fahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft	8
1.5 Fazit zu den steuerlichen Anpassungen	9
1.6 Schaffung gesetzliche Grundlage Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung.....	9
2. Zielsetzungen der Gesetzesrevision	10
2.1 Zielsetzungen	10
2.2 Zielkonflikt.....	10
3. Massnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen.....	11
3.1. Massnahmen in der Besteuerung.....	11
3.1.1 Übersicht über die Änderungen in der Besteuerung.....	11
3.1.2 Personenwagen	12
3.1.3 Lastwagen, Sattelschlepper, Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger).....	15
3.1.4 Übrige Fahrzeugkategorien.....	18
3.2 Weitere Merkmale der Revision.....	19
3.2.1 Verkehrssteuerrabatt und Finanzierung Fertigstellung H2 Pratteln-Liestal	19
3.2.2 Kompetenzen Regierungsrat	19
3.2.3 Gesetzliche Grundlage Gebühren Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung.....	20
4. Ergebnisse Vernehmlassungsverfahren und vorgenommene Änderungen	21
4.1 Ergebnisse Vernehmlassung.....	21
4.1.1 PW, leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Motorräder) und Veteranenfahrzeuge.....	21
4.1.2 Schwere Fahrzeuge	22
4.2 Vorgenommene Änderungen aufgrund der Vernehmlassung.....	22
4.2.1 PW, leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Motorräder) und Veteranenfahrzeuge.....	22
4.2.2 Schwere Fahrzeuge	24
5. Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen.....	25
6. Finanzielle und weitere Auswirkungen	25
6.1 Finanzielle Auswirkungen der Steueranpassungen bei Fahrzeugen	25
6.1.1 Steuerliche Auswirkungen Personenwagen	25
6.1.2 Schwere Fahrzeuge mit Besteuerungsanpassungen	25
6.1.3 Auswirkungen der steuerlichen Anpassungen auf den Kantonshaushalt.....	27
6.1.4 Auswirkungen Gebühren Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung	29
6.2 Personelle Auswirkungen	29
6.3 Mögliche Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands	30
7. Ergebnisse Regulierungsfolgeabschätzung	30
8. Ergebnisse Nachhaltigkeitsbeurteilung.....	30
9. Inkraftsetzung und Übergangsregelungen, Aufhebung bisherigen Rechts	31
10. Stellungnahme und Anträge zu den parlamentarischen Vorstössen	31
11. Antrag an den Landrat.....	35

12. Anhänge	36
Anhang 1: Entwurf zu einer Totalrevision des Gesetzes vom 25.06.1981 über die Verkehrsabgaben	37
Anhang 2: Gegenüberstellung bisherigen Rechts und des Revisionsentwurfs	44
Anhang 3: Kategorien schwere Fahrzeuge mit Steueranpassungen.....	64
Anhang 4: Übersicht in Verkehr gesetzte Fahrzeuge per Ende September 2011	65
Anhang 5: Steuerliche Auswirkungen meistverkaufte und weitere PW-Modelle	66

0. Zusammenfassung

Mit Beschluss [Nr. 874 vom 27. November 2008](#) befreite der Landrat eine Auswahl von Personenwagen mit ökologischen Merkmalen (Hybrid-, Gas- und Elektrofahrzeuge) befristet um 50% von der Verkehrssteuer. Mit damaliger Vorlage beschloss der Landrat, dass die Erarbeitung einer dauerhaften Regelung bezüglich ökologischer Ausrichtung der Motorfahrzeugsteuer, wie sie auch verschiedene Vorstösse fordern, an die Hand genommen und hierzu das im Jahr 1981 erlassene Gesetz über die Verkehrsabgaben einer Totalrevision unterzogen werden soll. Nach damaligem Kenntnisstand sollte die Revision auf Grundlage der Umweltetikette des Bundes erfolgen, deren Einführung auf Anfang 2011 erwartet worden war. Mitte 2010 hat der Bundesrat jedoch beschlossen, die Umweltetikette nicht einzuführen und stattdessen die bestehende Energieetikette zu modifizieren.

Der Gesetzesrevision legte der Regierungsrat folgende Zielsetzungen zu Grunde:

- Bezüglich der Bemessungsgrundlagen:
 - Setzen von Anreizen zur Wahl ökologischer Fahrzeuge
 - Wissenschaftlich gut begründbarer Lösungsansatz
 - Steuergerechtigkeit
 - Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit beim Bürger
 - Handhabbarkeit in der Umsetzung
- Bezüglich der Besteuerung von Sattelschleppern und Sattel-Sachentransportanhängern:
 - Konkurrenzfähigkeit der Besteuerung gegenüber anderen Kantonen: Die steuerlichen Anreize sollen so gesetzt werden, dass Fahrzeuge mit Baselbieter Standort auch im Kanton Basel-Landschaft eingelöst sind und somit Steuern zahlen und nicht wie heute teils in anderen Kantonen und der Mitte 1995 eingesetzte Rückgang bei der Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge gestoppt und nach Möglichkeit kompensiert werden kann.
 - Möglichkeit zusätzlich eingelöste Fahrzeuge und damit Steuereinnahmen zu gewinnen.
- Bezüglich dem Umfang der Steuereinnahmen:
 - Erhaltung des heutigen Steuersubstrats zur Finanzierung der Staatsaufgaben, insbesondere für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.
- Bezüglich redaktionellen und weiteren Aspekten des Gesetzes über die Verkehrsabgaben:
 - Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Vollzug der Gefahrgutbeauftragtenverordnung des Bundes
 - Bereinigung überholter, teils veralteter Bestimmungen und Begriffe.

Die beauftragte Projektorganisation führte rund 20 Sitzungen durch. Sie legt als Ergebnis der Arbeiten eine Revision vor, welche - wie in den politischen Vorstössen gefordert - für die relevantesten Fahrzeugkategorien ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt.

Bei den Personenwagen (PW) erfolgt die Grundbesteuerung bei allen Fahrzeugen weiterhin nach Gesamtgewicht. Zudem wird für Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten des Gesetzes erstmalig in Verkehr gesetzt werden, ein ökologischer Steueranteil auf Grundlage

des CO₂-Ausstosses eingeführt. Für die übrigen, bereits zuvor immatrikulierten PW kommt der ökologische Steueranteil nicht zum Tragen und erfolgt die Besteuerung wie bisher. Mittels diesem Vorgehen wird der gesamte Fahrzeugbestand nach und nach innerhalb von gut 10 Jahren auch mittels einem ökologischen Steueranteil besteuert: Fahrzeuge, die einen tiefen CO₂-Ausstoss aufweisen und damit ökologischer sind, werden tendenziell entlastet, während jene mit hohen CO₂-Ausstosswerten steuerlich stärker belastet werden.

Die heutigen Steuersätze im Bereich der Sattelschlepper und Lastwagen sind markant höher als in anderen Kantonen und insbesondere auch als in den Nachbarkantonen. Hieraus resultieren unerwünschte Auswirkungen: Zahlreiche Firmen haben heute einen grossen Teil ihres auf Baselbieter Boden stationierten Fahrzeugbestands in anderen Kantonen eingelöst. Die Anzahl der immatrikulierten Fahrzeuge hat seit Mitte der Neunziger Jahre um 15 bis 20% abgenommen, wodurch dem Kanton Steuereinnahmen entgehen. Aus diesen Gründen sind bei den schweren Fahrzeugen generell tiefere Steuersätze kombiniert mit einem ökologischen Steueranteil vorgesehen. Der Kanton Basel-Landschaft soll hierdurch einerseits im gesamtschweizerischen Vergleich steuerlich konkurrenzfähiger werden und zugleich die ökologische Lenkungswirkung hin zu schadstoffärmeren Fahrzeugen in Gang gesetzt werden.

Die Unternehmen sollen mit der Reduktion der Fahrzeugsteuer für schwere Fahrzeuge dazu motiviert werden, Fahrzeuge, die bereits heute ihren Standort im Kanton Basel-Landschaft haben, auch hier einzulösen und die rückläufige Entwicklung der immatrikulierten Fahrzeuge soll gestoppt werden. Der ökologische Steueranteil soll zusätzlich dazu motivieren, Fahrzeuge in BL einzulösen und so eine Lenkungswirkung zu erzielen.

Ziel der steuerlichen Vergünstigung sind zusätzliche Einlösungen von Fahrzeugen, die grossteils bereits heute auf Baselbieter Boden stehen, aber die Besteuerung umgehen. Der geplante ökologische Steueranteil ist so ausgestaltet, dass sich beim Erwerb eines schadstoffarmen Fahrzeugs namhafte Steuerbeträge von bis zu mehreren tausend Franken einsparen lassen, was einen starken Anreiz darstellt, auf ein schadstoffärmeres Fahrzeug umzusteigen.

Bei den Motorrädern und Lieferwagen wird auf steuerliche Anpassungen verzichtet, da die heutige Besteuerung als angemessen erachtet wird und/oder sinnvolle ökologische Kriterien fehlen. Auch auf die gemäss Vernehmlassungsvorlage vorgesehene Vergünstigung der Veteranenfahrzeuge wird verzichtet. Diese war in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen, weil diese Fahrzeuge bei einem Wechsel zu einem Mischindex Hubraum/Leistung aufgrund ihrer oft grossvolumigen Motoren hoch besteuert worden wären. Da beim Gesamtgewicht verblieben wird, entfällt dieser Grund.

Zwischen den Zielsetzungen der Ökologisierung und der Erzielung ausreichender Steuereinnahmen zur Finanzierung des Strassennetzes besteht ein Zielkonflikt: Die Einführung eines zusätzlichen ökologischen Besteuerungskriteriums führt zu einer gewissen Unsicherheit bezüglich der künftigen Einnahmen: Wird der Fahrzeugpark rasch ökologischer (was der Zielsetzung entspricht) gehen die Einnahmen aufgrund der gewährten Bonus zurück.

Die Motorfahrzeugsteuereinnahmen folgten in den vergangenen Jahren einem Wachstumspfad von durchschnittlich rund 1.5% Mehreinnahmen je Jahr, der dem Wachstum des Fahrzeugbestands und der Teuerung entspricht. Aktuell entspricht dies auf dem Gesamteinnahmenniveau von rund 100 Millionen Franken durchschnittlich rund 1.5 Millionen Franken Mehreinnahmen pro Jahr. Dieser Wachstumspfad muss beibehalten werden, soll der Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes auch in Zukunft ausreichend finanziert werden können.

Um das Risiko einbrechender Steuereinnahmen zu minimieren, ist es notwendig, dass die Kriterien für die ökologische Besteuerung der Fahrzeuge künftig regelmässig angepasst werden können, um auf technische Entwicklungen angemessen reagieren zu können. Dem Regierungsrat werden daher im revidierten Gesetz die Kompetenzen zur Regelung folgender Merkmale eingeräumt:

- Die Festlegung der Höhe der Bonus bis maximal 300.- und der Malus bis maximal 250.- Franken bei den PW.
- Der Turnus der Anpassungen der CO₂-Stufen, welche die entsprechenden Bonus und Malus definieren (Festlegung des Anpassungszeitpunkts).
- Die Festlegung der EURO-Normen bei den Lastwagen und Sattelschleppern, welche für den Erhalt von Bonus berechtigen oder Malus zur Folge haben.
- Die Festlegung der prozentualen Höhe der Bonus und Malus bei den schweren Fahrzeugen bis zu maximal 25%.

Resultate für die Personenwagen (PW), Sattelschlepper und Lastwagen

Personenwagen (PW):

- Kriterium für die *Grundbesteuerung* ist weiterhin das Gesamtgewicht.
- Ab Inkrafttreten des revidierten Gesetzes gilt für erstmalig in Verkehr gesetzte Fahrzeuge ein Bonus-Malus-System, das den CO₂-Ausstoss berücksichtigt.

Schwere Fahrzeuge

- Es wird eine Entlastung bei der Besteuerung der Lastwagen und Sattelschlepper vorgesehen, so dass deren zu entrichtende Steuerbeträge generell in etwa auf das Niveau von Basel-Stadt sinken.
- Zudem wird ein Bonus-Malus-System abhängig von den EURO-Normen zum Beschluss unterbreitet.
- Schliesslich wird für die Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger auf Sattelschlepper) eine Erhöhung der heute sehr niedrigen Pauschalbesteuerung von bisher 129.- auf neu 500.- Franken ab erstem immatrikuliertem Auflieger vorgesehen (das "Paket" Sattelschlepper/Auflieger wird so aber gleichwohl deutlich günstiger als bisher).

Weitere Merkmale der Revision

1. Da das Gesetz total revidiert wird, soll zur Vereinfachung der heutige Verkehrssteuerabatt neu in die Steuertarife integriert werden, wodurch die Steuertarife auf ein gegenüber heute tieferes Niveau zu liegen kommen. Aus diesem Grund wird die aktuell bis ins Jahr 2016 geltende Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts neu als Zuschlag für die Finanzierung der H2 im Gesetz verankert.
2. Die heutige Indexierung (Ausgleich von 50% der Jahresteuern) der Steuersätze wird beibehalten.
3. Die Steuerreform ist mittelfristig in dem Sinne ertragsneutral, als der bestehende (und notwendige) Wachstumspfad bei den Steuereinnahmen, der grundsätzlich dem Fahrzeugwachstum plus Teuerung entspricht, beibehalten werden kann.
4. Die gesetzliche Regelung für die Gebührenerhebung beim Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern war seit längerem pendent und wird in die vorliegende Revision aufgenommen.

Die vorgesehenen neuen Steueransätze sind ökologischer und für den Fahrzeughalter nach nachvollziehbaren Kriterien definiert. Das beantragte System ist einfach: Einerseits

setzt es bei allen Fahrzeugen auf dem bisher geltenden Grundbemessungsmerkmal Gesamtgewicht an. Bei den PW werden für alle vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes immatrikulierten Fahrzeuge gar keine Änderungen eintreten, da ein ökologisches Bonus-/Malus-Modell erst für Fahrzeuge, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes eingelöst werden, gelten wird. Die Fahrzeughalter mit Fahrzeugen, die einen tiefen CO₂-Ausstoss aufweisen und damit ökologischer sind, werden tendenziell entlastet, während jene mit hohen CO₂-Ausstosswerten steuerlich stärker belastet werden. Die künftigen Steuerbeträge sind ausgewogen und werden sich in einer im Vergleich zu heute etwas grösseren, aber der angestrebten Ökologisierung angepassten Bandbreite bewegen. Im Bereich der Sattelschlepper und auch der Lastwagen wird der Kanton mit den neuen Steueransätzen konkurrenzfähiger und unerwünschte Auswirkungen der heute hohen Besteuerung werden eliminiert. Die Reduktionen bei den durchschnittlichen steuerlichen Belastungen der Sattelschlepper und der Lastwagen sind gewerbefreundlich.

1. Ausgangslage

1.1 Politischer Auftrag / Vorstösse

Mit Beschluss [Nr. 874 vom 27. November 2008](#) zur Anpassung des Dekrets zum Gesetz über die Verkehrsabgaben beschloss der Landrat, eine Auswahl von Personenwagen mit ökologischen Merkmalen (Hybrid-, Gas- und Elektrofahrzeuge) befristet um 50% von der Verkehrssteuer zu befreien. Damals waren sich der Landrat und der Regierungsrat bewusst, dass es sich um eine Übergangslösung handelt, da das Dekret nur für eine beschränkte Anzahl von Fahrzeugen eine ökologische Besteuerungskomponente vorsieht. Deshalb stellte der Regierungsrat bereits mit damaliger Landratsvorlage in Aussicht, das Gesetz über die Verkehrsabgaben auf der Basis der Umweltetikette des Bundes, welche aus damaliger Sicht auf Anfang 2011 zu erwarten war, einer Totalrevision zu unterziehen.

Zugleich liegen inzwischen verschiedene parlamentarische Vorstösse vor, die eine ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer verlangen (vgl. Kapitel 10).

Das aktuell gültige Gesetz über die Verkehrsabgaben stammt aus dem Jahr 1981. Vereinzelt Gesetzesbestimmungen sind mittlerweile überholt. Zudem hat die heutige hohe Besteuerung von Sattelschleppern und Lastwagen im Kanton Basel-Landschaft zur Folge, dass eine grosse Anzahl Fahrzeuge mit ausserkantonalen Kontrollschildern im Kanton Basel-Landschaft steht, aber aufgrund steuerlicher Nachteile nicht im Kanton immatrikuliert sind, wodurch Steuerausfälle resultieren. Schliesslich weist das aktuelle, fast 30 Jahre alte Gesetz auch diversen formellen Überarbeitungsbedarf auf.

1.2 Ökologischer Handlungsbedarf

1.2.1 Klimaschutz

Das Klima erwärmt sich unter dem Einfluss der Treibhausgase. Mit dem Ratifizieren des Kyoto-Protokolls¹ hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, zusammen mit anderen Staaten Massnahmen gegen die Klimaveränderung zu ergreifen.

Klimaschutz ist eine globale Herausforderung. Die Schweiz verfolgt eine aktive Politik zur Reduktion der Treibhausgase im Inland und auf internationaler Ebene. Im Vordergrund steht die Reduktion der CO₂-Emissionen. Die Schweiz steht hierbei vor sehr wichtigen klimapolitischen Weichenstellungen nach der ersten Kyoto Verpflichtungs-Periode, die noch bis Ende 2012 dauert.

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Im Rahmen des Kyoto-Abkommens² verpflichtete sich die Schweiz, ihre Treibhausgasemissionen bis 2012 gegenüber 1990 um 8% zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, verabschiedete das Parlament im Jahre 1999 das CO₂-Gesetz³ als Kernstück der Schweizerischen Klimapolitik.

Das CO₂-Gesetz verpflichtet den Bundesrat, dem Parlament rechtzeitig Vorschläge zu unterbreiten, wie die weiteren Reduktionen in der Zeit nach 2012 aussehen könnten. Aus diesem Grund ist das CO₂-Gesetz revidiert worden und beinhaltet neu verbindliche Klimaziele. Zudem werden die wichtigsten Instrumente der schweizerischen Klimapolitik, wie die CO₂-Lenkungsabgabe auf Brennstoffe sowie das Gebäudeprogramm auch nach 2012 weitergeführt.

¹ Das Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen wurde von den Eidgenössischen Räten im Frühjahr 2003 ratifiziert.

² <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpger.pdf>.

³ Bundesgesetz vom 8. Oktober 1999 über die Reduktion der CO₂-Emissionen; <http://www.admin.ch/ch/d/as/2000/979.pdf>.

Neu werden Emissionsvorschriften für Personenwagen eingeführt. Als Gegenvorschlag zur inzwischen bedingt⁴ zurückgezogenen Volksinitiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge (Offroader-Initiative) haben National- und Ständerat am 18. März 2011 der entsprechenden Teilrevision des CO₂-Gesetzes zugestimmt. Ab 2015 sollen neue Personenwagen in der Schweiz durchschnittlich nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Das Referendum (Dauer vom 5. Juli bis zum 13. Oktober 2011) wurde nicht ergriffen. Das revidierte CO₂-Gesetz und die vorliegende Ausführungs-Verordnung⁵ werden somit am 1. Mai 2012 in Kraft treten, damit der Vollzug ab 1. Juli 2012 gewährleistet werden kann.

CO₂-Emissionen des Verkehrs

Der Energiebedarf im Verkehr wird grösstenteils aus klimaschädlichen Erdölprodukten gedeckt. In der Schweiz betragen die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen im Jahr 1990 15.4 Millionen Tonnen. 2010 waren es bereits 17.4 Millionen Tonnen oder rund 40% aller Treibhausgas-Emissionen der Schweiz. Diese Zunahme von rund 10 % steht im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Schweiz. Nicht unwesentliche Ursache hierfür ist das gestiegene Verkehrswachstum, welches Effizienzgewinne durch sparsamere Antriebe deutlich überlagert. Bis 2030 muss mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet werden. Ohne zusätzliche politische und technologische Massnahmen, die die CO₂ -Emissionen reduzieren, sind weitere Emissionssteigerungen zu erwarten.

Gemäss §1 Absatz 4 des kantonalen Energiegesetzes unternimmt der Kanton im Bereich der Mobilität im Rahmen seiner Möglichkeiten alles, um den CO₂-Ausstoss massgeblich zu senken. Mit der Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer soll ein Anreiz zum Kauf von umweltfreundlichen Fahrzeugen geschaffen werden.

1.2.2 Luftreinhaltung

Der Luftschadstoff-Ausstoss des Strassenverkehrs hat in den vergangenen Jahren trotz Verkehrszunahme abgenommen. Die schrittweise Verschärfung der Abgasvorschriften hat eine positive Wirkung auf die Luftqualität. Allerdings ist dies vor allem auf die starke Reduktion der Schadstoffbelastung im Verlauf der 90er-Jahre zurückzuführen. Seither hat die gemessene Schadstoffkonzentration nur gering abgenommen. Da der Verkehr gesamtschweizerisch zwischen 2001 und 2010 um 13 Prozent zugenommen hat, ist dies zwar als Erfolg zu werten, da der zunehmende Schadstoffausstoss durch Massnahmen zur Luftreinhaltung kompensiert werden konnte. Die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und Ozon (O₃) liegt aber an vielen Orten in der Region Basel noch immer über den Grenzwerten. Die steigende Zahl von Dieselfahrzeugen und der zunehmende Schwerverkehr wirken sich ebenfalls ungünstig auf die Luftbelastung aus.

Dank weiterer Verschärfungen der Abgasvorschriften werden die vom Strassenverkehr verursachten Luftschadstoff-Emissionen weiter zurückgehen. Trotzdem sind weitere Massnahmen zur Emissionsminderung nötig, damit die zum Schutz von Umwelt und Gesundheit festgelegten Immissionsgrenzwerte in Zukunft eingehalten werden können. Insbesondere muss der Ausstoss von Stickoxiden (NO_x) und Russpartikeln weiter reduziert werden. Mit einer Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer können umweltfreundliche und emissionsarme Fahrzeuge gezielter gefördert werden.

⁴ Mit Erklärung vom 23. Juni 2011 haben die Initianten die Volksinitiative bedingt zurückgezogen.

⁵ Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen

http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2101/VO_130g_PW_de.pdf.

1.3 Hintergrundinformationen zur Wirksamkeit von Massnahmen

Die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH) untersucht seit einigen Jahren mit interdisziplinären, wissenschaftlichen Methoden das Autokaufverhalten in der Schweiz.

Im März 2007 erschien der Forschungsbericht Nr 14 "Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz".⁶ Dabei wird die Wirksamkeit von fiskalischen Anreizsystemen unter bestimmten Bedingungen bestätigt. Unter anderem wird festgehalten, dass bei der Motorfahrzeugsteuer der Anreiz sofort oder in den ersten drei Jahren nach Neuwagenkauf anfallen und kumulativ CHF 1000 übersteigen müsste, um eine Wirkung zu entfalten.

Mit der Gesetzesänderung wird im Sinne der Motionäre eine Lenkungswirkung beabsichtigt. Die erwartete Wirkung ist langfristig psychologischer Natur. Es geht darum, durch monetäre Anreize den Käuferinnen und Käufern von emissionsarmen und energieeffizienten Neufahrzeugen Anerkennung zu zollen.

Das vorgesehene Besteuerungsmodell soll die weiteren Massnahmen unterstützen, welche auf den Kaufentscheid von Neufahrzeugen und damit langfristig auf eine ökologische Verbesserung der Zusammensetzung der basellandschaftlichen Fahrzeugflotte hinzielen.

1.4 Steuerliche Situation betreffend schwere Fahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft

Sattelschlepper und Lastwagen werden im Kanton Basel-Landschaft im interkantonalen Vergleich sehr hoch besteuert (vgl. Abbildung 1), was zu verschiedenen Nachteilen führt:

- Die hohe Besteuerung der Sattelschlepper im Kanton Basel-Landschaft führt dazu, dass die Fahrzeuge in steuerlich günstigeren Kantonen eingelöst werden, den Standort aber trotzdem im Kanton Basel-Landschaft haben. Aufgrund der steuerlichen Nachteile stehen heute also zahlreiche Sattelschlepper auf basellandschaftlichem Boden, die hier aber keine Steuern bezahlen. Dies führt immer wieder zu Verwaltungsverfahren. Die Anzahl der illegal auf Baselbieter Boden stationierten Sattelschlepper ist einerseits hoch, andererseits sind die Delikte aber schwer nachweisbar und Strafverfolgungen sehr aufwändig, wodurch die wenigsten der betreffenden Firmen gebüsst werden können.
- Die pauschale Besteuerung der Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger) ist im Kanton Basel-Landschaft im Vergleich hingegen sehr tief. Dies äussert sich auch darin, dass fast doppelt so viele Auflieger im Kanton Basel-Landschaft eingelöst sind als Sattelschlepper.
- Die Besteuerung der Lastwagen ist ebenfalls hoch, wenn auch nicht so akzentuiert wie diejenige der Sattelschlepper.

Die vorliegende Revision hat eine Verbesserung dieser ungünstigen Situation zum Ziel, indem die schweren Fahrzeuge - neben Entlastungen aufgrund ökologischer Merkmale - auch *generell* entlastet werden, mit dem Ziel, dass zusätzliche Fahrzeuge zur Immatrikulation bewegt werden können, die teilweise bereits heute auf Baselbieter Boden stationiert sind. Somit können Steuermehreinnahmen generiert werden, die heute fehlen.

⁶ <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:1602/eth-1602-01.pdf>

Abbildung 1 Vergleich der aktuellen Besteuerung schwerer Fahrzeuge für verschiedene Kantone⁷

	Lastwagen Merkmale: - Gesamtgewicht 26000 kg - Leergewicht 11800 kg - Nutzlast 14200 kg	Sattelschlepper Merkmale: - Gesamtgewicht 18000kg - Leergewicht 7700 kg - Nutzlast 10300 kg - Gesamtzuggewicht 40000kg	Sattel-Sachentransportanhänger (= Auflieger) Merkmale: - Gesamtgewicht 39000 kg - Leergewicht 7200 kg - Nutzlast 31980 kg
Grundlage für die Besteuerung	nach Gesamtgewicht	nach Gesamtzuggewicht	Pauschal
Baselland	3922.-	6034.-	129.-
Aargau	2448.-	1776.-	525.-
Basel-Stadt	3226.-	3560.-	129.-
Solothurn	2443.-	949.-	1270.-
Bern	2523.-	2403.-	1283.-
Luzern	2200.-	1600.-	1140.-
CH-Durchschnitt rund	2700.-	2000.-	keine Angabe vorhanden
Eingelöste Fahrzeuge BL rund	1200	400	700

1.5 Fazit zu den steuerlichen Anpassungen

Die Senkung des Treibstoffverbrauchs und des Schadstoffausstosses von Personenwagen sind langjährige Forderungen. Ohne Zweifel hat die zunehmende Klimaproblematik den Handlungsbedarf in Sachen „umweltfreundliche“ Fahrzeuge erhöht. Damit der motorisierte Verkehr langfristig energieeffizienter und umweltfreundlicher wird, sind verschiedene Massnahmen notwendig. Die ökologisierte Motorfahrzeugsteuer stellt *eine* solche Massnahme dar. Neben den PW wird auch für die Sattelschlepper und Lastwagen ein ökologischer Steueranteil vorgesehen.

Mit der zusätzlichen Senkung der Grundsteuer bei den Sattelschleppern und Lastwagen sollen zudem die ungünstigen Auswirkungen der im Kantonsvergleich sehr hohen Besteuerung eliminiert werden.

1.6 Schaffung gesetzliche Grundlage Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung

Im Rahmen der Revision soll ein weiteres pendentes Anliegen berücksichtigt werden. Seit dem 1. Juli 2001 sind die Kantone zuständig für den Vollzug der Gefahrgutbeauftragtenverordnung⁸ des Bundes, wobei es sich im Wesentlichen um Kontrollaufgaben handelt. Es muss kontrolliert werden, ob die Pflichten einer Unternehmung sowie die Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten wahrgenommen und umgesetzt werden. Gebühren werden erhoben, wenn die Kontrollen zu Beanstandungen führen und wiederholt werden müssen (Nachkontrollen). Bisher fehlte eine Rechtsgrundlage, um diese Gebühren erheben zu können. Diese wird mit der vorliegenden Revision vorgeschlagen.

Die Gebühren werden entsprechend dem Bearbeitungsaufwand zu Kosten deckenden Stundenansätzen erhoben und werden sich auf tiefem Niveau bewegen (vgl. Kapitel 6.1.4).

⁷ In den für den Kanton Basel-Landschaft ausgewiesenen Steuerbeträgen ist der Rabatt für LSVA-pflichtige Fahrzeuge berücksichtigt (das heisst: Die Ansätze gelten für LSVA-pflichtige Fahrzeuge); Angaben anhand des für das Jahr 2012 geltenden Steuersatzes.

⁸ SR 741.622.

2. Zielsetzungen der Gesetzesrevision

2.1 Zielsetzungen

Der vorliegenden Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben legte der Regierungsrat folgende Zielsetzungen zu Grunde:

- Bezüglich der Bemessungsgrundlagen:
 - Setzen von Anreizen zur Wahl ökologischer Fahrzeuge
 - Wissenschaftlich gut begründbarer Lösungsansatz
 - Steuergerechtigkeit
 - Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit beim Bürger
 - Handhabbarkeit in der Umsetzung
- Bezüglich der Besteuerung von Sattelschleppern, Sattel-Sachentransportanhängern und Lastwagen:
 - Konkurrenzfähigkeit der Besteuerung gegenüber anderen Kantonen: Die steuerlichen Anreize sollen so gesetzt werden, dass Fahrzeuge mit Baselbieter Standort auch im Kanton Basel-Landschaft eingelöst sind und somit Steuern zahlen und nicht wie heute teils in anderen Kantonen.
 - Möglichkeit zusätzlich eingelöste Fahrzeuge und damit Steuereinnahmen zu gewinnen.
- Bezüglich dem Umfang der Steuereinnahmen:
 - Erhaltung des heutigen Steuersubstrats zur Finanzierung der Staatsaufgaben, insbesondere für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.⁹
- Bezüglich redaktionellen und weiteren Aspekten des Gesetzes über die Verkehrsabgaben:
 - Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Vollzug der Gefahrgutbeauftragtenverordnung des Bundes
 - Bereinigung überholter, teils veralteter Bestimmungen und Begriffe.

2.2 Zielkonflikt

Zwischen den Zielsetzungen der Ökologisierung und der Erzielung ausreichender Steuereinnahmen zur Finanzierung des Strassennetzes besteht ein Zielkonflikt: Die Einführung eines zusätzlichen ökologischen Besteuerungskriteriums führt zu Unsicherheiten bezüglich der künftigen Einnahmen: Wird der Fahrzeugpark rasch ökologischer (was der Zielsetzung entspricht) gehen die Einnahmen aufgrund der gewährten Bonus zurück.

Die Motorfahrzeugsteuereinnahmen folgten in den vergangenen Jahren einem Wachstumspfad von durchschnittlich rund 1.5% Mehreinnahmen je Jahr, der dem Wachstum des Fahrzeugbestands und der zur Hälfte ausgeglichenen Teuerung entspricht. Aktuell entspricht dies auf dem Gesamteinnahmenniveau von rund 100 Millionen Franken durchschnittlich rund 1.5 Millionen Franken Mehreinnahmen pro Jahr. Dieser Wachstumspfad muss beibehalten werden, soll der Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes auch in Zukunft ausreichend gewährleistet werden.

Um das Risiko einbrechender Steuereinnahmen zu minimieren, ist es notwendig, dass der Regierungsrat die Kriterien für die ökologische Besteuerung der Fahrzeuge künftig in einem abgesteckten Rahmen immer wieder anpassen kann, um auf technische Entwicklungen angemessen reagieren zu können. Dem Regierungsrat werden daher im revidierten Gesetz Kompetenzen zur Regelung bestimmter Merkmale des ökologischen Besteuerungsanteils eingeräumt. Diese sind in Kapitel 3.2.2 beschrieben.

⁹ Über einen mehrjährigen Zeitraum betrachtet, liegt der Gesamtertrag der Verkehrssteuereinnahmen unter den durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für den Strassenverkehr.

3. Massnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen

3.1. Massnahmen in der Besteuerung

3.1.1 Übersicht über die Änderungen in der Besteuerung

Im Kanton Basel-Landschaft sind insgesamt rund 192'000 Fahrzeuge eingelöst, davon rund 140'000 Personenwagen, 22'000 Motorräder, 10'000 Lieferwagen und 2'600 schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper, schwere Anhänger, Busse u.ä.). Bei den übrigen rund 16'000 Fahrzeugen handelt es sich um landwirtschaftliche Fahrzeuge (4'000), Kleinmotorräder und Leichtfahrzeuge (2'600), Arbeitsmaschinen (1'500), Anhänger und diverse (12'000) (vgl. auch die Tabelle in Anhang 4).¹⁰

In Abbildung 1 sind die Besteuerungsansätze für alle Fahrzeugkategorien vor und nach der Revision abgebildet. Aufgrund der Zielsetzungen erfolgen Änderungen für folgende Kategorien: Personenwagen, Lastwagen, Sattelschlepper und Sattel-Sachentransport-Anhänger (=Auflieger auf Sattelschlepper; vgl. Anhang 3). Bei den übrigen Fahrzeugkategorien bestehen entweder keine sinnvollen ökologischen Bemessungskriterien oder die entsprechenden Merkmale sind in den Fahrzeugdatenbeständen nicht vollständig erfasst.

Die in Abbildung 2 vorgeschlagenen neuen Bemessungsgrundlagen berücksichtigen die in Kapitel 2 aufgeführten Zielsetzungen. Als Bemessungsgrundlagen lassen sich technische Grössen, die im Fahrzeugausweis eingetragen sind oder aus der Typengenehmigungsnummer entnommen werden können *und* die gleichzeitig im kantonalen Fahrzeugbestand elektronisch vollständig erfasst sind, verwenden. Die Steuerveranlagung soll transparent, einfach nachrechenbar und überprüfbar sein. Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen werden ökologische Besteuerungsansätze für PW, Lastwagen und Sattelschlepper eingeführt. Ausserdem werden die Besteuerungsansätze von Sattelschleppern und Lastwagen gesenkt und diejenigen von Sattel-Sachentransportanhängern erhöht. Für alle anderen Fahrzeugkategorien bleiben die Steueransätze gleich. Abbildung 2 zeigt die Fahrzeugkategorien mit den vorgeschlagenen Änderungen im Überblick.

Abbildung 2: Übersicht über die Änderungen in der Besteuerung

Fahrzeugkategorien/ -arten	Heutige Besteuerung		Neue Besteuerung	
	Grundbesteuerung	Ökologischer Steueranteil	Grundbesteuerung	Ökologischer Steueranteil
Personenwagen	Gesamtgewicht	<ul style="list-style-type: none"> • 50%-Steuerbefreiung Hybrid- u. Gasantriebe mit Energieeffizienzkategorie A und mindestens EURO-Norm 4. • 50%-Steuerbefreiung von Fahrzeugen mit direktem Elektroantrieb 	Gesamtgewicht	Nach CO ₂ -Ausstoss abgestuftes Bonus-Malus-System für Fahrzeuge, die ab 1.1.2013 erstmalig eingelöst werden.
Lastwagen	Gesamtgewicht	-	Gesamtgewicht mit tieferem Besteuerungssatz pro kg	Rabatt für maximal 4 Jahre für neueste EURO-Norm ab 1. Inverkehrsetzung.
Sattelschlepper	Gesamtzuggewicht	-	Gesamtgewicht	Malus für Fahrzeuge mit den ältesten EURO-Normen.
Sattel-Sachentransportanhänger	Pauschal 130.- Franken	-	Pauschal 500.- Franken	-

¹⁰ Alle Angaben per Ende September 2011.

3.1.2 Personenwagen

Für Personenwagen ist neu folgende Besteuerung vorgesehen:

1. Kriterium für die *Grundbesteuerung* ist weiterhin das Gesamtgewicht mit bestehendem Gewichtsbesteuerungssatz pro Kilogramm.
2. Neu eingeführt wird bei allen ab In-Kraft-Treten des revidierten Gesetzes (geplant 1.1.2013) erstmalig in Verkehr gesetzten PW ein *ökologischer Anteil der Fahrzeugbesteuerung* wie folgt:
 - Bonus-Malus-System auf der Grundlage des CO₂-Ausstosses mit 2 Bonus- und 3 Malusstufen sowie einer mittleren Stufe *ohne* Bonus und Malus. Es sind folgende Abstufungen *vorgesehen*:

Abbildung 3:

Vorgesehenes Bonus-Malus-System beim Einführungszeitpunkt des revidierten Gesetzes (Einführung geplant 1.1.2013)

CO ₂ -Ausstoss pro kg		Franken
1 bis 109	Bonus	-300
110 bis 119	Bonus	-150
120 bis 139	Neutral	0
140 bis 159	Malus	+75
160 bis 179	Malus	+150
Über 179	Malus	+250

- Dabei werden die Bonus maximal 4 Jahre (anteilmässig für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs und die drei Folgejahre) und die Malus unbefristet gewährt bzw. belastet.
- Der Regierungsrat legt die definitive Ausgestaltung der Bonus- und Malus-Stufen und -Höhen fest¹¹. Einmal gewährte Bonus und belastete Malus bleiben über die Laufzeit (Bonus maximal 4 Jahre, Malus unbefristet) aber unverändert.
- Die Betragsgrenze der Bonus liegt bei 300.- und der Malus bei 250.- Franken.

Die Beschränkung auf ab 1.1.2013 erstmalig in Verkehr gesetzte Fahrzeuge ist einerseits nötig, weil für den *bestehenden* Fahrzeugbestand in den Fahrzeugdatenbeständen das Merkmal CO₂ nicht durchgängig erfasst ist. Zudem ist der Lösungsansatz in Bezug auf Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Einführung am 1.1.2013 bereits gekauft waren, fair: Die meisten Fahrzeugkäufer wussten zum Zeitpunkt des Fahrzeugerwerbs in der Regel nicht, dass ein ökologisches Steuersystem eingeführt wird respektive wie dieses konkret ausgestaltet ist. Die Steuer setzt somit bei jenen an, bei welchen ein Lenkungseffekt erzielt werden soll: Den Neuwagenkäufern.

Dieses System ist zukunftsgerichtet: Der Fahrzeugbestand erneuert sich erfahrungsgemäss in etwas mehr als 10 Jahren vollständig, wodurch in etwas mehr als 10 Jahren nach Einführung des ökologischen Besteuerungsansatzes praktisch alle Fahrzeuge auch nach einem ökologischen Merkmal besteuert werden. Nach etwas über 5 Jahren sind dies also schon um die 50% der PW. Hieraus werden folgende Wirkungen erwartet:

1. Unter der Voraussetzung, dass die beabsichtigte Lenkungswirkung eintritt, ökologisiert sich der Fahrzeugbestand nach und nach und zwar relativ schnell. Die laufende technische Entwicklung zu immer schadstoffärmeren Fahrzeugen hin hat zur Folge, dass PW mit im Durchschnitt immer geringerem CO₂-Ausstoss auf den Markt kommen werden.

¹¹ Zur Begründung siehe Kapitel 3.2.2.

2. Dies wiederum bewirkt, dass bei gegebenem Bonus-/Malus-System immer mehr Fahrzeuge Bonus erhalten und immer weniger Fahrzeuge mit Malus belastet werden, woraus Steuerausfälle resultieren.
3. Bei der Konzeption des Bonus-/Malus-Systems respektive bei der Ausgestaltung der entsprechenden CO₂-Stufen ist dieser Umstand zu berücksichtigen: Würden die anfänglichen Grenzwerte für den Erhalt von Bonus und die Belastung mit Malus beibehalten, so gingen die Steuereinnahmen bei einem immer ökologischeren Fahrzeugbestand mit der Zeit markant zurück. Der Kanton ist für die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes aber auf den Erhalt des Steuersubstrats in heutigem Umfang angewiesen. Das heisst: Die Steuereinnahmen sollen gleich stark wachsen wie der Fahrzeugbestand plus die Hälfte der Teuerung.
4. Aus diesem Grund müssen die Voraussetzungen für den Erhalt von Bonus und die Belastung mit Malus, in bestimmten Zeitabschnitten angepasst werden können.

Im Hinblick auf die Ausgestaltung der Bonus-Malus-Stufen bei Inkrafttreten des Gesetzes (geplant 1.1.2013) und dem Rhythmus der Anpassungen im Zeitablauf (also: Für welche Zeitdauer soll das eingeführte Bonus-Malus-System gelten und wann soll es angesichts des zunehmend ökologischer werdenden Fahrzeugbestands durch ein "strengeres" abgelöst werden) hat der Regierungsrat vom Experten Dr. Peter de Haan von der Firma Ernst Basler + Partner AG eine Studie erstellen lassen. Als Studienergebnisse sind anhand von Szenarien über die Entwicklung der CH-Fahrzeugflotte bezüglich den Merkmalen CO₂-Ausstoss und Fahrzeuggewicht¹² die Höhe und jeweilige Geltungsdauer der Bonus-Malus-Stufen berechnet, mittels derer die durchschnittliche Fahrzeugsteuer als Kombination von Gewichtssteuer und CO₂-Anteil konstant gehalten werden kann.

Bei der Festlegung des Bonus-/Malus-Systems sind zudem folgende Parameter berücksichtigt worden:

1. Die Emissionsziele für Neuwagen im EU-Raum, die für das Jahr 2013 (Jahr der Gesetzeseinführung) bei 130 g CO₂/km und im Jahr 2020 bei 95 g CO₂/km liegen.¹³
2. Die durchschnittliche jährliche Erneuerung der Fahrzeugflotte um rund 10%.¹⁴

Die durchgeführten Hochrechnungen führten zu folgenden wesentlichen Erkenntnissen:

1. Die CO₂-Stufen sollten voraussichtlich alle circa 5 Jahre neu festgelegt werden, um dem geschilderten Wandel Rechnung zu tragen. Damit bezüglich der jeweils geltenden Bonus und Malus aber für den Autokäufer Verlässlichkeit besteht, bleiben die gewährten Bonus (maximal 4 Jahre) und Malus (unbefristet) für einmal gekaufte Fahrzeuge über die Laufzeit konstant. Das heisst: Wird ein Fahrzeug neu in Verkehr gesetzt und mit einem Malus von 75.- Franken belastet, so zahlt *dieses* Fahrzeug immer 75.- Franken Malus, auch wenn der Regierungsrat die Voraussetzungen im Verlauf der Lebensdauer *dieses* Fahrzeugs anpasst. Die angepassten Voraussetzungen gelten dann nur für ab dem Anpassungszeitpunkt neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge.
2. Mittels diesem Anpassungsmechanismus kann der bisherige Wachstumspfad bei den Steuererträgen, der dem Fahrzeugwachstum plus der halben Teuerung entspricht, beibehalten werden. Die Steuerhöhe pro Fahrzeug soll somit im Durchschnitt gleich

¹² Nachzulesen auch in "Künftige Entwicklung der Personenwagen-Neuzulassungen in der Schweiz, Szenarien zur Entwicklung von Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Leer- und Gesamtgewicht, Hubraum und Leistung bis 2030 - Schlussbericht"; Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter; bearbeitet von der Ernst Basler + Partner AG, 10. März 2010, Zollikon.

¹³ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:DE:PDF>

¹⁴ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html

hoch bleiben. Das heisst: *Im Durchschnitt* sollen die PW-Halter weder höher noch tiefer besteuert werden und steigende Steuereinnahmen sollen ausschliesslich aufgrund eines wachsenden Fahrzeugbestands sowie des bereits bestehenden hälftigen Teuerungsausgleichs resultieren.

Abbildung 4 zeigt, wie der Regierungsrat aufgrund der zu Grunde gelegten Szenarien und Kriterien die CO₂-Stufen, welche den Erhalt von Bonus und die Belastung mit Malus bestimmen, *plant*: Bei Inkrafttreten des Gesetzes am 1.1.2013 soll ein neutraler Bereich mit einem CO₂-Ausstoss von 120 bis 139 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer gelten, unter diesem Wertebereich erhalten die Fahrzeuge Bonus, über diesem Wertebereich sind Malus zu entrichten.

Nach voraussichtlich 5 Jahren sollen die Berechtigungsstufen dann, um die zu erwartenden Steuerausfälle aufgrund des ökologischeren Fahrzeugbestands zu kompensieren, angepasst werden: Der neutrale Bereich verschiebt sich auf 100 bis 119 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer und entsprechend passen sich die Bonus- und Malus-Stufen an.

Die Bonusberechtigung geht im Jahr 2018 deshalb nicht auf ein noch tieferes Niveau von z.B. 95 g CO₂-Ausstoss pro Kilometer, weil sich der Zielwert 2020 für den EU-Raum von 95 g pro Kilometer auf die PW-Neuzulassungen bezieht, der Kanton aber jeweils den Gesamtbestand besteuert (also auch PW, die in den Vorjahren erstmalig zugelassen wurden).

Damit diese Anpassungen im Zeitablauf und bezüglich der Betragshöhen der Bonus und Malus verlässlich vorgenommen und so die notwendigen Steuereinnahmen gesichert werden können, ist diesbezüglich eine regierungsrätliche Kompetenz notwendig. Die Ausgestaltung dieser Kompetenz in Bezug auf die Festlegung der Bonus-/Malus-Stufen und -höhen sowie der Anpassungszeitpunkte ist in Kapitel 3.2.2 erläutert.

Abbildung 4 Vorgesehene Berechtigungsstufen für Bonus und Malus vor und nach der vorgesehenen Anpassung nach Ablauf von 5 Jahren

Bonus und Malus erste 5 Jahre (geplant 1.1.2013-31.12.2017)			Bonus und Malus zweite 5 Jahre (geplant 1.1.2018-31.12.2022)		
CO ₂ -Ausstoss pro kg		Franken	CO ₂ -Ausstoss pro kg		Franken
1 bis 109	Bonus	-300	1 bis 89	Bonus	-300
110 bis 119	Bonus	-150	90 bis 99	Bonus	-150
120 bis 139	Neutral	0	100 bis 119	Neutral	0
140 bis 159	Malus	+75	120 bis 129	Malus	+75
160 bis 179	Malus	+150	130 bis 144	Malus	+150
Über 179	Malus	+250	Über 144	Malus	+250

Abbildung 5 zeigt anhand einiger PW-Modelle verschiedener Klassen wie das ab 1.1.2013 eingeführte Modell in den ersten 5 Jahren wirkt (unter der Annahme, dass die dargestellten Modelle in den Geltungsbereich des revidierten Gesetzes fallen, d.h. nach dem 1.1.2013 erstmalig in Verkehr gesetzt würden; vgl. auch § 9 Absatz 1 des Gesetzesentwurfs in Anhang 1). Es ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um *heute* in Verkehr gesetzte PW-Modelle handelt. Ab Inkrafttreten des neuen Gesetzes werden *neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge* (für die ja die Steuer gilt) nach heutigem Erkenntnisstand *mehr und mehr ökologischere Verbrauchswerte aufweisen*.

Abbildung 5 Auswirkungen Steuerreform bei den 2011 meistverkauften und weiteren PW-Modellen (Zu Tarifen¹⁵ bis 2016 inkl. Zuschlag H2-Finanzierung¹⁶)

(unter der Voraussetzung, dass diese nach dem 1.1.2013 neu in Verkehr gesetzt würden)

Marke	Typ	Gesamtgewicht in kg	CO ₂ -Ausstoss	Steuervergleich Ist und Neu mit bis 2016 geltenden Tarifen					
				Alle Angaben in Fr.					
				Ist			Neu		
Steuer Gewicht	Ökol. Anteil ¹⁷	Steuer Total	Steuer Gewicht	Ökol. Anteil ¹⁸	Steuer Total				
Im Zeitraum Januar bis September 2011 meistverkaufte Modelle in der Schweiz¹⁹									
VW	Golf VI 1.4 TFSI	1820	130	636	0	636	636	0	636
Skoda	Octavia 1.6TDI	1965	119	687	0	689	689	-150	539
VW	Polo 1.6 TDI	1650	109	577	0	577	577	-300	277
Opel	Astra J 17DTJ ST	2105	119	736	0	736	736	-150	586
VW	Passat V 1.6 BI.M	1980	114	692	0	692	692	-150	542
Peugeot	207 1.6 HDi FAP 90	1654	99	578	0	578	578	-300	278
Renault	Clio 1.5dCi 90	1665	106	582	0	582	582	-300	282
VW	Touran 2.0D BMT	2260	127	790	0	790	790	0	790
Audi	A4 2.0 TDI	2025	124	708	0	708	708	0	708
Ford	Fiesta 1.6 TDCI ECO	1545	98	540	0	540	540	-300	240
Weitere Modelle									
Smart	Fortwo Coupé cdi	1050	89	367	0	367	367	-300	67
Honda	Insight	1650	105	577	-289 (50%)	289	577	-300	277
Toyota	Prius	1805	89	631	-316 (50%)	315	631	-300	331
BMW	320D Efficient Dyn	1940	109	678	0	678	678	-300	378
BMW	320i Touring	1970	149	688	0	688	688	+75	763
Seat	Altea XL 1.6 Eco	2025	119	708	0	708	708	-150	558
VW	Sharan 2.0 TSI	2530	198	884	0	884	884	+250	1134
Merc.-Benz	E 250 CDI	2280	165	797	0	797	797	+150	947
BMW	250d Touring	2360	135	825	0	825	825	0	825
VW	Tiguan 2.0BI.M.T	2080	139	727	0	727	727	0	727
Lexus	CT200H	1845	94	645	-323 (50%)	322	645	-300	345
Mazda	5 2.0	2125	159	743	0	743	743	+75	818
Porsche	Cayman S	1675	230	585	0	585	585	+250	835

3.1.3 Lastwagen, Sattelschlepper, Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger)

Neue Besteuerungsansätze werden auch für schwere Fahrzeuge vorgesehen, so für Lastwagen, Sattelschlepper und Sattel-Sachentransportanhänger wie folgt:

¹⁵ Alle steuerlichen Auswirkungen ohne allfällig aufgelaufene Teuerung gemäss § 14 des Gesetzesentwurfs gerechnet.

¹⁶ In Anhang 5 sind auch die Auswirkungen nach 2016 *ohne* H2-Zuschlag dokumentiert. Die Steuerbeträge Ist und Neu liegen dann 20% tiefer.

¹⁷ Steuerbefreiungen für Hybrid-, Elektro- und Gasfahrzeuge von 50% nach geltendem Dekret über die Verkehrsabgaben.

¹⁸ Der ökologische Anteil für Bonus gilt maximal 4 Jahre: Im Jahr der Inverkehrsetzung ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung und für die drei Folgejahre. Danach fallen die Bonus weg. Die Malus gelten unbefristet.

¹⁹ Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz (http://www.auto-schweiz.ch/Personenwagen_nach_Modellen.html)

1. Die Gewichtsbesteuerung stellt nach wie vor die geeignete Bemessungsgrundlage in der *Grundbesteuerung* schwerer Fahrzeuge dar. Es sind vor allem die schweren Fahrzeuge, welche die Strasseninfrastruktur abnutzen²⁰.
2. Aufgrund der heute sehr hohen Besteuerung und den damit verbundenen Konkurrenzschwierigkeiten sowie und des Verlusts von immatrikulierten Fahrzeugen seit 1995 (15-20%) wird eine Entlastung bei der Besteuerung der Lastwagen und Sattelschlepper vorgesehen, so dass deren zu entrichtende Steuerbeträge generell in etwa auf das Niveau des Kantons Basel-Stadt sinken. Bei Lastwagen und Sattelschleppern wird diese Motorfahrzeugsteuerreduktion jeweils wie folgt erreicht:
 - a. Lastwagen: Senkung des Gewichtssteuersatzes pro kg von 0.151 Franken (Stand 2012) auf neu 0.118 Franken.
 - b. Sattelschlepper: Neu Bemessung nach dem Gesamtgewicht (= Eigengewicht) anstelle der bisherigen Besteuerung nach Gesamtzuggewicht mit einem Satz von 18.6 Rappen pro kg.²¹

Damit reduziert sich bei diesen Fahrzeugkategorien die Grundsteuer. Wird zudem ein Fahrzeug mit der neuesten EURO-Norm gewählt (vgl. unten 3.), so kann die Gesamtsteuer soweit gesenkt werden, dass eine deutliche Entlastung eintritt (vgl. Abb. 6).
3. Für den ökologischen Besteuerungsanteil der Lastwagen und der Sattelschlepper wird zudem ein Bonus-Malus-System auf der Basis der EURO-Normen zum Beschluss unterbreitet. Fahrzeuge mit der neuesten EURO-Norm (zur Zeit EURO-Norm 5) oder die einen strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, werden während maximal 4 Jahren ab erstmaliger Inverkehrsetzung in Bezug auf die Grundsteuer mit einem Steuerabzug von 25% steuerlich entlastet. Fahrzeuge mit den beiden ältesten EURO-Normen (zur Zeit EURO-Normen 1 und 2) oder älter werden hingegen mit einem Malus von 25% belastet. Die Voraussetzungen für die Gutschreibung von Bonus resp. die Belastung mit Malus kann der Regierungsrat im Zeitablauf entsprechend der technologischen Entwicklung anpassen. Begründung hierfür ist wie bei den PW der Erhalt des Steuersubstrats bei einem im Zeitablauf ökologischer werdenden Fahrzeugpark (vgl. Kapitel 3.1.2 und 3.2.3).
4. Schliesslich wird für die Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger auf Sattelschlepper) eine Erhöhung der heute sehr niedrigen Pauschalbesteuerung von bisher 130.- auf neu 500.- Franken vorgesehen und es entfällt aufgrund der deutlichen Reduktion der Sattelschlepperbesteuerung (Zugfahrzeug) die steuerliche Befreiung des erstimmatrikulierten Sattel-Sachen-transportanhängers (=Auflieger). Neu kostet *jeder* Auflieger pauschal 500.- Franken (das "Paket" Sattelschlepper/Auflieger wird so aber gleichwohl deutlich günstiger).
5. Aufgrund der vorgesehenen Ausgestaltung der Besteuerung werden schwere Fahrzeuge für die Fuhrhalter in jedem Fall günstiger als heute, auch wenn sie künftig einen Malus zu entrichten haben.

²⁰ Vergleich hierzu den Bericht: "Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstrassennetzes", Schlussbericht., Bundesamt für Strassenwesen, November 2006 (Link: http://www.bast.de/cln_005/nn_42642/DE/Publikationen/Download-Berichte/unterseiten/60-tonner.html).

²¹ Mit der neuen Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht wird beim Sattelschlepper "nur" sein Eigengewicht (ohne Zugfähigkeit Auflieger) besteuert. Damit ist die Grundsteuer tiefer. Dafür wird die Steuer für den Auflieger erhöht. Mit dem bisherigen Ansatz Gesamtzuggewicht wurde bisher hingegen nicht nur der Sattelschlepper selbst, sondern auch die potenziell anhängbare Last des Aufliegers mit besteuert. Dafür war der Auflieger im Verhältnis sehr tief besteuert. Im "Paket" Sattelschlepper/Auflieger profitiert der Fahrzeughalter per Saldo jedoch steuerlich deutlich mit der neuen Lösung (vgl. Abb. 6).

Reduktion der heute im Vergleich sehr hohen Grundbesteuerung

Die Reduktionen in der Grundbesteuerung erfolgen, weil die Steuern im Kanton Basel-Landschaft heute im Vergleich sehr hoch sind (vgl. Abbildung 5), was zu verschiedenen Nachteilen führt, wie eingangs vorliegender Vorlage dargelegt ist (vgl. hierzu Kapitel 1.4).

Der vorgesehene Wechsel bei der Grundbesteuerung der Sattelschlepper vom Gesamtzuggewicht zum Gesamtgewicht führt in der Grössenordnung zu einer Halbierung der heute im Vergleich mit anderen Kantonen sehr hohen Besteuerung. Hierdurch kann den geschilderten Problemen der fehlenden Konkurrenzfähigkeit und tiefen Steuereinnahmen - aufgrund von wenig eingelösten Fahrzeugen -, dem Rückgang der immatrikulierten Fahrzeuge sowie dem Fahrzeugtourismus entgegengewirkt werden.

Die teilweisen Steuerausfälle lassen sich mit einer Anhebung der heute tiefen Besteuerung bei den Sattel-Sachtransportanhängern (= Auflieger auf Sattelschlepper) sowie der Besteuerung auch des erstimmatrikulierten Aufliegers teilweise kompensieren. Seitens der Fahrzeughalter ist die *Kombination* Sattelschlepper/Auflieger neu steuerlich aber wesentlich attraktiver als bisher. Weniger attraktiv wird aber die bisherige, für den Kanton unvorteilhafte, Kombination einzelner (teurer) Sattelschlepper mit zahlreichen (steuerlich sehr günstigen) Aufliegern.

Bei den Lastwagen wird die bisherige Grundbesteuerung nach Gesamtgewicht beibehalten, aber so stark reduziert, dass die Steuerhöhe kombiniert mit dem ökologischen Bonus-/ Malus-System in der Grössenordnung auf das Niveau von Basel-Stadt zu stehen kommt.

Kombination der Steuerreduktionen mit einem ökologisch ausgerichteten Bonus-Malus-System

Als Grundlage für das ökologische Bonus-Malus-System werden die gültigen europäischen Abgasnormen vorgesehen. Bei der EURO-Norm handelt es sich um eine europaweit gültige Abgasnorm, in der für Kraftfahrzeuge Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM) festgelegt und auf deren Grundlage die Fahrzeuge in Schadstoffklassen unterteilt werden. Die EURO-Norm wird bezüglich der Schadstoffgrenzwerte gemäss der technischen Entwicklung laufend aktualisiert. Neuere EURO-Normen weisen somit bessere Schadstoffgrenzwerte auf als ältere.

Ein Beispiel: Ein Lastwagen, der die Abgasnorm EURO 1 erfüllt, hat eine wesentlich höhere Schadstoffemission als ein Fahrzeug, das die Abgasnorm EURO 5 erfüllt.

Die Fahrzeuge der EURO 5-Norm sind mit sehr leistungsfähigen Filtern ausgestattet, die Mikropartikel (Feinstaub) zurückhalten. Zudem verfügen sie über einen Katalysator, der Stickoxide in Wasserdampf und elementaren Stickstoff umwandelt.

Seit dem 1. September 2009 gilt europaweit für schwere Lastkraftwagen (Lastwagen, Sattelschlepper) die Euro-5-Norm als neueste und damit schadstoffärmste Norm. Ab Inkrafttreten einer neuen Norm sind Mitgliedsländer gehalten, nur noch Fahrzeuge einzulösen, welche diese Norm erfüllen. Diese neuesten Normen werden in der Schweiz jeweils automatisch in das Bundesrecht übernommen.

Durch die maximal 4-jährige Reduktion der Grundsteuer ab In-Kraft-Setzung der Revision (geplant 1.1.2013) respektive danach ab erster Inverkehrsetzung durch die Wahl eines Fahrzeugs, das die neueste EURO-Norm aufweist, resultiert bei den Sattelschleppern zusätzlich zur generellen Steuerreduktion eine *ökologische* Lenkungswirkung, indem sich die Steuerhöhe noch einmal deutlich reduziert. Auch die Fahrzeughalter von Lastwagen können durch den Kauf eines neuen Fahrzeugs von einer zusätzlichen Steuerreduktion von 25% profitieren.

Abbildung 6 Vergleich aktuelle Besteuerung schwere Fahrzeuge für verschiedene Kantone (zum Vergleich ist die neue Steuerhöhe für den Kanton Basel-Landschaft nach der Gesetzesrevision aufgeführt)²²

	Lastwagen Merkmale: - Gesamtgewicht 26000 kg - Leergewicht 11800 kg - Nutzlast 14200 kg				Sattelschlepper Merkmale: - Gesamtgewicht 18000 kg - Leergewicht 7700 kg - Nutzlast 10300 kg - Gesamtzuggewicht 40000 kg				Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger) Merkmale: - Gesamtgew. 39000 kg - Leergewicht 7200 kg - Nutzlast 31980 kg	
	Heutige Steuer	Neue Steuer ohne ökol. Anteil	Neue Steuer mit ökol. Abzug (Bonus, max. 4 Jahre)	Neue Steuer mit ökol. Zuschlag	Heutige Steuer	Neue Steuer ohne ökol. Anteil	Neue Steuer mit ökol. Abzug (Bonus, max. 4 Jahre)	Neue Steuer mit ökol. Zuschlag	Heutige Steuer	Neue Steuer
Grundlage für die Besteuerung	nach Gesamtgewicht	nach Gesamtgewicht	Fahrzeug mit neuester EURO-Norm)	Fahrzeug mit EURO-Norm 01 oder 02	nach Gesamtgewicht	nach Gesamtgewicht	Fahrzeug mit neuester EURO-Norm)	Fahrzeug mit EURO-Norm 01 oder 02	Pauschal	Pauschal
Baselland ²³	3922.-	3068.-	2301.-	3835.-	6034.-	3348.-	2511.-	4185.-	129.-	500.-
Aargau	2448.-				1776.-				525.-	
Basel-Stadt	3226.-				3560.-				129.-	
Solothurn	2443.-				949.-				1270.-	
Bern	2523.-				2403.-				1283.-	
Luzern	2200.-				1600.-				1140.-	
CH-Durchschnitt	rund 2700.-				rund 2000.-				k. Angabe vorhanden	
Eingelöste Fahrzeuge in BL	1217				392				710	

Andererseits werden die Fahrzeuge mit den ältesten EURO-Normen (EURO-Normen 1 und 2 und ältere Fahrzeuge) mit einem Malus von ebenfalls 25% belastet (unbefristet). Diese Ausgestaltung soll einen Anreiz bieten, alte unökologische Fahrzeug durch neue ökologischere zu ersetzen.

Im Zeitablauf kann auch bezüglich der Voraussetzungen für den Erhalt von Bonus respektive die Belastung mit Malus die Notwendigkeit entstehen, Anpassungen vorzunehmen. Hierfür soll dem Regierungsrat eine Kompetenz eingeräumt werden (siehe § 11 und 12 des Gesetzesentwurfs sowie Kapitel 3.2.2).

3.1.4 Übrige Fahrzeugkategorien

Für alle übrigen Fahrzeugkategorien wie Lieferwagen, Motorräder, Gesellschaftswagen, Kleinbusse, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge, Arbeitsmaschinen, weitere Anhänger sowie diversen weiteren Fahrzeugkategorien wird die heutige Besteuerung beibehalten. In den Verzeichnissen zum Fahrzeugbestand feh-

²² Alle Zahlen auf ganze Franken gerundet.

²³ In den für den Kanton Basel-Landschaft ausgewiesenen Steuerbeträgen ist der Rabatt für LSVA-pflichtige Fahrzeuge berücksichtigt (das heisst: Die Ansätze gelten für LSVA-pflichtige Fahrzeuge); Angaben anhand des für das Jahr 2012 geltenden Steuersatzes. Die Angaben gelten für die heute LSVA-Pflichtigen Fahrzeuge, für welche der Verkehrssteuerrabatt zur Finanzierung der H2 *nicht* aufgehoben ist. Für alle anderen Fahrzeuge ist die Steuer um 25% höher.

len in vielen Fällen sinnvolle ökologische Kriterien und die heutige Besteuerung wird als angemessen erachtet.

3.2 Weitere Merkmale der Revision

3.2.1 Verkehrssteuerrabatt und Finanzierung Fertigstellung H2 Pratteln-Liestal

§10a des geltenden Gesetzes sieht seit 1991 einen Verkehrssteuerrabatt in der Höhe von 20% vor. Am 24. September 2006 hat das Baselbieter Stimmvolk diesen Verkehrssteuerrabatt ab 1.1.2007 für die Dauer von 5 Jahren für den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal vorübergehend aufgehoben.²⁴

Die Aufhebung des Rabatts wird wegen des erhöhten Finanzierungsbedarfs für die H2 um maximal weitere 5 Jahre, d.h. bis zum Jahr 2016 verlängert.²⁵

Mit der vorliegenden Revision wird der *bisherige Verkehrssteuerrabatt in die neuen Steuertarife integriert*. Der bisherige Verkehrssteuerrabatt wird zukünftig in den neuen Tarifen somit vollumfänglich berücksichtigt sein.

Damit der Finanzierungsbedarf für die H2 auch mit den neuen Tarifen gedeckt werden kann, wird auf den neuen Tarifen ein vorübergehender Zuschlag von 25 % bis 2016 erhoben.

Nach 2016 wird dieser Zuschlag entfallen. Den Fahrzeughaltern werden ab dann nur noch die neuen Tarife verrechnet.

3.2.2 Kompetenzen Regierungsrat

Zwischen der Ökologisierung und der Erzielung ausreichender Steuereinnahmen zur Finanzierung des Strassennetzes besteht ein Zielkonflikt: Die Einführung eines zusätzlichen ökologischen Besteuerungsanteils führt zu Unsicherheiten bezüglich der künftigen Einnahmen: Wird der Fahrzeugpark rasch ökologischer (was der Zielsetzung entspricht) gehen die Einnahmen aufgrund der vermehrt zu gewährenden Bonus bei gleichzeitigem Rückgang der Malus zurück.

Damit Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes auch in Zukunft ausreichend gewährleistet werden können, ist ein bestimmtes Wachstum der Motorfahrzeugsteuereinnahmen im Umfang des Fahrzeugwachstums und eines Anteils an der Teuerung notwendig, denn mit höheren Fahrzeugbeständen und höheren Preisen steigen auch die Ausgaben für die Strassen. Der bestehende Wachstumspfad bei den Steuereinnahmen (bewirkt durch das Fahrzeugwachstum und einem Anteil der Teuerung), der durchschnittlich rund 1.5% Mehreinnahmen jährlich entspricht, muss also beibehalten werden können.

Damit das Risiko einbrechender Steuereinnahmen minimiert werden kann, ist es notwendig, dass der Regierungsrat die Kriterien für die ökologische Besteuerung der Fahrzeuge künftig in einem bestimmten Rahmen immer wieder anpassen kann, um auf technische Entwicklungen angemessen reagieren zu können. Dem Regierungsrat werden daher im revidierten Gesetz Kompetenzen zur Regelung bestimmter Merkmale des ökologischen Besteuerungsanteils eingeräumt.

Die Bonus und die Malus für die verschiedenen Stufen CO₂-Ausstoss bei den PW können als steuerliche Abzüge und Zuschläge von maximal 300.- Franken bei den Bonus und von maximal 250.- Franken bei den Malus ausgestaltet werden, wobei seitens Regierungsrat geplant ist, bei den Bonus Höhen von 150.- und 300.- Franken und bei den Malus von 75.-, 150.- und 250.- Franken vorzusehen (vgl. Kapitel 3.1.2). Die Bonus und Malus bei den Last-

²⁴ Gesetz vom 18. Mai 2006 über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln - Liestal und Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 15. Juni 1981 (SGS 439).

²⁵ Gemäss §15a Absatz 3 des geltenden Gesetzes über die Verkehrsabgaben vom 15. Juni 1981.

wagen und Sattelschleppern werden als Abzüge und Zuschläge von maximal 25% des Grundsteuertarifs ausgestaltet.

Im Gesetz sind die Maximalhöhen der Bonus und Malus bei den PW geregelt (300.- bzw. 250.- Franken) und bei den schweren Fahrzeugen der maximale prozentuale Anteil an der Gesamtsteuer (25%) sowie die Geltungsdauer der gewährten Bonus und Malus (Bonus 4 Jahre; Malus unbeschränkt) Damit die Motorfahrzeugsteuereinnahmen weiterhin in angemessenem Umfang eingehen, werden dem Regierungsrat im revidierten Gesetz die Kompetenzen zur Regelung folgender Merkmale eingeräumt:

1. Die Höhe der Bonus bis maximal 300.- Franken und der Malus bis maximal 250.- Franken bei den PW (§9 Abs. 3 und 4).
2. Die Festlegung der CO₂-Stufen, für welche Bonus gewährt oder die Fahrzeughalter mit Malus belastet werden (§9 Abs. 5).
3. Der Zeitpunkt der Anpassungen der CO₂-Stufen (§9 Abs. 4).
4. Die Festlegung der prozentualen Höhe der Bonus und Malus bei den schweren Fahrzeugen bis zu maximal 25% (§11 Abs. 3 und §12 Abs. 2).

Mittels diesen Kompetenzen, die sich in einem klar abgesteckten Rahmen bewegen, kann sichergestellt werden, dass die Motorfahrzeugsteuereinnahmen künftig in dem Ausmass eingehen, wie es den finanziellen Herausforderungen entspricht.

Aus Sicht des Regierungsrats ist es zwingend, dass die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern über den geschilderten Spielraum zur Anpassung der ökologischen Bemessungsgrundlage verfügt, um auf technische Entwicklungen angemessen reagieren zu können und entsprechend ausreichende Steuereinnahmen zu sichern. Dabei steht allerdings die Zielsetzung im Vordergrund, dass die Steuereinnahmen nur aufgrund von Zuwächsen bei der Fahrzeuganzahl und Teuerungseffekten ansteigen und somit die *durchschnittliche Steuerbelastung der Fahrzeughalter im Zeitablauf konstant bleibt*.

3.2.3 Gesetzliche Grundlage Gebühren Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung

Seit dem 1. Juli 2001 sind die Kantone zuständig für den Vollzug der Gefahrgutbeauftragtenverordnung des Bundes (GGBV; SR 741.622) im Bereich der Strassen. Die Bau- und Umweltschutzdirektion ist mit dieser Aufgabe betraut. Die Grundlage der GGBV findet sich in Art. 30 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes²⁶. Im Wesentlichen handelt es sich beim kantonalen Vollzug im Zusammenhang mit der GGBV um Kontrollaufgaben. Dabei muss kontrolliert werden, ob die Pflichten einer Unternehmung sowie die Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten wahrgenommen und umgesetzt werden. Für eine Kontrolle, die zu keinen Beanstandungen führt, werden keine Gebühren erhoben. Sollten hingegen Nachkontrollen erforderlich sein oder die Kontrollen durch Umstände, die der zu kontrollierende Betrieb zu verantworten hat, sehr aufwändig sein, werden für die Kontrollen Gebühren in Rechnung gestellt. Diese Gebührenregelung entspricht der Gebührenverordnung des Sicherheitsinspektorats²⁷. Bisher fehlte eine Rechtsgrundlage, um diese Gebühren erheben zu können.

Die meisten Firmen welche in den Geltungsbereich der GGBV fallen, sind KMU. Bedingt durch die Komplexität der Regelwerke, sind speziell die kleinen Unternehmungen grundsätzlich über einen Behördenkontakt dankbar. Die Inspektionen beinhalten nicht nur eine Kontrollaktivität seitens der Vollzugsinstanz, sondern auch die Möglichkeit, offene Fragen vor Ort zu klären.

²⁶ SR 741.01.

²⁷ GS 31.639; SGS 144.271.

4. Ergebnisse Vernehmlassungsverfahren und vorgenommene Änderungen

4.1 Ergebnisse Vernehmlassung

4.1.1 PW, leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Motorräder) und Veteranenfahrzeuge

Die vorgeschlagene Lösung gemäss Vernehmlassungsvorlage, bei leichten Nutzfahrzeugen neu als Bemessungsgrundlage einen Mischindex aus Hubraum und Leistung kombiniert mit der Energieetikette oder den EURO-Normen vorzusehen, ist unterschiedlich aufgenommen worden.

Alle Vernehmlasser waren sich einig, dass die kantonale Motorfahrzeugsteuer prinzipiell nicht das geeignetste Instrument ist, um eine wirksame und faire Lenkungswirkung zu erzielen, sondern eine solche nur entweder mit Abgaben auf Benzin und Diesel oder aber einer kilometerabhängigen Steuer ideal ausgestaltbar wäre. Zugleich waren sich die Vernehmlasser aber auch einig, dass diese Varianten entweder technisch nicht machbar oder aber politisch nicht durchsetzbar sind. Entsprechend fand die grundsätzliche Absicht, bei der Motorfahrzeugsteuer eine ökologische Besteuerungskomponente einzuführen, weitgehende Zustimmung. Uneinig waren sich die Vernehmlasser hingegen darüber, wie dies erfolgen soll.

Bei den **Parteien** fand der Vorschlag gemäss Vernehmlassungsvorlage bei der Sozialdemokratischen Partei (SP), der Christlich-demokratischen Partei (CVP), der Evangelischen Volkspartei (EVP) sowie der Bürgerlich-Demokratischen Partei (BDP) grundsätzliche Zustimmung.

Die grüne Partei hob das zurzeit wichtigste ökologische Kriterium der CO₂-Emissionen hervor und erachtete es insbesondere als nicht nachvollziehbar, dass dieses nicht als ökologisches Kriterium Verwendung findet, da es doch bei beinahe allen *neuen* Modellen bekannt sei. Die Grünen würden es zudem begrüßen, wenn die ökologische Belastung und die Belastung der Verkehrsinfrastruktur verursachergerecht in Rechnung gestellt würden, indem auf der Steuererklärung der jeweilige Kilometerstand des Fahrzeugs angegeben werden müsste und die während eines Jahres gefahrenen Kilometer als Faktor zum Normausstoss des Fahrzeugs zur Berechnung des Gesamtsteuerbetrages hinzukämen.

Abgelehnt wurde der vorgeschlagene Mischindex aus Hubraum und Leistung von der Schweizerischen Volkspartei (SVP) und der Freisinnig-Demokratischen Partei (FDP). Das neu vorgeschlagene System sei zu kompliziert und wissenschaftlich ungenügend begründet. Die FDP monierte ausserdem, der Gesetzesentwurf sei eine verkappte Reichtumssteuer, weil die tendenziell hoch motorisierten und deshalb hoch besteuerten PW auch tendenziell teure Fahrzeuge seien. Vorgeschlagen wird ausserdem seitens der FDP ein System, dass ausschliesslich auf den 7 Stufen der Energieetikette des Bundes beruht. Die SVP plädierte dafür, das bestehende, für die Bürger verständliche und einfache System auf der Grundlage des Gewichts beizubehalten.

Bei den **Verbänden** war die vorgeschlagene Lösung bei den leichten Nutzfahrzeugen einzig von Travail.Suisse bei den Arbeitgeberverbänden und vom Verkehrsclub Schweiz (VCS) bei den Verkehrsverbänden befürwortet worden (wobei der VCS eine noch stärker CO₂-basierte Motorfahrzeugsteuer bevorzugt). Die Handelskammer beider Basel, der Touring Club Schweiz (TCS) und die Verkehrsliga befürworteten zwar grundsätzlich die Besteuerung von Fahrzeugen auch nach ökologischen Kriterien, lehnen den vorgeschlagenen Mischindex aus Hubraum und Leistung aber ab. Das bewährte System der Besteuerung nach Gewicht soll beibehalten werden, wobei der TCS eine Kombination von *Leergewicht* und CO₂-Ausstoss, die Handelskammer eine Kombination des bestehenden Merkmals *Gesamtgewicht* mit der Energieetikette und die Verkehrsliga ebenfalls das Ge-

samtgewicht kombiniert mit einer Wiedereinführung des Verkehrssteuerrabatts für ökologische Fahrzeuge fordern. Der Automobil Club der Schweiz (ACS), Die Wirtschaftskammer Baselland und die Arbeitgeber Baselland erachten die Motorfahrzeugsteuern generell als ungeeignet, ökologische Lenkungswirkung zu entfalten und stehen somit einer Ökologisierung der Verkehrssteuer grundsätzlich kritisch oder ablehnend gegenüber.

Bei den Lieferwagen wird die vorgesehene zusätzliche steuerliche Entlastungsmöglichkeit von der SVP begrüsst, CVP, EVP, Grüne und SP stehen insbesondere einer bevorzogenen oder weiter vergünstigten Besteuerung von Lieferwagen kritisch bis ablehnend gegenüber, mit den Argumenten, dass diese Fahrzeuge bereits bevorteilt besteuert werden, dass sie häufig auch privat genutzt werden und dass die Auswirkungen des vorgesehenen Mischindex die bevorteilte Besteuerung überlagere.

Kritisch äusserten sich verschiedene Vernehmlasser ausserdem zur höheren Besteuerung der Motorfahräder, die als Kompensationsvehikel für Ausfälle in anderen Bereichen gesehen wird.

Die Vernehmlassungsvorlage sah neu auch eine Vergünstigung bei Fahrzeugen vor, welche über den Eintrag "Veteranenfahrzeug" im Fahrzeugausweis verfügen. Diese Fahrzeuge sollten, wenn älter als 50 Jahre, von einer reduzierten Steuer profitieren. Der Schweizer Motor Veteranen Club (SMCV) und die Fédération Suisse des Véhicules Anciens (FSVA) sowie TCS, ACS und Verkehrsliga beider Basel fordern, dass diese Vergünstigung für Fahrzeuge mit dem Eintrag "Veteranenfahrzeug" (der bereits ab Alter 30 möglich ist) auch Fahrzeugen gewährt wird, die zwischen 30 und 50 Jahre alt sind.

4.1.2 Schwere Fahrzeuge

Die geplanten Entlastungen bei den schweren Fahrzeugen, die heute im Kanton Basellandschaft im interkantonalen Vergleich unverhältnismässig hoch besteuert sind, wurden vom Grossteil der Vernehmlasser begrüsst und es kann nachvollzogen werden, dass damit negative Auswirkungen eliminiert oder reduziert werden können. Die Wirtschaftskammer BL, Arbeitgeber Baselland und die Handelskammer beider Basel monieren, dass die schweren Nutzfahrzeuge immer noch zu hoch besteuert würden und die Besteuerung noch stärker gesenkt werden müsste, um Konkurrenzfähigkeit zu erlangen. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ist der Auffassung, dass auch bei den Lastwagen das Steuerniveau bis auf das Niveau der Nachbarkantone gesenkt werden sollte.

Die Grünen sowie die SP hingegen sind der Auffassung, dass die starke Reduktion von über 50% bei den Sattelschleppern zu weit gehe und maximal 25% betragen sollte.

4.2 Vorgenommene Änderungen aufgrund der Vernehmlassung

4.2.1 PW, leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Motorräder) und Veteranenfahrzeuge

Der vom Regierungsrat vorgeschlagene Mischindex aus Hubraum und Leistung kombiniert mit einem ökologischen Besteuerungsanteil auf Grundlage der Energieetikette ist in der Vernehmlassung sehr unterschiedlich aufgenommen worden, Befürworter und Gegner halten sich in etwa die Waage.

Bei der Überarbeitung der Vorlage hat der Regierungsrat zudem die Entwicklung in den anderen Kantonen beobachtet und die hieraus gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt. Dabei ist festzustellen, dass das am häufigsten verwendete Merkmal für die Ökologisierung der CO₂-Ausstoss ist (u.a. im Kanton Basel-Stadt).

Der Regierungsrat entschied, beim bestehenden System der Grundbesteuerung gemäss dem Merkmal Gesamtgewicht zu bleiben und dieses für *Neuwagen* mit dem Merkmal CO₂-Ausstoss als ökologisches Kriterium zu kombinieren. Damit werden folgende Zielsetzungen erreicht:

- Alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes bereits immatrikulierten Fahrzeuge werden wie bisher besteuert. Dieser Umstand erfüllt mitunter auch einen Aspekt der Fairness, da diese Fahrzeughalter zum Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs keine Kenntnis von der konkreten Ausgestaltung des ökologischen Steueranteils hatten.
- Alle ab Inkrafttreten des revidierten Gesetzes erstmalig eingelösten Fahrzeuge werden automatisch einer ökologischen Besteuerung unterworfen. Diese Fahrzeuge werden zusätzlich zur Grundbesteuerung nach Gesamtgewicht gemäss einem Bonus-Malus-System auf der Grundlage des CO₂-Ausstosses besteuert. Auf die gleichbleibende Besteuerung nach Gewicht wird somit ein Abzug gewährt oder ein Zuschlag erhoben (Bonus von maximal 300.- Franken pro Jahr, Malus von maximal 250.- Franken pro Jahr). Die Neuwagenkäufer sind somit zum Zeitpunkt des Fahrzeugkaufs im Bild, das ein ökologischer Steueranteil gilt und können abschätzen, welche finanziellen Folgen Kauf oder Nichtkauf eines bestimmten Fahrzeugs hat.
- Da sich der gesamte Fahrzeugpark in rund 10 Jahren jeweils einmal vollständig erneuert, werden jährlich circa 10% der PW ersetzt. Alle diese Fahrzeuge unterliegen neu auch dem ökologischen Besteuerungsanteil. Damit wird also relativ rasch ein grosser Anteil der PW auch nach ökologischen Gesichtspunkten besteuert, nach 5 Jahren schon gegen 50% und nach gut 10 Jahren bereits weitgehend der gesamte Fahrzeugbestand. Die beabsichtigte Lenkungswirkung kann somit also schnell für die Mehrzahl respektive bald sämtliche Fahrzeuge erreicht werden.

Bei den Motorrädern wird generell auf eine Besteuerungsänderung verzichtet. Da der Mischindex von Hubraum und Leistung auch bei den anderen Fahrzeugkategorien nicht mehr vorgesehen wird, macht eine gesonderte Einführung nur bei den Motorrädern keinen Sinn. Sinnvolle Ansätze für eine ökologische Differenzierung der Motorräder sind ausserdem nicht vorhanden.

Ähnliches gilt für die Lieferwagen. Allerdings ist hier insbesondere auch festzustellen, dass die vorhandenen Datenbanken auch für neue Fahrzeuge das Merkmal CO₂-Ausstoss nicht durchgängig enthalten. Hingegen wird die heute schon bevorteilte Besteuerung der Lieferwagen im bisherigen Ausmass beibehalten.

Bei den Veteranenfahrzeugen wird auf eine Vergünstigung verzichtet. Eine solche war in der Vernehmlassungsvorlage deshalb vorgesehen, weil als Grundsteuer ein Mischindex aus Hubraum und Leistung geplant war, der die oft grossvolumigen Veteranenfahrzeuge steuerlich besonders stark belastet hätte. Mit dem Verbleib beim Gesamtgewicht entfällt diese Voraussetzung. Veteranenfahrzeuge, die im Kanton Basel-Landschaft immatrikuliert sind, bezahlen aufgrund des niedrigeren Fahrzeuggewichts *im Durchschnitt* schon heute eine tiefere Steuer. Zudem kann ein Fahrzeughalter heute eine unbeschränkte Anzahl weiterer Veteranenfahrzeuge auf die günstige Wechselschildnummer einlösen.

Verzicht auf Verwendung der geplanten Energieetikette

Zu ergänzen ist, dass bis vor kurzem in der Schweiz für Personenwagen als Weiterentwicklung der Energieetikette die Umweltetikette des Bundes vorgesehen war, die auch der Regierungsrat für die ökologische Differenzierung anwenden wollte, wie er im Landratsbeschluss zum Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben angekündigt hatte.²⁸ Im Juni 2010 entschied der Bundesrat, auf die Umweltetikette zu verzichten und die bestehende Energieetikette beizubehalten, aber zu modifizieren: Elektro- und biobetriebene Fahrzeuge sollen integriert und der CO₂-Verbrauch besser dargestellt werden.

²⁸ vgl. LRB Nr. 874 vom 27.11.2008

In der Vernehmlassungsvorlage, die für die *gesamte Fahrzeugflotte* eine ökologische Besteuerung vorsah, war noch geplant, die Energieetikette (vgl. Anhang 4) als ökologisches Differenzierungskriterium zu verwenden. Im Wesentlichen haben folgende Erkenntnisse dazu geführt, dass auf die Energieetikette verzichtet und an deren Stelle der CO₂-Ausstoss verwendet wird:

1. Die Energieetikette ist stark gewichtsrelativiert, dies heisst, dass auch Fahrzeuge, die einen hohen Schadstoffausstoss aufweisen, in eine gute (d.h. ökologische) Kategorie gelangen, wenn sie nur ausreichend schwer sind. Dies führt zu Verzerrungen in der Besteuerung.
2. Da sich die ökologische Revision neu nur noch auf ab 1.1.2013 erstmalig in Verkehr gesetzte Personenwagen bezieht und für diese das Merkmal CO₂-Ausstoss durchgängig vorliegen wird, wird neu ab 1.1.2013 die Besteuerung nach diesem Kriterium möglich sein (beim "alten" Fahrzeugbestand liegt das Kriterium nicht durchgängig vor).

4.2.2 Schwere Fahrzeuge

Bei den schweren Fahrzeugen (Sattelschlepper, Lastwagen, Sattel-Sachentransport-Anhänger) wird die geplante Steuerreduktion in der Grundbesteuerung beibehalten und, wie verschiedentlich gefordert, so ausgestaltet, dass in Kombination mit einem ökologischen Besteuerungsanteil auf Grundlage der EURO-Normen das Steuerniveau von Basel-Stadt sowohl bei den Sattelschleppern wie bei den Lastwagen erreicht wird.

Wie bei den PW werden beim ökologischen Besteuerungsanteil zudem zusätzlich zum Bonus für die neuesten EURO-Normen (aktuell EURO-Norm 5) Malus für alte Fahrzeuge erhoben (aktuell EURO-Normen 1 und 2 und älter). Die Bonus werden für einen Zeitraum von maximal 4 Jahren gewährt (Jahr der Inverkehrsetzung und drei Folgejahre). Die Malus gelten unbestimmt, so dass der Anreiz, auf ein ökologischeres Fahrzeug umzusteigen und damit deutliche Steuereinsparungen zu realisieren, besteht. Wie bei den PW können die Voraussetzungen gemäss dem technischen Fortschritt vom Regierungsrat angepasst werden (z.B. bei In-Kraft-Setzung neuer EURO-Normen). Der Malus wird eingeführt, um einen zusätzlichen Anreiz für den Wechsel auf ökologischere Fahrzeuge mit weniger Schadstoffausstoss zu schaffen, wobei ein solcher Wechsel mit hohen steuerlichen Einsparungen verbunden ist.

Im Gegensatz zu den PW werden die ökologischen Bonus und Malus bei den schweren Fahrzeugen auch für vor der In-Kraft-Setzung des revidierten Gesetzes immatrikulierte Fahrzeuge gewährt respektive belastet, bei Bonus im Rahmen der maximal gewährten 4 Jahre. Die Zielsetzung wie auch die Voraussetzungen sind hier andere: Währenddem bei den PW mit dem Bonus-Malus-System ausschliesslich ökologische Zielsetzungen verfolgt werden, sollen mit dem ökologischen Besteuerungsanteil bei den schweren Fahrzeugen auch Zielsetzungen der steuerlichen Konkurrenzfähigkeit mit anderen Kantonen mit erreicht werden. Vor allem aber bestehen hier mit den EURO-Normen Kriterien, die auch eine ökologische Differenzierung älterer Fahrzeuge durchgängig erlauben.

Die Malus gelten bei den Sattelschleppern und Lastwagen für alle Fahrzeuge, die eine entsprechende ältere EURO-Norm aufweisen (geplant für EURO-Normen 1 und 2 oder älter) und zwar unbeschränkt. Es würde keinen Sinn machen, einen Malus zeitlich zu beschränken, denn dann würde ein Anreiz geschaffen, nach Ablauf der Zeitdauer das überalterte Fahrzeug weiterzufahren. Der Fahrzeughalter wird den Malus also nur los, wenn er ein neues Fahrzeug erwirbt, erhält dann aber einen Bonus.

Die Erhöhung der - heute sehr niedrigen - Pauschalbesteuerung von Sattel-Sachentransportanhängern (=Auflieger auf Sattelschlepper) ab erstem immatrikulierten

Auflieger wird gemäss Vernehmlassungsvorlage beibehalten. Damit wird diese Pauschalsteuer in etwa auf das Niveau der Nachbarkantone gehoben und vermag einen Teil der Reduktion der Steuer für Sattelschlepper zu kompensieren. Die Kombination Sattelschlepper/ Auflieger kommt so aber immer noch weitaus günstiger zu stehen als bisher.

5. Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen

(Die Anpassungen im revidierten Gesetz gegenüber dem bestehenden Gesetz sind in der synoptischen Darstellung in Anhang 2 kommentiert.)

6. Finanzielle und weitere Auswirkungen

6.1 Finanzielle Auswirkungen der Steueranpassungen bei Fahrzeugen

6.1.1 Steuerliche Auswirkungen Personenwagen

Bezüglich der steuerlichen Auswirkungen auf PW ist zu unterscheiden zwischen *vor* und *nach* dem Einführungszeitpunkt des revidierten Gesetzes (geplant 1.1.2013) erstmalig in Verkehr gesetzten Fahrzeugen:

- **Vor dem 1.1.2013 erstmalig eingelöste Fahrzeuge:** Für diese Fahrzeuge ergeben sich keine Änderungen, sie werden nach demselben Gewichtssteuersatz wie bisher besteuert (inklusive der bis dahin aufgelaufenen Teuerung rund 0.35 Franken pro kg Gesamtgewicht bis maximal 2016 mit Zuschlag für die Finanzierung der H2 und danach ohne H2-Zuschlag mit rund 0.28 Franken pro kg Gesamtgewicht).
- **Ab 1.1.2013 erstmalig in Verkehr gesetzte Fahrzeuge:** Neben der Gewichtsbesteuerung nach demselben Steuersatz wie heute werden diese Fahrzeuge zudem mittels dem in Kapitel 3 beschriebenen Bonus-/Malus-System künftig auch nach ökologischen Kriterien besteuert. Dieses sieht für besonders ökologische Fahrzeuge (d.h. mit geringem CO₂-Ausstoss) Bonus vor und für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss Malus. Fahrzeuge mit mittlerem CO₂-Ausstoss erhalten weder Bonus noch werden sie mit Malus belasten und entrichten somit nur die Steuer nach Gesamtgewicht.

Im Prinzip kann jeder Fahrzeughalter eines ab 1.1.2013 erstmalig in Verkehr gesetzten Fahrzeugs einfach anhand des CO₂-Ausstosses selber berechnen, ob er zuzüglich zur Gewichtssteuer einen Bonus oder Malus erhält und wie hoch dieser ist. In Abbildung 5 in Kapitel 3.1.2 ist anhand einiger gängiger PW-Modelle dargestellt, welche Steuerhöhen resultieren, wenn diese nach dem In-Kraft-treten des Gesetzes (also geplant ab dem 1.1.2013) gekauft resp. in Verkehr gesetzt werden. In Anhang 5 sind zudem die Auswirkungen ab 2016 nach Wegfall der vorübergehenden Anhebung der Verkehrssteuern für die H2-Finanzierung dargestellt.

Die steuerliche Belastung verändert sich zwar für einzelne Fahrzeugmodelle im Vergleich zum heutigen Gesetz, indem Fahrzeuge, die einen geringen CO₂-Ausstoss aufweisen, steuerlich entlastet werden und jene die einen hohen CO₂-Ausstoss aufweisen, steuerlich belastet (Bonus bis maximal 300.- Franken und Malus bis maximal 250.- Franken). Die Reform ist jedoch so ausgestaltet, dass *die durchschnittliche* Steuerbelastung über alle Fahrzeuge gesehen unverändert bleibt.

6.1.2 Schwere Fahrzeuge mit Besteuerungsanpassungen

Bei den schweren Fahrzeugkategorien resultieren durch die vorgeschlagenen neuen gewichtsbasierten Steueransätze grundsätzliche Steuererleichterungen, die durch die gleichzeitige Einführung eines Bonus-Malus-Systems auf Grundlage der EURO-Normen noch akzentuiert werden: Resultiert bei einem Fahrzeug der neuesten EURO-Norm ein Bonus, so lassen sich über einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren noch einmal bis zu mehrere tausend Franken einsparen. Andererseits wird der Fahrzeughalter, der ein Fahrzeug der ältesten Ge-

neration über Jahre weiterfährt, mit einem Malus in ähnlicher Höhe belastet. Dennoch hat die Kombination einer Reduktion der Grundsteuer mit einem Malus bei diesen Fahrzeugen noch die Folge, dass die Gesamtbelastung zurückgeht.

Die Besteuerung der Sattel-Sachtransportanhänger wird zwar moderat erhöht, für das "Paket" Sattelschlepper / Sattel-Sachtransportanhänger reduziert sich aber die Steuerhöhe deutlich (vgl. Abbildung 6 in Kapitel 3.1.3).

Mittels der Reduktion der heute im Vergleich sehr hohen Besteuerung der Sattelschlepper sollen die Konkurrenzfähigkeit erhöht, auf Baselbieter Boden stationierte Fahrzeuge mit ausserkantonalen Schilder zur Immatrikulation bewegt und generell der markante Rückgang immatrikulierter Fahrzeuge seit Mitte der Neunzigerjahre gestoppt und nach Möglichkeit kompensiert werden.

Dies gilt, wenn auch in weniger ausgeprägtem Ausmass, auch für die Lastwagen.

Seit 2001 besteht für in- und ausländische Fahrzeuge für den Warentransport (Lastwagen, Sattelschlepper sowie deren Anhänger) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die Tarife der LSVA bemessen sich nach den gefahrenen Kilometern, dem höchstzulässigen Gesamtgewicht sowie nach den Schadstoffwerten des Zugfahrzeuges. Durch diese Bemessung wird durch die LSVA ein Lenkungseffekt hin zu ökologischeren Fahrzeugen und eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene erzielt.

Mit der Wahl eines ökologischen Fahrzeugs hat der Fahrzeughalter bei der LSVA die Möglichkeit, von tieferen Tarifen finanziell zu profitieren.

Mit den vorgesehenen kantonalen Steuerbonus für Lastwagen und Sattelschlepper mit der neuesten EURO-Norm soll dieser Effekt verstärkt werden. Der Umfang der einsparbaren Abgabe- und Steuermittel kann mehrere tausend Franken betragen, wodurch sich der Lenkungseffekt hin zu ökologischeren Fahrzeugen noch einmal verstärkt.

Abbildung 6 zeigt anhand gängiger Fahrzeugmodelle die Auswirkungen des neuen Besteuerungssystems im Bereich der schweren Fahrzeugkategorien und es wird ein Vergleich mit anderen Kantonen vorgenommen.

Zu den schweren Fahrzeugen können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- **Sattelschlepper:** Die Lösung bewirkt *generell* eine markante steuerliche Entlastung für Sattelschlepper im Umfang von rund 40%. Mit der Wahl eines ökologischen Fahrzeugs, das einen Bonus von 25% erhält, erhöht sich diese Entlastung auf deutlich über 50% über maximal 4 Jahre. Selbst für schon lange im Verkehr stehende Fahrzeuge, die neu mit einem Malus belastet werden, beläuft sich die steuerliche Vergünstigung noch auf rund 25% im Durchschnitt. Die Reduktion erfolgt, um die eingangs geschilderten Probleme zu beseitigen. Die im Vergleich aber immer noch hohe Besteuerung der mit Malus belasteten Fahrzeuge stellt aber auch einen Anreiz dar, auf ein wesentlich tiefer besteuertes ökologisches Fahrzeug umzusteigen.

Diese steuerliche Anpassung weist folgende Vorteile auf:

- Es tritt eine generelle steuerliche Entlastung ein mit der Folge, dass der Kanton für Sattelschlepper konkurrenzfähig wird.
- Dem heutigen Fahrzeugtourismus kann entgegengewirkt werden: Es besteht ein Anreiz, heute in anderen, steuerlich günstigeren, Kantonen eingelöste Fahrzeuge, die aber bereits auf BL-Boden stehen, neu im Kanton Basel-Landschaft einzulösen.
- Es besteht zudem ein Anreiz, ein ökologisches Fahrzeug mit einer um rund 25% d.h. jährlich rund 750.- Franken reduzierten Steuer einzulösen (als Beispiel für einen 40-Töner während 3 bis maximal 4 Jahren). *Zusätzlich* zur generellen Steuer-

entlastung von rund 40% ergibt dies eine nochmalige kumulierte Ersparnis von zwischen 2000.- und 3000.- Franken beim Kauf eines Fahrzeugs mit der neuesten EURO-Norm. Erfolgt eine Auswechslung eines mit Malus belegten Fahrzeugs, so verdoppelt sich dieser Betrag noch.

- Die Lösung unterstützt tendenziell den Charakter des Kantons Basel-Landschaft als Logistik-Cluster (Hoher Import-/Export-Anteil, Nähe Rheinhäfen, Güterverkehrsachse etc.).
- **Sattel-Sachentransportanhänger (=Auflieger):** Die heute zu günstige Besteuerung, welche u.a. zu einem Missverhältnis zwischen eingelösten Sattelschleppern und Sattel-Sachentransportanhängern führt, wird auf ein moderates Niveau angehoben und ist immer noch konkurrenzfähig. Aus Sicht des Kantons kann ein Teil des Ausfalls durch die günstigere Besteuerung der Sattelschlepper so kompensiert werden. Sattelschlepper und Sattel-Sachentransportanhänger als Einheit weisen neu aber eine vergleichsweise moderate Besteuerung auf.
- **Lastwagen:** Auch bei den Lastwagen führt die Reduktion der gewichtsbasierten Grundsteuer kombiniert mit einem steuerlichen Bonus oder Malus von 25% in der ökologischen Bemessung zu einer Steuerentlastung für Fahrzeughalter, zu besserer Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Kantonen (z.B. tendenziell günstiger als Basel-Stadt) und zu Anreizen, ein neues ökologisches Fahrzeug zu erwerben. Die Ersparnis über einen Zeitraum von 3 Jahren für einen Lastwagen durchschnittlichen Gewichts (d.h. zwischen 18 und 32 Tonnen) kann 2000.- bis über 3000.- Franken betragen, besitzt der Fahrzeughalter zuvor einen Lastwagen der ältesten Generation, der mit einem Malus belegt würde, verdoppelt sich dieser Betrag in der Grössenordnung.

Fazit zu den steuerlichen Anpassungen

Zu den beantragten steuerlichen Anpassungen kann folgendes Fazit gezogen werden:

1. Die vorgesehenen neuen Steueransätze sind ökologischer und für den Fahrzeughalter nach nachvollziehbaren Kriterien definiert.
2. Das neue System ist einfach: Einerseits setzt es bei allen Fahrzeugen auf dem bisher geltenden Grundbemessungsmerkmal Gesamtgewicht an. Bei den PW werden für alle vor dem In-Kraft-treten des neuen Gesetzes immatrikulierten Fahrzeuge gar keine Änderungen eintreten, da ein ökologisches Bonus-/Malus-Modell erst für Fahrzeuge, die nach dem In-Kraft-treten des Gesetzes eingelöst werden, gelten wird.
3. Bei den PW werden Fahrzeughalter mit Fahrzeugen, die einen tiefen CO₂-Ausstoss aufweisen und damit ökologischer sind, tendenziell entlastet, während jene mit hohen CO₂-Ausstosswerten steuerlich stärker belastet werden. Die künftigen Steuerbeträge sind ausgewogen und werden sich in einer im Vergleich zu heute etwas grösseren, aber der angestrebten Ökologisierung angepassten Bandbreite bewegen.
4. Der Kanton Basel-Landschaft wird im Bereich der Sattelschlepper und auch der Lastwagen mit den neuen Steueransätzen konkurrenzfähiger und unerwünschte Auswirkungen der heute hohen Besteuerung werden eliminiert.
5. Die Reduktionen bei den durchschnittlichen steuerlichen Belastungen der Sattelschlepper und der Lastwagen sind gewerbefreundlich.

6.1.3 Auswirkungen der steuerlichen Anpassungen auf den Kantonshaushalt

Die kantonalen Verkehrssteuereinnahmen liegen aktuell in der Grössenordnung bei 100 Millionen Franken jährlich (unter Einrechnung des aktuell aufgehobenen Verkehrssteuerrabatts

zur Finanzierung der H2 bis 2016). Das Wachstum entwickelte sich in den letzten 4 zur Verfügung stehenden Jahren 2007-2010 wie folgt:

Abbildung 7 Entwicklung der Steuereinnahmen 2007-2010 (4 letzte verfügbare Jahre)

Jahr	2007	2008	2009	2010
Verkehrssteuereinnahmen in Mio. Franken	95.834	97.252	100.252	101.414
Wachstum gegenüber Vorjahr	-	+1.418	+3.000	+1.162

Das Wachstum ist auf den zahlenmässigen Anstieg der eingelösten Fahrzeuge sowie auf den Ausgleich der halben Teuerung zurückzuführen. Die Aufstellung zeigt auch, dass die Steuereinnahmen sehr sensitiv auf Veränderungen dieser Grössen reagieren, ist die Entwicklung der Steuereinnahmen doch recht grossen Veränderungen unterworfen.

Dieses Wachstum im Rahmen des Fahrzeugwachstums und eines Anteils an der Teuerung ist notwendig, sollen Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes im bisherigen Ausmass gewährleistet werden können (mehr Fahrzeuge und höhere Preise erfordern auch höhere Einnahmen zur Sicherstellung der Qualität des Strassennetzes).

Die vorliegende Reform ist deshalb so ausgestaltet, dass der bisherige Wachstumspfad möglichst beibehalten werden kann. Das heisst: Bleibt der Fahrzeugbestand gleich hoch und besteht keine Teuerung, so bleiben auch die Steuereinnahmen konstant. Steigt der Fahrzeugbestand an und/oder steigt die Teuerung, so steigen auch die Motorfahrzeugsteuereinnahmen. Somit bleibt die *durchschnittliche Belastung der Fahrzeuge real gleich hoch*, es gibt lediglich Verschiebungen zwischen ökologischeren (die entlastet werden) und weniger ökologischen Fahrzeugen (die zusätzlich belastet werden).

In Abweichung zu diesen Zielsetzungen der *Ertragsneutralität* und der *gleich bleibenden durchschnittlichen Belastung* wird jedoch, um die vorgesehene Entlastung bei den heute sehr hoch besteuerten schweren Fahrzeugen zu erreichen, auf diese Anforderungen einmalig im Jahr der Einführung des revidierten Gesetzes (also voraussichtlich im Jahr 2013) verzichtet werden. Der Regierungsrat geht jedoch davon aus, dass dieser Ausfall durch zusätzliche Immatrikulationen von schweren Fahrzeugen in den Folgejahren nach und nach kompensiert werden kann und somit das Niveau des ursprünglichen Wachstumspfads *vor Inkrafttreten der Revision* wieder erreicht wird.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Effekte ist somit davon auszugehen, dass die Motorfahrzeugsteuereinnahmen im Jahr der Inkraftsetzung des neuen Gesetzes gleich hoch sein werden wie im Vorjahr. Für die Folgejahre ist dann wieder ein Einnahmenwachstum zu erwarten, das dem Wachstum des Fahrzeugbestands und dem Ausgleich der hälftigen Teuerung entspricht.

Somit ist die Steuerreform in Bezug auf den gegenwärtigen Bestand der eingelösten Fahrzeuge in mittelfristiger Sicht ertragsneutral ausgestaltet und die durchschnittliche Belastung der Fahrzeughalter wird bei den Personenwagen gleich hoch bleiben und bei den schweren Fahrzeugen zwar markant sinken, aber durch Mehreinlösungen voraussichtlich kompensiert werden können.

Abbildung 8 zeigt, wie sich die Motorfahrzeugsteuereinnahmen bei einer Fortsetzung des gegenwärtigen Fahrzeugwachstums (das zu erwarten ist²⁹) voraussichtlich entwickeln werden.

²⁹ Gemäss Szenarien aus dem Bericht "Künftige Entwicklung der Personenwagen-Neuzulassungen in der Schweiz, Szenarien zur Entwicklung von Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Leer- und Ge-

Die Abbildung zeigt nur die Entwicklung bis 2014. Die Szenarien über die Entwicklung des Fahrzeuggewichts zeigen, dass dieses im Verlaufe der nächsten 20 Jahre zurückgehen wird.²⁶ In Kombination mit eventuellen Einnahmenverlusten aufgrund der Ökologisierung wird daher mittelfristig zu prüfen sein, ob, um das Ziel der Einnahmenneutralität zu erreichen, bei den PW die Tarife pro kg Gesamtgewicht nicht angehoben werden müssen.

Abbildung 8 Wachstum der Motorfahrzeugsteuereinnahmen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre 2001-2010 und geplant für die Folgejahre ab 2011

Jahr	Grössenordnung letzte 10 Jahre 2001-2010	Angestrebtes Wachstum ab 2011			
		2011	2012	2013 (Einführungsjahr revidiertes Gesetz)	2014 ff.
Wachstum gegenüber Vorjahr	Rund 1.5%	+1.5%	+1.5%	0%	+1.5%

6.1.4 Auswirkungen Gebühren Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung

Gebühren werden nur erhoben, wenn Nachkontrollen erforderlich sind oder die Kontrollen durch Umstände, die der zu kontrollierende Betrieb zu verantworten hat, sehr aufwändig sind. Für Kontrollen, die zu keinen Beanstandungen führen, werden keine Gebühren erhoben (vgl. Kapitel 3.2.3).

Die Gebühren werden entsprechend dem Bearbeitungsaufwand zu Kosten deckenden Stundenansätzen erhoben und entsprechen der Gebührenverordnung des Sicherheitsinspektorats³⁰.

Die folgende Abbildung 9 zeigt auf, in welcher Grössenordnung sich diese Gebühren bewegen und welche Gebühreneinnahmen hieraus resultieren können. Da diese nur für die nach zu kontrollierenden oder besonders aufwändigen Kontrollen, die der zu kontrollierende Betrieb zu verantworten hat, erhoben werden, ergeben sich Gebühreneinnahmen auf niedrigem Niveau, die über die Jahre aber variieren.

Abbildung 9 Zu kontrollierende Betriebe im Vollzug Gefahrgutbeauftragtenverordnung, davon mit Gebührenerhebung und Gebühreneinnahmen

Insgesamt zu kontrollierende Betriebe	Vorgesehener Inspektionsrhythmus (Jahre)	Zu kontrollierende Betriebe pro Jahr rund	Davon Anzahl Betriebe mit Nachkontrollen oder besonders hohem Aufwand	Zeitlicher Aufwand (Stunden)	Kosten pro Audit in Fr.	Gebühreneinnahmen total rund in Fr.
311	3-5	25-30	10	2-5	400.- bis 1'000.-	4'000.- bis 10'000.-

6.2 Personelle Auswirkungen

Es resultieren keine personellen Auswirkungen.

samtgewicht, Hubraum und Leistung bis 2030 - Schlussbericht"; Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter; bearbeitet von der Ernst Basler + Partner AG, 10. März 2010, Zollikon.

³⁰ SGS 144.271.

6.3 Mögliche Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands

In Bezug auf die Zusammensetzung des im Kanton Basel-Landschaft eingelösten Fahrzeugbestands wird aufgrund der neu gesetzten ökologischen Anreize von einer deutlichen Verschiebung zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen ausgegangen.

Im Bereich der Personenwagen lassen sich durch die Wahl eines Fahrzeugs mit geringem oder moderatem CO₂-Ausstoss gegenüber einem Fahrzeug mit hohem CO₂-Ausstoss innerhalb einiger Jahre 1000.- Franken und mehr einsparen im Vergleich mit der heutigen Besteuerung, wie die Beispiele in Abbildung 5 zeigen.

Eine generell deutliche steuerliche Entlastung resultiert bei den Sattelschleppern und den Lastwagen, die heute in Basel-Landschaft sehr hoch besteuert werden. Diese beträgt in einem Zeitraum von einigen Jahren mehrere tausend Franken bei den Lastwagen und bis zu 10'000 Franken und mehr bei den Sattelschleppern. Wird zudem auf ein ökologisches Fahrzeug der neuesten EURO-Norm gewechselt (insbesondere im Vergleich zum Behalten eines alten Fahrzeugs, das neu mit Malus belastet ist), so steigt dieser Betrag noch einmal um einen vierstelligen Frankenbetrag an. Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund dieser deutlichen steuerlichen Entlastungsmöglichkeiten folgende Effekte resultieren:

1. Ein Anstieg der Anzahl *eingelöster* Sattelschlepper bei gleichzeitigem Rückgang bei den illegalen Aufenthalten auf Baselbieter Boden (es handelt sich grossteils um Fahrzeuge, die schon heute auf Baselbieter Boden stehen, aber in anderen Kantonen eingelöst sind).
2. Eine ähnliche, wenn auch nicht gleich stark akzentuierte Entwicklung bei den Lastwagen.
3. Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit sowie Rückgang des Steuertourismus.
4. Verbesserung des Umfelds für die Ansiedlung von logistiknahen Branchen im Kanton Basel-Landschaft.

7. Ergebnisse Regulierungsfolgeabschätzung

Die Stellungnahme des KMU-Forums Baselland an den Regierungsrat bezüglich Regulierungsfolgeabschätzung wurde per 31.1.2011 abgegeben. Die Stellungnahme ist im Folgenden im Wortlaut wiedergegeben:

"Das KMU-Forum würdigt die Gesetzesrevision in positivem Sinn, da sie zu keiner administrativen Mehrbelastung für KMU führt. Zudem würdigt das Forum die – zumindest aus heutiger Sicht – ertragsneutrale Steuerreform.

Nach Ansicht des KMU-Forums führen die Punkte „Verkehrssteuerrabatt“ bzw. „aufgehobener Verkehrssteuerrabatt“ bzw. „H2-Zuschlag“ in der Vorlage zu Verwirrung. Das Forum regt deshalb an, die Vernehmlassungsvorlage durch Gegenüberstellung von Vergleichswerten einmal mit und einmal ohne H2-Finanzierungseffekt zu ergänzen.

Weiter vertritt das KMU-Forum die Meinung, dass die diversen, kurzfristig möglichen Anpassungsspielräume des Tarifs auf Regierungsebene (VO) den Bedürfnissen der KMU nicht entsprechen. Wer ein Öko-Fahrzeug erwirbt, möchte verbindlich wissen, wie lange und in welchem Ausmass er bzw. sie von einem Öko-Rabatt profitieren kann. Derartig gestaltete Regelungen wären im Gesetz vorzusehen.

Das KMU-Forum macht weiter auf den falschen CO₂-Ausstoss-Wert (130g/km an Stelle von 140 g/km) in der Tabelle „Personenwagen“ im Anhang 6 aufmerksam"

8. Ergebnisse Nachhaltigkeitsbeurteilung

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung ist zwar für die Vernehmlassungsvorlage vorgenommen worden, die in verschiedenen Punkten noch wesentlich anders ausgearbeitet war, insbe-

sondere bezüglich des Mischindexes aus Hubraum und Leistung, bezüglich des Anwendungsbereichs (Vernehmlassungsvorlage alle PW, neu nur noch neu immatrikulierte) sowie bezüglich des Einbezugs einiger Fahrzeugkategorien mehr. Allerdings werden die Zielsetzungen, welche der Lösungsgestaltung gemäss Vernehmlassungsunterlagen zu Grunde lagen auch mittels vorliegender Lösung im selben Ausmass aber auf etwas anderem Wege erreicht. Aus diesem Grund gilt gemäss der zuständigen kantonalen Stelle die Nachhaltigkeitsbeurteilung auch für die überarbeitete Vorlage. Sie lautet wie folgt:

"Aufgrund der Kosten- und Ertragsneutralität sind die Wirkungen des revidierten Verkehrsabgabegesetzes auf die nachhaltige Kantonsentwicklung erwartungsgemäss nicht gross, aber bemerkenswerterweise durchwegs positiv. Die beabsichtigte Lenkungswirkung hin zu leichteren, weniger übermotorisierten und damit umweltverträglicheren Fahrzeugen zeigt sich im positiven Ausschlag einiger Indikatoren.

Die Gesetzesrevision fördert die Nachhaltige Entwicklung vornehmlich in der Dimension Umwelt. Da die Anschaffung von leichteren, leistungsschwächeren Fahrzeugen und solchen mit alternativen Treibstoffen gefördert wird, reduziert sich der Rohstoff- und Energieverbrauch, was sich positiv auf die Luftqualität und das Klima auswirkt.

Die Wirkungen in der Dimension Wirtschaft sind gering. Deutlich positiv sind sie durch die Verbesserung der Verursachergerechtigkeit v.a. im Zielbereich Kostenwahrheit. Die Steuerbelastung des Gewerbes wird leicht reduziert.

Minimal ist die Nachhaltigkeitswirkung in der Dimension Gesellschaft."

9. Inkraftsetzung und Übergangsregelungen, Aufhebung bisherigen Rechts

Aufgehoben werden das Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben, das Dekret vom 27. November 2008 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben sowie die Verordnung vom 7. Dezember 1993 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben. Die Aufhebungen sind in §21 des Gesetzesentwurfs (siehe Anhang 1) geregelt und erfolgen mit der In-Kraft-Setzung des neuen Gesetzes über die Verkehrsabgaben.

10. Stellungnahme und Anträge zu den parlamentarischen Vorstössen

Motion [2003/312](#) der SP-Fraktion vom 10. Dezember 2003 betreffend Änderung des Verkehrsabgabegesetzes (als Postulat überwiesen am 27. Mai 2004)

Wortlaut der Motion:

"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 begrüssen. Die Umweltbelastung wird dadurch kaum vermindert, da diese Fahrzeuge heute noch Nischenprodukte sind. Er-

folgversprechender 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."

Stellungnahme des Regierungsrats:

Mittels vorliegender Vorlage wird das Gesamtgewicht als Hauptbemessungsgrundlage ergänzt mit geeigneten ökologischen Besteuerungskriterien, Bonus-Malus-Systeme auf der Grundlage des CO₂-Ausstosses bei den Personenwagen (PW) und der EURO-Normen bei den Lastwagen und Sattelschleppern. Sowohl bei den PW als auch bei den Lastwagen und Sattelschleppern sind die steuerlichen Ermässigungen bei der Wahl ökologischer Fahrzeuge so bemessen, dass ein Lenkungseffekt hin zu ökologischeren Fahrzeugen zu erwarten ist. Bei den schweren Fahrzeugkategorien werden diese ökologischen Differenzierungskriterien ab Einführungszeitpunkt des revidierten Gesetzes umgehend auf alle, also auch die vor Einführungszeitpunkt immatrikulierten Fahrzeuge angewendet. Bei den PW werden alle Neueinlösungen ab Einführungszeitpunkt dem ökologischen Besteuerungssystem unterworfen. Da der Fahrzeugpark sich in relativ kurzer Zeit erneuert (d.h. innerhalb ca. 10 Jahren vollständig), sind nach und nach alle PW auch ökologischen Besteuerungskriterien unterworfen. Damit kann bei den genannten Fahrzeugkategorien also gewährleistet werden, dass der Fahrzeugpark umfassend auch mittels ökologischen Kriterien besteuert wird. Die Einnahmenneutralität wird dabei gewährleistet.

Antrag des Regierungsrats

Die Motion kann als erfüllt abgeschrieben werden.

Motion [2005/127](#) von Jürg Wiedemann vom 12. Mai 2005 betreffend befristete Verkehrssteuerbefreiung für Elektro-, Erdgas- und BiogASFahrzeuge (als Postulat überwiesen am 27. April 2006)

Wortlaut der Motion:

"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 Motorfahrzeugsteuer 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 Dekre-

tes 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 ökologisch sinnvollerer 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."

Stellungnahme des Regierungsrats:

Mittels der neuen Bemessungsgrundlagen werden nicht mehr wie bisher mit der befristeten Lösung ausgewählte Treibstoffkategorien steuerlich begünstigt, sondern nach und nach alle Fahrzeuge auch nach ökologischen Kriterien differenziert. Die Reichweite des jeweiligen Treibstoffs spielt somit keine Rolle mehr. Es zeigt sich, dass die bisher bereits steuerlich privilegierten Elektro-, Gas- und Hybridfahrzeuge auch künftig zu den steuerlich günstigeren Personenwagen gehören, da sie tendenziell eher leicht sind und/oder niedrige Werte für den CO₂-Ausstoss aufweisen.

Antrag des Regierungsrats

Die Motion kann als erfüllt abgeschrieben werden.

Postulat [2007/069](#) der CVP/EVP-Fraktion vom 22. März 2007 betreffend Verkehrssteuer mit ökologischer Ausrichtung (als Postulat überwiesen am 18. Oktober 2007)

Wortlaut des Postulats:

"Im Zuge der (nicht nur) schweizweiten Bestrebungen, die Umweltbelastung durch Motorfahrzeuge zu senken, wurden verschiedentlich Überlegungen (u.a. eine Studie der ETH Zürich vom 8. März 2007 zum Thema „Anreizsysteme bei Neuwagenkauf“) angestellt resp. Gesetzesgrundlagen erlassen, welche mittels einer entsprechend ausgestalteten Motorfahrzeugsteuer Anreize schaffen, auf umweltfreundliche Motorfahrzeuge umzusteigen. BL hat bereits vor 4 Jahren mit dem Dekret vom 4. September 2003 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben für Fahrzeuge, die mit Batteriestrom, Erdgas oder Biogas angetrieben werden und mehr als die Hälfte ihrer Gesamtreichweite mit dem alternativen Antrieb zurücklegen können, die Motorfahrzeugsteuer befristet erlassen. Das Dekret läuft Ende 2008 ab.

Der Regierungsrat wird daher aufgefordert,

- die im Gesetz über die Verkehrsabgaben festgeschriebene Bemessungsgrundlage grundsätzlich einer Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist sowohl ein Einbezug steuerlicher Anreize als auch eine vollumfängliche Ausrichtung der Motorfahrzeugsteuer auf steuerliche Anreize in dem Sinne zu prüfen, dass Motorfahrzeuge mit einer geringen Umweltbelastung (CO₂, Feinstaub) bevorzugt behandelt werden (Rabatt oder Bonus / Malus usw.)
- die Notwendigkeit resp. Zweckmässigkeit einer Totalrevision des Gesetzes vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben vom 25. Juni 1981 zu prüfen, um damit der seither eingetretenen Entwicklung Rechnung zu tragen, aber auch auf künftige Anforderungen vorbereitet zu sein."

Stellungnahme des Regierungsrats:

Mittels der vorliegenden Vorlage werden mit dem CO₂-Ausstoss bei Personenwagen und den EURO-Normen bei Lastwagen und Sattelschleppern neue Bemessungsgrundlagen vorgesehen sowie Bonus-/Malus-Systeme eingeführt, die den Kauf von Motorfahrzeugen mit geringer Umweltbelastung steuerlich begünstigen. Der Regierungsrat erwartet, dass hiermit eine erhebliche Lenkungswirkung in Richtung Kauf von ökologischeren Fahrzeugen erzielt

werden kann. Das Gesetz über die Verkehrsabgaben vom 25. Juni 1981 wurde im Rahmen der Einführung dieser ökologischen Bemessungsgrundlagen einer Totalrevision unterzogen.

Antrag des Regierungsrats

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.

Postulat [2008/291](#) von Simon Trinkler, Grüne Fraktion, vom 30. Oktober 2008 betreffend CO₂-Kompensation als Teil der Motorfahrzeugsteuer (als Postulat überwiesen am 28. Mai 2009)

Wortlaut des Postulats:

"Der motorisierte Individualverkehr ist für einen Grossteil der CO₂-Immissionen verantwortlich. Es zeichnen sich zwar mittelfristig technische Lösungen ab, welche auch CO₂-freie Autos ermöglichen. Dies wird jedoch noch ein paar Jahre dauern. In der Zwischenzeit gilt es einerseits Anreize für Automobilbesitzer zu schaffen, möglichst CO₂-arme Neuwagen zu kaufen, andererseits die schädlichen Auswirkungen des CO₂ zumindest zu kompensieren. Eine solche CO₂-Kompensation ist heute gut etabliert und wird in der Wirtschaft bereits rege angewandt. So erfolgt in vielen Firmen bereits eine CO₂-Kompensation der Geschäftsflüge. Der Regierung wird gebeten zu prüfen und zu berichten, wie die Motorfahrzeugsteuer umgestaltet werden könnte, so dass fahrzeugspezifisch deren CO₂-Ausstoss kompensiert werden kann. Dabei ist eine weitgehende Neutralität der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer gegenüber dem heutigen Niveau anzustreben. "

Stellungnahme des Regierungsrats:

Die Gesetzesrevision, welche der Regierungsrat vorlegt, beinhaltet eine Anreizwirkung, indem ökologische Fahrzeuge steuerlich begünstigt und unökologische steuerlich stärker belastet werden. Die neu vorgesehenen Bemessungsgrundlagen erlauben es, den CO₂-Ausstoss von Fahrzeugen insofern zu kompensieren, als Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss steuerlich stärker belastet werden und Fahrzeuge, welche einen vergleichsweise tiefen CO₂-Ausstoss aufweisen, zugleich steuerlich begünstigt werden. Die Reform der Verkehrsabgaben erfolgt ertragsneutral.

Antrag des Regierungsrats

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.

11. Antrag an den Landrat

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat:

1. das Gesetz über die Verkehrsabgaben gemäss Entwurf zu beschliessen.
2. die Motion [2003-312](#) als erfüllt abzuschreiben.
3. die Motion [2005-127](#) als erfüllt abzuschreiben.
4. das Postulat [2007-069](#) als erfüllt abzuschreiben.
5. das Postulat [2008-291](#) als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 31. Januar 2012

Im Namen des Regierungsrates:

Der Präsident:

Zwick

Der Landschreiber:

Achermann

12. Anhänge

Anhang 1: Entwurf zu einer Totalrevision des Gesetzes vom 25.06.1981 über die Verkehrsabgaben

Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

§ 1 Gegenstand

¹ Der Kanton erhebt eine Motorfahrzeugsteuer für Motorfahrzeuge und Anhänger, die im Kanton ihren Standort haben und nach Bundesrecht mit Fahrzeug- beziehungsweise Anhänger- ausweis versehen sein müssen.

² Der Kanton erhebt Aufwandgebühren für:

- a. die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen;
- b. Motorfahräder und Motorhandwagen;
- c. den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern.

³ Die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel erhebt Gebühren für die amtliche Motorfahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung.

§ 2 Steuer- und Gebührenpflicht

Steuer- oder gebührenpflichtig ist:

- a. der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin;
- b. die Unternehmung, die gefährliche Güter auf der Strasse, auf der Schiene oder auf Gewässern befördert.

§ 3 Steuer- und Gebührenfreiheit

¹ Keine Motorfahrzeugsteuer und Aufwandgebühren werden für Fahrzeuge des Kantons erhoben.

² Der Regierungsrat kann Feuerwehr-, Instruktor- und Zivilschutzfahrzeuge sowie Fahrzeuge des vom Bund konzessionierten öffentlichen Verkehrs und Fahrzeuge selbständiger öffentlich-rechtlicher Anstalten ganz oder teilweise von der Steuerpflicht befreien.

§ 4 Steuer- und Gebührenrahmen

¹ Der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen.

² Der Landrat gleicht allfällige Ertragsüberschüsse durch Herabsetzung der Motorfahrzeugsteuer einzelner oder aller Fahrzeugkategorien aus.

³ Der Gesamtertrag der Gebühren darf den Aufwand nicht übersteigen.

§ 5 Fälligkeit und Steuerperiode

¹ Die Steuerpflicht beginnt mit dem Ausgabetag und endet mit dem Rückgabetag der Kontrollschilder.

² Die Motorfahrzeugsteuer wird mit der Ausgabe der Kontrollschilder fällig.

³ Sie ist in der Regel für ein Kalenderjahr im Voraus zu entrichten.

§ 6 Bemessungsgrundlagen

¹ Die Motorfahrzeugsteuer eines Fahrzeuges wird nach seinem Gesamtgewicht in Kilogramm gemäss Fahrzeug- beziehungsweise Anhängerausweis bemessen.

² Für besondere Motorfahrzeuge und motorlose Fahrzeuge wird eine Pauschalsteuer nach Fahrzeugart erhoben.

§ 7 Steuersätze

¹ Die jährliche Motorfahrzeugsteuer beträgt pro Kilogramm Gesamtgewicht für:

- a. Personenwagen 28.018 Rappen;
- b. schwere Personenwagen 11.8 Rappen;
- c. leichte Motorwagen 28.018 Rappen;
- d. Kleinbusse 28.018 Rappen;
- e. Lastwagen, leichte und schwere Sattelmotorfahrzeuge, Gesellschaftswagen, schwere Motorwagen und Gelenkbusse 11.8 Rappen;
- f. Sattelschlepper 18.6 Rappen;
- g. Wohnanhänger und Sportgeräteanhänger 12.931 Rappen;
- h. Motorräder, Motorräder mit Seitenwagen und dreirädrige Motorräder 32.328 Rappen;

² Für Anhänger, Sachtransportanhänger und Personentransportanhänger beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 129.312 Franken, für jedes weitere Kilogramm 6.466 Rappen.

³ Für Lieferwagen beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 269.400 Franken, für jedes weitere Kilogramm 12.931 Rappen.

§ 8 Pauschalsteuer

Die jährliche Pauschalsteuer beträgt für:

- a. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger bis 3.5 t Gesamtgewicht 64.8 Franken;

- b. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger über 3.5 t Gesamtgewicht 103.2 Franken;
- c. Arbeitskarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 123.2 Franken;
- d. Arbeitskarren über 3.5 t Gesamtgewicht 245.6 Franken;
- e. Arbeitsmaschinen bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken;
- f. Arbeitsmaschinen über 3.5 t Gesamtgewicht 413.6 Franken;
- g. Händlerschilder für Motor- und Kleinmotorräder, Anhänger, Arbeitsmotorwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge 258.4 Franken;
- h. Händlerschilder für Motorwagen 801.6 Franken;
- i. Kleinmotorräder, dreiräderige Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 48.8 Franken;
- j. Motoreinachser und landwirtschaftliche Motoreinachser 48.8 Franken;
- k. Landwirtschaftliche Traktoren, landwirtschaftliche Arbeitskarren, landwirtschaftliche Motorkarren und landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge mit grünen Kontrollschildern 123.200 Franken;
- l. Landwirtschaftliche Traktoren und landwirtschaftliche Arbeitskarren mit braunen Kontrollschildern (Ausnahmefahrzeuge) 245.6 Franken;
- m. Motorkarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken;
- n. Motorkarren über 3.5 t Gesamtgewicht 413.6 Franken;
- o. Motorradanhänger 25.6 Franken;
- p. Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger, Sattel-Personentransportanhänger und Sattel-Sportgeräteanhänger 500 Franken;
- q. Arbeitsanhänger, Sachentransportanhänger, Personentransportanhänger, Wohnanhänger, Sportgeräteanhänger, Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Personentransportanhänger, Sattel-Sportgeräteanhänger, Sattel-Arbeitsanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger und Anhänger mit Fahrzeugausweis-Eintrag der besonderen Verwendung "Schaustellerfahrzeug" 52 Franken;
- r. Traktoren 592.8 Franken;

§ 9 Steuerermässigungen und Steuerzuschläge für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013

¹ Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013 mit weniger als 120 Gramm CO₂-Ausstoss je Kilometer wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung gewährt.

² Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013 mit mehr als 139 Gramm CO₂-Ausstoss je Kilometer wird ein Steuerzuschlag erhoben.

³ Die Steuerermässigungen betragen pro Steuerjahr bis 300 Franken.

⁴ Die Steuerzuschläge betragen pro Steuerjahr bis 250 Franken.

⁵ Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte gemäss den Absätzen 1 und 2 aufgrund der technologischen Entwicklung senken.

§ 10 Beweislast betreffend CO₂-Ausstoss

¹ Ist die Menge an CO₂, welche ein Personenwagen je Kilometer ausstösst, nicht nachweisbar, wird ein Steuerzuschlag von 250 Franken erhoben.

² Die Beweislast betreffend den CO₂-Ausstoss je Kilometer trägt der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin.

§ 11 Steuerermässigung für Lastwagen und Sattelschlepper

¹ Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO- Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 Prozent gewährt.

² Für Lastwagen und Sattelschlepper, die ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft erstmals in Verkehr gesetzt wurden, wird die Steuerermässigung ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Landschaft für die restliche Zeitspanne nach Absatz 1 gewährt. Ist das Jahr der ersten Inverkehrsetzung nicht feststellbar, wird keine Ermässigung gewährt.

³ Der Regierungsrat regelt die Höhe der Steuerermässigung.

§ 12 Steuerzuschlag für Lastwagen und Sattelschlepper

¹ Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach § 11 Absatz 1 nicht erfüllen, wird ein Steuerzuschlag von bis zu 25 Prozent erhoben.

² Der Regierungsrat regelt die Höhe des Steuerzuschlages.

§ 13 Wechselschilder (→ Steuersätze werden von MFK bis 3.1.2011 überprüft)

¹ Bei Wechselschildern wird die Motorfahrzeugsteuer für das Fahrzeug mit der höchsten Besteuerung erhoben.

² Für jedes weitere Fahrzeug beträgt die Motorfahrzeugsteuer pro Fall 53.6 Franken.

§ 14 Teuerung

¹ Die Motorfahrzeugsteuer wird der jährlichen Teuerung angepasst.

² Die Teuerung wird nach dem Landesindex der Konsumentenpreise zur Hälfte ausgeglichen.

³ Massgebend ist jeweils der Indexstand im August des Vorjahres.

§ 15 Verjährung

Die Steuer verjährt 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist.

§ 16 Meldepflicht, Ermessensveranlagung, Busse

¹ Der Fahrzeughalter hat die für den Eintritt der Steuerpflicht oder für eine Änderung der Veranlagung erheblichen Tatsachen der Motorfahrzeugkontrolle zu melden.

² Unterlässt der Fahrzeughalter die vorgeschriebene Meldung, so wird die Motorfahrzeugsteuer von der Motorfahrzeugkontrolle nach Ermessen veranlagt.

³ Bei vorsätzlichem oder grobfahrlässigem Unterlassen der Meldepflicht kann eine Busse durch die Motorfahrzeugkontrolle erhoben werden.

⁴ Die Busse beträgt höchstens das Doppelte der Steuer, mindestens aber ein Steuerbetreffnis für 60 Tage.

⁵ Vorbehalten bleibt Artikel 99 Ziffer 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958¹ über den Strassenverkehr.

§ 17 Steuererlass

¹ Menschen mit einer Behinderung, die auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, kann die Motorfahrzeugsteuer ganz oder teilweise erlassen werden, wenn sie in bedrängten finanziellen Verhältnissen sind und die Bezahlung der Motorfahrzeugsteuer eine unzumutbare Härte bedeuten würde.

² Die Sicherheitsdirektion entscheidet über Steuererlassgesuche.

§ 18 Ausführungsbestimmungen

Der Regierungsrat ist zuständig für:

- a. den endgültigen Abschluss von Vereinbarungen mit dem Kanton Basel-Stadt über die Festsetzung der Gebühren für die amtliche Motorfahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung;

¹ SR 741.01

- b. die Festsetzung der Gebühren für die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, die Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen;
- c. die Festsetzung der Gebühren für Motorfahräder und *Motorhandwagen*;
- d. die Festsetzung der Gebühren für den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern.

§ 19 Zeitlich befristete Anhebung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der H2 zwischen Pratteln und Liestal

¹ Die Sätze der Motorfahrzeugsteuer gemäss den Paragraphen 7, 8 und 13 dieses Gesetzes können zur Äufnung des Fonds zur Finanzierung des Baus der H2 Pratteln-Liestal gemäss § 1 des Gesetzes vom 18. Mai 2006¹ über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal bis Ende 2016 um 25 Prozent angehoben werden.

² Von der Anhebung der Motorfahrzeugsteuersätze gemäss Absatz 1 ausgenommen sind alle Motorfahrzeuge, die der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes unterliegen.

§ 20 Übergangsbestimmung

Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes im Kanton Basel-Landschaft eingelöst worden sind und die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO- Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird die Steuerermässigung für drei Jahre ab Inkrafttreten dieses Gesetzes gewährt.

§ 21 Änderung des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal

Das Gesetz vom 18. Mai 2006² über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 2 Buchstabe a

die Einnahmen aus der befristeten Anhebung der Motorfahrzeugsteuer gemäss dem Gesetz vom XX.XX.XX über die Motorfahrzeugsteuer;

§ 22 Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

- a. das Gesetz vom 25. Juni 1981³ über die Verkehrsabgaben;

¹ SGS 439

² SGS 439

³ SGS 341

- b. das Dekret vom 27. November 2008⁴ zum Gesetz über die Verkehrsabgaben;
- c. die Verordnung vom 7. Dezember 1993⁵ zum Gesetz über die Verkehrsabgaben.

§ 23 Inkrafttreten

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

⁴ SGS 341.1

⁵ SGS 341.11

Anhang 2: Gegenüberstellung bisherigen Rechts und des Revisionsentwurfs

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Titel	Gesetz über die Verkehrsabgaben	Titel	Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer	Verwendung des Begriffs Motorfahrzeugsteuer aus der Kantonsverfassung
§ 1 Gegenstand		§ 1 Gegenstand		
Absatz 1	Der Kanton erhebt eine Verkehrssteuer für Motorfahrzeuge und Anhänger, welche im Kanton ihren Standort haben und nach Bundesrecht mit Fahrzeug- beziehungsweise Anhängerausweis versehen sein müssen.	Absatz 1	Der Kanton erhebt eine Motorfahrzeugsteuer für Motorfahrzeuge und Anhänger, die im Kanton ihren Standort haben und nach Bundesrecht mit Fahrzeug- beziehungsweise Anhängerausweis versehen sein müssen.	Aus redaktionellen Gründen wird "welche" durch "die" ersetzt.
Absatz 2	Der Kanton erhebt Gebühren für Fahrräder, Motorfahrräder und Motorhandwagen sowie für die amtliche Prüfung der Motorfahrzeuge, die Führerprüfung, die Fahrzeug- und Führerausweise.	Absatz 2	Der Kanton erhebt Aufwandgebühren für: a. die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen; b. Motorfahrräder und Motorhandwagen; c. den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern.	Mittels der neuen Buchstaben a, b und c werden die verschiedenen Gebührenarten voneinander abgegrenzt. Die Fahrradgebühr gemäss bestehendem Gesetz fällt aufgrund des Wegfalls der Velovignettenpflicht weg.
		Absatz 3	Die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel erhebt Gebühren für die amtliche Motor-	Mittels Absatz 3 werden neu die von der

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
			fahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung.	Motorfahrzeugprüfung (die eine öffentlich-rechtlich selbständige Anstalt ist) erhobenen Gebühren von den kantonal erhobenen Gebühren (Motorfahrzeugkontrolle, Gefahrgutbeauftragtengebühr) abgegrenzt.
§ 2 Steuer- und Gebührenpflicht	Steuer- bzw. gebührenpflichtig ist der Fahrzeughalter.	§ 2 Steuer- und Gebührenpflicht	Steuer- oder gebührenpflichtig ist: a. der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin; b. die Unternehmung, die gefährliche Güter auf der Strasse, auf der Schiene oder auf Gewässern befördert.	Die Unterscheidung in Buchstaben a. und b. ist notwendig, um die Gebühren, welche den Fahrzeughalter betreffen, von den Gebühren zu unterscheiden, welche im Rahmen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung von <i>Unternehmungen</i> erhoben werden.
§ 3 Steuer- und Gebührenfreiheit Absatz 1	Keine Verkehrssteuern und Gebühren werden für Fahrzeuge des Kantons erhoben.	§ 3 Steuer- und Gebührenfreiheit Absatz 1	Keine Motorfahrzeugsteuer und Aufwandgebühren werden für Fahrzeuge des Kantons erhoben.	Keine materielle Änderung.

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 2	Der Regierungsrat kann Feuerwehr-, Instruktor-, Zivilschutzfahrzeuge sowie vom Bund konzessionierte Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ganz oder teilweise von der Steuerpflicht befreien.	Absatz 2	Der Regierungsrat kann Feuerwehr-, Instruktor- und Zivilschutzfahrzeuge sowie Fahrzeuge des vom Bund konzessionierten öffentlichen Verkehrs und Fahrzeuge selbständiger öffentlich-rechtlicher Anstalten ganz oder teilweise von der Steuerpflicht befreien.	Aufnahme der öffentlich-rechtlichen Anstalten in den Ausnahmekatalog.
§ 4 Steuer- und Gebührenrahmen		§ 4 Steuer- und Gebührenrahmen		
Absatz 1	Der Gesamtertrag der Verkehrssteuern zuzüglich weiterer, anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste nicht übersteigen.	Absatz 1	Der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen.	Keine Änderung.
Absatz 2	Der Landrat gleicht allfällige Ertragsüberschüsse durch Herabsetzung der Verkehrssteuern einzelner oder aller Fahrzeugkategorien aus.	Absatz 2	Der Landrat gleicht allfällige Ertragsüberschüsse durch Herabsetzung der Motorfahrzeugsteuer einzelner oder aller Fahrzeugkategorien aus.	Keine Änderung.
Absatz 3	Der Gesamtertrag der Gebühren darf den Aufwand nicht übersteigen.	Absatz 3	Der Gesamtertrag der Gebühren darf den Aufwand nicht übersteigen.	Keine Änderung.
§ 5 Fälligkeit und Steuerperiode		§ 5 Fälligkeit und Steuerperiode		

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 1	Die Steuerpflicht beginnt mit dem Ausgabetag und endet mit dem Rückgabetag der Kontrollschilder.	Absatz 1	Die Steuerpflicht beginnt mit dem Ausgabetag und endet mit dem Rückgabetag der Kontrollschilder.	Keine materielle Änderung. Verwendung des Begriffs Motorfahrzeugsteuer Keine materiellen Änderungen. Anpassung an die neue Rechtschreibung und Verwendung des Begriffs Motorfahrzeugsteuer. Absatz 4 kann ersatzlos gestrichen werden, da Artikel 105 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 in jedem Fall vorgeht.
Absatz 2	Die Verkehrssteuer wird mit der Ausgabe der Kontrollschilder fällig.	Absatz 2	Die Motorfahrzeugsteuer wird mit der Ausgabe der Kontrollschilder fällig.	
Absatz 3	Die Verkehrssteuer ist in der Regel für ein Kalenderjahr im voraus zu entrichten.	Absatz 3	Die Motorfahrzeugsteuer ist in der Regel für ein Kalenderjahr im Voraus zu entrichten.	
Absatz 4	Vorbehalten bleibt Artikel 105 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr.			
§ 6 Bemessungsgrundlagen		§ 6 Bemessungsgrundlagen		
Absatz 1	Die Verkehrssteuer eines Fahrzeuges wird	Absatz 1	Die Motorfahrzeugsteuer eines Fahrzeuges	Keine materielle Än-

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 2	nach seinem Gesamtgewicht in Kilogramm gemäss Fahrzeug- beziehungsweise Anhänger- ausweis bemessen. Für Sattelschlepper einschliesslich eines Sattelanhängers gilt das Gewicht des Zuges als Bemessungsgrundlage.	Absatz 2	wird nach seinem Gesamtgewicht in Kilogramm gemäss Fahrzeug- bzw. Anhänger- ausweis bemessen. Für besondere Motorfahrzeuge und motorlose Fahrzeuge wird eine Pauschalsteuer nach Fahrzeugart erhoben.	derung. Absatz 2 bisher entfällt, weil bei Sattelschleppern neu anstelle des Gesamtzuggewichts das Gesamtgewicht als steuerliche Bemessungsgrundlage gilt und der "Auflieger" pauschal besteuert wird. Absatz 3 bisher wird neu zu Absatz 2.
Absatz 3	Für besondere Fahrzeugarten bzw. Schilderkategorien werden Pauschalsteuern erhoben.			
§ 7 Steuersatz		§ 7 Steuersätze		
Absatz 1	Die jährlichen Verkehrssteuern betragen pro Kilogramm Gesamtgewicht: a. für Personenwagen, Taxis und Mietwagen 26 Rappen b. für Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen 14 Rappen c. für Motorräder und Motorräder mit Seitenwagen 30 Rappen d. für Wohn- und Sportgeräteanhänger 12 Rappen	Absatz 1	¹ Die jährliche Motorfahrzeugsteuer beträgt pro Kilogramm Gesamtgewicht für: a. Personenwagen 28.018 Rappen; b. schwere Personenwagen 11.8 Rappen; c. leichte Motorwagen 28.018 Rappen; d. Kleinbusse 28.018 Rappen; e. Lastwagen, leichte und schwere Sattelmotorfahrzeuge, Gesellschaftswagen, schwere Motorwagen und Gelenkbusse 11.8 Rappen; f. Sattelschlepper 18.6 Rappen g. Wohnanhänger und Sportgeräteanhänger 12.931 Rappen; h. Motorräder, Motorräder mit Seitenwa-	Durch die Revision der Steuersätze erfolgt keine Steuererhöhung. In die Steueransätze ist der bisher geltende Verkehrssteuerrabatt integriert, zugleich aber die mittlerweile aufgelaufene Teuerung seit Erlass des geltenden Gesetzes eingerechnet. Die Beträge entsprechen

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 2	Für Sachentransportanhänger beträgt die jährliche Verkehrssteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 120 Franken, für jedes weitere Kilogramm 6 Rappen.	Absatz 2	gen und dreirädrige Motorräder 32.328 Rappen; Für Anhänger, Sachentransportanhänger und Personentransportanhänger beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 129.312 Franken, für jedes weitere Kilogramm 6.466 Rappen.	bei den Fahrzeugen ohne Anpassungen den Beträgen für die entsprechenden Fahrzeuge, wie sie heute zu entrichten sind, bei den schweren Fahrzeugen liegen sie tiefer, da diese entlastet werden. Es liegt keine Erhöhung der einzelnen Steuerbeträge vor.
Absatz 3	Für Lieferwagen sowie Wohnmotorwagen mit Wechselschildern beträgt die jährliche Verkehrssteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 250 Franken, für jedes weitere Kilogramm 12 Rappen.	Absatz 3	Für Lieferwagen beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 269.4 Franken, für jedes weitere Kilogramm 12.931 Rappen.	Abs. 3 geltendes Gesetz ist überholt, weshalb er in dieser Form aufgehoben wird. Es gilt generell § 13 zur Besteuerung von Fahrzeugen mit Wechselschildern
Absatz 4	Für Fahrzeuge, die durch Batteriestrom angetrieben werden, werden 80% des Steuersatzes erhoben			Fahrzeuge mit Elektromotor, die durch Batteriestrom angetrieben werden, werden wie die Fahrzeuge nach § 7 Abs. 1 nach dem Gesamtgewicht besteuert und profitieren von einem allfälligen Bo-

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
				nus aufgrund des CO ² -Ausstosses (ab 1.1.2013 in Verkehr gesetzte Fahrzeuge).
§ 8 Pauschalsteuer	<p>Die jährliche Pauschalsteuer beträgt für:</p> <p>a. Arbeitsanhänger bis 3,5 t Gesamtgewicht 60 Fr.</p> <p>b. Arbeitsanhänger über 3,5 t Gesamtgewicht 96 Fr.</p> <p>c. Arbeitskarren bis 3,5 t Gesamtgewicht 114 Fr.</p> <p>d. Arbeitskarren über 3,5 t Gesamtgewicht 228 Fr.</p> <p>e. Arbeitsmaschinen bis 3,5 t Gesamtgewicht 192 Fr.</p> <p>f. Arbeitsmaschinen über 3,5 t Gesamtgewicht 384 Fr.</p> <p>g. Händlerschilder für Motor- und Kleinmotorräder, Anhänger, Arbeitsmotorwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge 240 Fr.</p> <p>h. Händlerschilder für Motorwagen 744 Fr.</p> <p>i. Kleinmotorräder 45 Fr.</p> <p>k. Landwirtschaftliche Einachser 45 Fr.</p> <p>l. Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge 114 Fr.</p> <p>m. Landwirtschaftliche Ausnahmefahrzeuge 228 Fr.</p> <p>n. Motorkarren bis 3,5 t Gesamtgewicht 192 Fr.</p> <p>o. Motorkarren über 3,5 t Gesamtgewicht 384 Fr.</p>	§ 8 Pauschalsteuer	<p>Die jährliche Pauschalsteuer beträgt für:</p> <p>a. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger bis 3.5 t Gesamtgewicht 64.8 Franken;</p> <p>b. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger über 3.5 t Gesamtgewicht 103.2 Franken;</p> <p>c. Arbeitskarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 123.2 Franken;</p> <p>d. Arbeitskarren über 3.5 t Gesamtgewicht 245.6 Franken;</p> <p>e. Arbeitsmaschinen bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken;</p> <p>f. Arbeitsmaschinen über 3.5 t Gesamtgewicht 413.6 Franken;</p> <p>g. Händlerschilder für Motor- und Kleinmotorräder, Anhänger, Arbeitsmotorwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge 258.4 Franken;</p> <p>h. Händlerschilder für Motorwagen 801.6 Franken;</p> <p>i. Kleinmotorräder, dreirädrige Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 48.8;</p> <p>j. Motoreinachser und landwirtschaftliche Motoreinachser Fr. 48.8 Franken;</p> <p>k. Landwirtschaftliche Traktoren, landwirt-</p>	<p>Durch die Revision der Steuersätze erfolgt keine Steuererhöhung. Die einzelnen pauschalen Steuerbeträge im Revisionsentwurf § 8 sind höher als im geltenden Gesetz. Einerseits wird der bisherige Verkehrssteuerrabatt integriert, weshalb die Tarife zurückgehen, andererseits wird aber auch die aufgelaufene Teuerung seit Erlass des geltenden Gesetzes über die Verkehrsabgaben mitberücksichtigt. Die Beträge entsprechen den Pauschalsteuern für die entsprechenden Fahrzeuge, wie sie heute zu entrichten sind. Es liegen keine Erhöhungen der einzelnen Pauschal-</p>

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
	<p>p. Motorrad- und Einachsanhänger 24 Fr. q. Sattelschlepper (ab 2. Immatrikulation) 120 Fr. r. Schaustelleranhänger 48 Fr. s. Industrietraktoren 550 Fr. t. Gemischtwirtschaftstraktoren 275 Fr.</p>		<p>schaftliche Arbeitskarren, landwirtschaftliche Motorkarren und landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge mit grünen Kontrollschildern 123.2 Franken; l. Landwirtschaftliche Traktoren und landwirtschaftliche Arbeitskarren mit braunen Kontrollschildern (Ausnahmefahrzeuge) 245.6 Franken; m. Motorkarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken; n. Motorkarren über 3.5. t Gesamtgewicht 413.6 Franken; o. Motorradanhänger 25.6 Franken; p. Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger, Sattel-Personentransportanhänger und Sattel-Sportgeräteanhänger 500 Franken; q. Arbeitsanhänger, Sachentransportanhänger, Personentransportanhänger, Wohnanhänger, Sportgeräteanhänger, Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Personentransportanhänger, Sattel-Sportgeräteanhänger, Sattel-Arbeitsanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger und Anhänger mit Fahrzeugausweis-Eintrag der besonderen Verwendung "Schaustellerfahrzeug" 52 Franken; r. Traktoren 592.8 Franken.</p>	<p>steuerbeträge vor.</p> <p>Neu entfällt aufgrund der deutlichen Reduktion der Sattelschlepperbesteuerung (Zugfahrzeug) die steuerliche Befreiung des erstimmatrikulierten Sattel-Sachentransportanhängers (=Aufflieger). Neu kostet <i>jeder</i> Aufflieger pauschal 500.- Franken.</p>
		§ 9 Steuerermäs-		§ 9 wird aufgrund des

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
		<p>sigungen und Steuerzuschläge für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013</p> <p>Absatz 1</p> <p>Absatz 2</p> <p>Absatz 3</p> <p>Absatz 4</p> <p>Absatz 5</p>	<p>Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013 mit weniger als 120 Gramm CO₂-Ausstoss je Kilometer wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung gewährt.</p> <p>Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Januar 2013 mit mehr als 139 Gramm CO₂-Ausstoss je Kilometer wird ein Steuerzuschlag erhoben.</p> <p>Die Steuerermässigungen betragen pro Steuerjahr bis 300 Franken.</p> <p>Die Steuerzuschläge betragen pro Steuerjahr bis 250 Franken.</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO₂-Emissionsgrenzwerte gemäss den Absätzen 1 und 2 aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>	<p>neuen ökologischen Steuersystems neu eingeführt. Die Begründungen für die einzelnen Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 5 finden sich ausführlich im Text der Landratsvorlage.</p>

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
		<p>§ 10 Beweislast betreffend CO₂-Ausstoss</p> <p>Absatz 1</p> <p>Absatz 2</p>	<p>Ist die Menge an CO₂, welche ein Personenwagen je Kilometer ausstösst, nicht nachweisbar, wird ein Steuerzuschlag von 250 Franken erhoben.</p> <p>Die Beweislast betreffend den CO₂-Ausstoss je Kilometer trägt der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin.</p>	<p>In § 10 Absatz 1 wird geregelt, dass die höchste Malusstufe in Rechnung gestellt wird, wenn der CO₂-Ausstoss nicht nachgewiesen werden kann.</p> <p>Mit § 10 Absatz 2 wird geregelt, dass der Fahrzeughalter die Ausstossmenge an CO₂ je Kilometer seines Fahrzeuges nachweisen muss.</p>
		<p>§ 11 Steuerermässigungen für Lastwagen und Sattelschlepper</p> <p>Absatz 1</p>	<p>Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche</p>	<p>§ 11 wird aufgrund des neuen ökologischen Steuersystems neu eingeführt. Die Begründungen für die einzelnen Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 finden sich ausführlich im Text der Landratsvorlage.</p> <p>Unter "neusten obliga-</p>

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
		Absatz 2	<p>die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 Prozent gewährt.</p> <p>Für Lastwagen und Sattelschlepper, die ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft erstmals in Verkehr gesetzt wurden, wird die Steuerermässigung ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Landschaft für die restliche Zeitspanne nach Absatz 1 gewährt. Ist das Jahr der ersten Inverkehrsetzung nicht feststellbar, wird keine Ermässigung gewährt.</p>	<p>torisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwerte" sind die neusten in der Schweiz geltenden Grenzwerte zu verstehen. Unter "strengeren EURO-Emissionsgrenzwerte" sind alle strengeren Grenzwerte zu verstehen, die in der Schweiz noch nicht gelten, aber auf dem "Markt" schon vorhanden sind.</p> <p>Der Regierungsrat soll zum Beispiel festhalten, welches die neusten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwerte sind und ab wann sie für die Schweiz Geltung erlangt haben.</p>
		Absatz 3	<p>Der Regierungsrat regelt die Höhe der Steuerermässigung.</p>	
		§ 12 Steuerzuschlag für Lastwagen und Sattelschlepper		

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
		Absatz 1	Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach § 11 Absatz 1 nicht erfüllen, wird ein Steuerzuschlag von bis zu 25 Prozent erhoben.	
		Absatz 2	Der Regierungsrat regelt die Höhe des Steuerzuschlages.	
§ 9 Wechselschilder	Bei Wechselschildern wird die Verkehrssteuer für das Fahrzeug mit dem höchsten Gesamtgewicht erhoben. Für jedes weitere Fahrzeug beträgt die Steuer pro Fall 50 Fr.	§ 13 Wechselschilder		
		Absatz 1	Bei Wechselschildern wird die Motorfahrzeugsteuer für das Fahrzeug mit der höchsten Besteuerung erhoben.	Nur Anpassung des Tarifs i.S. Integration Verkehrssteuerrabatt, aufgelaufene Teuerung und Gliederung in zwei Absätze.
		Absatz 2	Für jedes weitere Fahrzeug beträgt die Steuer pro Fall 53.6 Franken.	
§ 10 Geldwertänderungen	Die Verkehrssteuern werden der jährlichen Geldwertänderung angepasst. Diese wird nach dem Landesindex der Konsumentenpreise zur Hälfte ausgeglichen. Massgebend ist jeweils der Indexstand im September des Vorjahres.	§ 14 Teuerung		
		Absatz 1	Die Motorfahrzeugsteuer werden der jährlichen Teuerung angepasst.	Aus gesetzesrechtlichen Gründen wird der bestehende §10 in drei Absätze gegliedert und begrifflich teils angepasst.
		Absatz 2	Die Teuerung wird nach dem Landesindex der Konsumentenpreise zur Hälfte ausgeglichen.	
		Absatz 3	Massgebend ist jeweils der Indexstand im August des Vorjahres.	

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
§ 10a Verkehrssteuer-Rabatt				§ 10a des Gesetzes über die Verkehrsabgaben betreffend den Verkehrssteuerrabatt ist zu streichen. Diese Steuerreduktion wurde bei der Festlegung der neu geltenden Steuersätze berücksichtigt (vgl. auch die Kommentare zu den § 7, 8, 13 und 19).
Absatz 1	Die Sätze der Verkehrssteuern gemäss den §§ 7-10 werden ab 1991 um 20% gesenkt.			
Absatz 2	Sollte die Volksabstimmung über das Initiativbegehren nach 1990 erfolgen, so wird die Jahrzahl 1991 gemäss Absatz 1 durch die Jahrzahl 1992 ersetzt.			
§ 11 Verjährung	Die Steuer verjährt 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist.	§ 15 Verjährung	Die Steuer verjährt 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist.	Keine materiellen Änderungen.
§ 12 Meldepflicht, Ermessensveranlagung, Busse		§ 16 Meldepflicht, Ermessensveranlagung, Busse		
Absatz 1	Der Fahrzeughalter hat die für den Eintritt der Steuerpflicht oder für eine Änderung der Veranlagung erheblichen Tatsachen der Motorfahrzeugkontrolle zu melden.	Absatz 1	Der Fahrzeughalter hat die für den Eintritt der Steuerpflicht oder für eine Änderung der Veranlagung erheblichen Tatsachen der Motorfahrzeugkontrolle zu melden.	
Absatz 2	Unterlässt der Fahrzeughalter die vorgeschriebene Meldung, so wird die Verkehrssteuer nach Ermessen verlangt.	Absatz 2	Unterlässt der Fahrzeughalter die vorgeschriebene Meldung, so wird die Motorfahrzeugsteuer von der Motorfahrzeugkontrolle nach Ermessen veranlagt.	Neu wird in Absatz 2 auch festgelegt, wer die Motorfahrzeugsteuer veranlagt.

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 3	Bei vorsätzlichem oder grobfahrlässigem Unterlassen der Meldepflicht kann eine Busse durch die Motorfahrzeugkontrolle erhoben werden. Sie beträgt höchstens das Doppelte der Steuer, mindestens aber ein Steuerbetragnis für 60 Tage.	Absatz 3	Bei vorsätzlichem oder grobfahrlässigem Unterlassen der Meldepflicht kann eine Busse durch die Motorfahrzeugkontrolle erhoben werden.	Die Verweisung in Absatz 5 bezieht sich auf Ziffer 2 und nicht auf Absatz 2 von Artikel 99 SVG.
Absatz 4	Vorbehalten bleibt Artikel 99 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr.	Absatz 4	Die Busse beträgt höchstens das Doppelte der Steuer, mindestens aber ein Steuerbetragnis für 60 Tage.	
		Absatz 5	Vorbehalten bleibt Artikel 99 Ziffer 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr.	
§ 13 Beschwerde	Gegen Verfügungen der Motorfahrzeugkontrolle kann innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde erhoben werden.			§ 13 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben betreffend Beschwerdemöglichkeit kann ersatzlos gestrichen werden. Dass gegen die Verfügungen der Motorfahrzeugkontrolle innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde erhoben werden kann, ergibt sich bereits aus § 27 Absatz 1 Buchstabe a VwVG BL (SGS 175) in Verbindung mit § 29 Absatz 1

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
				Buchstabe e VwVG BL und § 33 Absatz 1 VwVG BL.
§ 14 Steuererlass		§ 17 Steuererlass		
Absatz 1	Auf Gesuch kann die Verkehrssteuer ganz oder teilweise erlassen werden: a. wenn invalide Personen in bedrängten finanziellen Verhältnissen auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, b. wenn die Verkehrssteuer eine unzumutbare Härte für den Steuerpflichtigen bedeutet.	Absatz 1	Menschen mit einer Behinderung, die auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, kann die Motorfahrzeugsteuer ganz oder teilweise erlassen werden, wenn sie in bedrängten finanziellen Verhältnissen sind und die Bezahlung der Motorfahrzeugsteuer eine unzumutbare Härte bedeuten würde.	Nachvollzug der Praxis, wonach Buchstabe b eine kumulative Voraussetzung des Steuererlasses gemäss Buchstabe a ist. Begriffliche Anpassungen. Verwendung des politisch korrekten Begriffs "Menschen mit einer Behinderung".
Absatz 2	Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion entscheidet über Gesuche um vollständigen oder teilweisen Steuererlass.	Absatz 2	Die Sicherheitsdirektion entscheidet über Steuererlassgesuche.	Redaktionelle Änderung: Sicherheitsdirektion anstelle von Justiz-, Polizei- und Militärdirektion
§ 15 Verordnungs- kompetenzen		§ 18 Ausführungsbestimmungen		Der Landrat erlässt Dekrete, der Regierungsrat Verordnungen (vgl. § 63 Absatz 3 Kantonsverfassung [KV] und § 74 Absatz 2 KV). Im Titel zu § 15

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 1	<p>Der Landrat kann:</p> <ol style="list-style-type: none"> kantonale Abgasnormen als Grundlage für den teilweisen oder vollständigen Erlass der Verkehrssteuern festlegen; einen befristeten Erlass der ganzen oder eines Teils der Verkehrssteuern beschliessen, um die Einführung technischer Verfahren zu fördern, die den Schadstoffausstoss der Motorfahrzeuge wesentlich vermindern; bei Schaffung neuer oder bei Untergliederung bestehender Fahrzeugkategorien durch den Bund die Verkehrssteuern in Anlehnung an vergleichbare Fahrzeugkategorien festlegen; Zuschläge zur Verkehrssteuer für Fahrzeuge erheben, welche die Anforderungen der eidgenössischen Abgasverordnung 1986 nicht erfüllen; diese Zuschläge dürfen auf höchstens 50% der Verkehrssteuer ansteigen und nicht vor 1991 erhoben werden. 			<p>sollte daher nicht die Umschreibung "Verordnungskompetenz" angewandt werden, sondern ein Begriff, der auf Landrat und Regierungsrat zutrifft.</p> <p>Die Inhalte von Absatz 1 Buchstaben a und b des Gesetzes über die Verkehrsabgaben sind im Revisionsentwurf mit der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern unter ökologischen Gesichtspunkten grundsätzlich realisiert.</p> <p>§ 15 Absatz 1 Buchstabe c des Gesetzes über die Verkehrsabgaben ist zu streichen, da es sich bei der Festsetzung von Motorfahrzeugsteuern für bestimmte Fahrzeugarten um etwas Grundlegendes und Wichtiges handelt,</p>

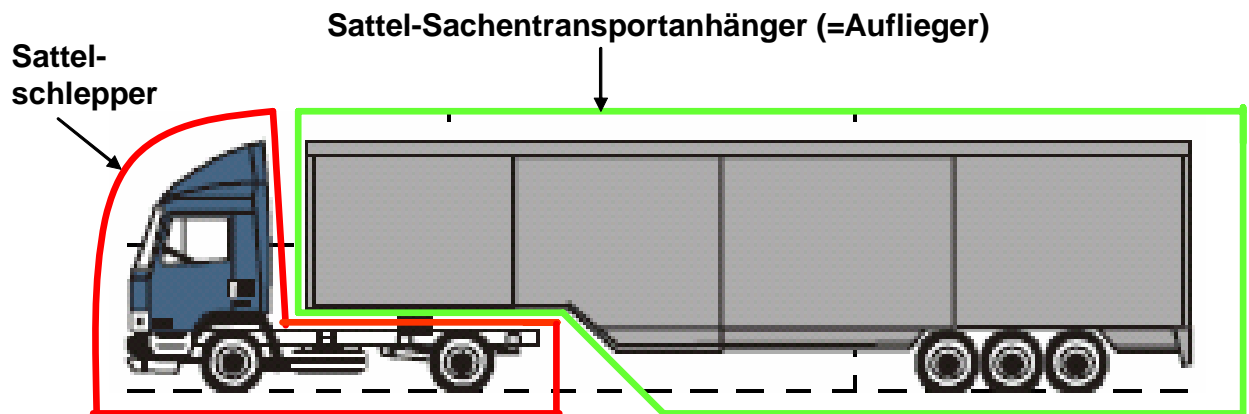
Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 2	<p>Der Regierungsrat ist zuständig für:</p> <ol style="list-style-type: none"> den Abschluss von Vereinbarungen mit dem Kanton Basel-Stadt über die Festsetzung der Gebühren für die amtliche Führerprüfung, die Motorfahrzeugprüfungen sowie die Fahrzeug-, Führer- und Lernfahrausweise; die Festsetzung der Gebühren für Fahrräder, Motorfahräder und Motorhandwagen; den Erlass von Ausführungsbestimmungen. 		<p>Der Regierungsrat ist zuständig für:</p> <ol style="list-style-type: none"> den endgültigen Abschluss von Vereinbarungen mit dem Kanton Basel-Stadt über die Festsetzung der Gebühren für die amtliche Motorfahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung; die Festsetzung der Gebühren für die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, die Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen; die Festsetzung der Gebühren für Motorfahräder und Motorhandwagen; 	<p>dass nicht delegiert werden darf. Die Kantonsverfassung verlangt, dass alles grundlegende und wichtige im Gesetz geregelt werden muss (KV §36 Absatz 1).</p> <p>Die Abgasverordnung 1986, auf welche in Absatz 1 Buchstabe d verwiesen wird, ist mit der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge aufgehoben worden.</p> <p>In Buchstabe a soll präzisiert werden, dass für den Abschluss von Vereinbarungen mit dem Kanton Basel-Stadt betreffend die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel der Regierungsrat abschliessend zuständig ist.</p>

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
			d. die Festsetzung der Gebühren für den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, Schiene und Gewässern.	
§ 15a Zeitlich befristete Aufhebung des Verkehrssteuer-Rabatts		§ 19 Zeitlich befristete Anhebung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der H2 zwischen Pratteln und Liestal		
Absatz 1	§ 10a wird per 1. Januar 2007 für die Dauer von 5 Jahren ausser Kraft gesetzt.	Absatz 1	Die Sätze der Motorfahrzeugsteuer gemäss den Paragraphen 7, 8 und 13 dieses Gesetzes können zur Äufnung des Fonds zur Finanzierung des Baus der H2 Pratteln-Liestal gemäss § 1 des Gesetzes vom 18. Mai 2006 über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal bis Ende 2016 um 25 Prozent angehoben werden.	Nach Beendigung der H2 wird der Verkehrssteuerrabatt wie vor Aufhebung wieder vollumfänglich gewährt, ist neu aber direkt in die Tarife gemäss § 7, 8 und 13 des revidierten Gesetzes integriert. Der Begriff „Verkehrssteuerrabatt“ steht deshalb nicht mehr im revidierten Gesetz. Aus diesem Grund müssen neu für die Dauer der H2-Finanzierung die neuen (real niedrigeren) Tarife für eine bestimmte Zeit angehoben werden.
Absatz 2	Von der Ausser-Kraft-Setzung des Verkehrssteuer Rabattes gemäss Absatz 1 ausgenommen sind alle Motorfahrzeuge, die der leistungsabhängigen Schwerver-	Absatz 2	Von der Anhebung der Motorfahrzeugsteuersätze gemäss Absatz 1 ausgenommen sind alle Motorfahrzeuge, die der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des	

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
Absatz 3	<p>kehrsabgabe des Bundes unterliegen.</p> <p>Reichen nach Ablauf der Frist gemäss Absatz 1 die Fondsmittel für die Fertigstellung der H2 Pratteln-Liestal gemäss § 1 des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal nicht aus und kann zu diesem Zeitpunkt der Fehlbetrag nicht durch rechtskräftig zugesicherte Beiträge des Bundes gedeckt werden, so verlängert sich die befristete Ausser-Kraftsetzung des Verkehrssteuer-Rabattes so lange, bis die Finanzierung gemäss § 2 dieses Gesetzes (Fonds zum Bau der H2 Pratteln-Liestal) gesichert ist, im Maximum jedoch um weitere 5 Jahre.</p>		Bundes unterliegen.	In Absatz 1 wird festgehalten, dass die Finanzierung des Fonds für die Fertigstellung der H2 Pratteln-Liestal bis Ende 2016 dauert. Absatz 3 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben ist somit in Absatz 1 verankert.
		§ 20 Übergangsbestimmung	Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes im Kanton Basel-Landschaft eingelöst worden sind und die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird die Steuerermässigung für drei Jahre ab Inkrafttreten dieses Gesetzes gewährt.	Für die schweren Fahrzeuge soll – im Gegensatz zu den PW – auch eine Steuerermässigung für vor Inkrafttreten des Gesetzes in Verkehr gesetzte Fahrzeuge gelten, um den Anreiz für die Immatriculation im Kanton Basel-Landschaft zu verstärken.

Gesetz über die Verkehrsabgaben		Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer		Bemerkungen
		§ 21 Änderung des Gesetzes über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal	Das Gesetz vom 18. Mai 2006 über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal wird wie folgt geändert: § 2 Absatz 2 Buchstabe a die Einnahmen aus der befristeten Anhebung der Motorfahrzeugsteuer gemäss dem Gesetz vom XX.XX.XX über die Motorfahrzeugsteuer;	Da der Verkehrssteuerrabatt neu in die Tarife integriert wird, werden diese für die H2-Finanzierung vorübergehend bis 2016 angehoben. Diese Änderung ist auch im Gesetz über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal redaktionell nachzuziehen.
		§ 22 Aufhebung bisherigen Rechts	Es werden aufgehoben: a. das Gesetz vom 25. Juni 1981 über die Verkehrsabgaben; b. das Dekret vom 27. November 2008 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben; c. die Verordnung vom 7. Dezember 1993 zum Gesetz über die Verkehrsabgaben.	
		§ 23 Inkrafttreten	Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieses Gesetzes.	

Anhang 3: Kategorien schwere Fahrzeuge mit Steueranpassungen



Lastwagen



Anhang 4: Übersicht in Verkehr gesetzte Fahrzeuge per Ende September 2011

Fahrzeugkategorien/ - arten	Anzahl ³⁷
Personenwagen	140'000
Lastwagen	1'200
Sattelschlepper	400
Sattel-Sachentrans- portanhänger	12'000
Leichte Motorwagen Lieferwagen, Kleinbusse	11'747
Motorrad (inkl. Motorrad- Dreirad, Motorrad-Sei- tenwagen, Kleinmotor- fahrzeug, 3-rädriges Mo- torrad und Kleinmotorrä- der)	22'000
Landwirtschaftliche Fahrzeuge	4'000
Übrige Fahrzeuge (land- wirtschaftl. Fahrzeuge, Anhänger, Arbeitsma- schinen, Industrietrakto- ren, Motorkarren und diverse)	16'000
Total eingelöste Fahr- zeuge	rund 192'000

³⁷ Angaben Ende September 2011.

Anhang 5: Steuerliche Auswirkungen³⁸ meistverkaufte und weitere PW-Modelle

(mit und ohne Zuschlag für Finanzierung der H2 und unter der Voraussetzung, dass diese Fahrzeuge nach 2013 neu in Verkehr gesetzt würden)

c	Typ	Gesamtgewicht in kg	CO ₂ -Ausstoss	Steuervergleich mit Zuschlag von 25% für die Finanzierung H2 (d.h. bis 2016)						Steuervergleich ohne Zuschlag von 25% für die Finanzierung H2 (d.h. nach 2016)						
				Alle Angaben in Fr.												
				Ist			Neu			Ist			Neu			
Steuer Gewicht	Okol. Anteil ³⁹	Steuer Total	Steuer Gewicht	Okol. Anteil ⁴⁰	Steuer Total	Steuer Gewicht	Okol. Anteil ³⁶	Steuer Total	Steuer Gewicht	Okol. Anteil ³⁷	Steuer Total					
Im Zeitraum Januar bis September 2011 meistverkaufte Modelle in der Schweiz⁴¹																
VW	Golf VI 1.4 TFSI	1820	130	636	0	636	636	0	636	509	0	509	509	0	509	
Skoda	Octavia 1.6TDI	1965	119	687	0	689	689	-150	539	549	0	549	549	-150	399	
VW	Polo 1.6 TDI	1650	109	577	0	577	577	-300	277	461	0	461	461	-300	161	
Opel	Astra J 17DTJ ST	2105	119	736	0	736	736	-150	586	589	0	589	589	-150	439	
VW	Passat V 1.6 Bl.M	1980	114	692	0	692	692	-150	542	554	0	554	554	-150	404	
Peugeot	207 1.6 HDi FAP 90	1654	99	578	0	578	578	-300	278	462	0	462	462	-300	162	
Renault	Clio 1.5dCi 90	1665	106	582	0	582	582	-300	282	465	0	465	465	-300	165	
VW	Touran 2.0D BMT	2260	127	790	0	790	790	0	790	632	0	632	632	0	632	
Audi	A4 2.0 TDI	2025	124	708	0	708	708	0	708	566	0	566	566	0	566	
Ford	Fiesta 1.6 TDCI ECO	1545	98	540	0	540	540	-300	240	432	0	432	432	-300	132	
Weitere Modelle																
Smart	Fortwo Coupé cdi	1050	89	367	0	367	367	-300	67	294	0	294	294	-300	0	
Honda	Insight	1650	105	577	-289 (50%)	289	577	-300	277	461	-231 (50%)	230	461	-300	161	
Toyota	Prius	1805	89	631	-316 (50%)	315	631	-300	331	505	-252 (50%)	253	505	-300	205	
BMW	320D Efficient Dyn	1940	109	678	0	678	678	-300	378	542	0	542	542	-300	242	
BMW	320i Touring	1970	149	688	0	688	688	+75	763	551	0	551	551	+75	626	
Seat	Altea XL 1.6 Eco	2025	119	708	0	708	708	-150	558	566	0	566	566	-150	416	
VW	Sharan 2.0 TSI	2530	198	884	0	884	884	+250	1134	707	0	707	707	+250	957	
Merc.-Benz	E 250 CDI	2280	165	797	0	797	797	+150	947	637	0	637	637	+150	787	
BMW	250d Touring	2360	135	825	0	825	825	0	825	660	0	660	660	0	660	
VW	Tiguan 2.0Bl.M.T	2080	139	727	0	727	727	0	727	582	0	582	582	0	582	
Lexus	CT200H	1845	94	645	-323	322	645	-300	345	516	-258	258	516	-300	216	
Mazda	5 2.0	2125	159	743	0	743	743	+75	818	594	0	594	594	+75	669	
Porsche	Cayman S	1675	230	585	0	585	585	+250	835	468	0	468	468	+250	718	

³⁸ Alle steuerlichen Auswirkungen sind gemäss den Tarifen im Gesetzesentwurf berechnet und ohne allfällige aufgelaufene Teuerung gemäss § 14.

³⁹ Steuerbefreiungen für Hybrid-, Elektro- und Gasfahrzeuge von 50% nach geltendem Dekret über die Verkehrsabgaben.

⁴⁰ Der ökologische Anteil für Bonus gilt maximal 4 Jahre: Im Jahr der Inverkehrsetzung ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung und für die drei Folgejahre. Danach fallen die Bonus weg. Die Malus gelten unbefristet.

⁴¹ Quelle: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz (http://www.auto-schweiz.ch/Personenwagen_nach_Modellen.html)