

## **Vorlage an den Landrat**

**Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung**  
[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]

## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Seit dem 1.1.2014 ist im Kanton Basel-Landschaft die Fahrzeugbesteuerung nach Gesamtgewicht bei den Personenwagen und den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) um einen ökologischen Besteuerungsanteil ergänzt ([LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013).

Im Jahr 2021 kam der Regierungsrat im Zuge einer Verordnungsrevision zum Schluss, dass die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen, insbesondere hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität, nicht mehr zeitgemäss sind: Im aktuell geltenden Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ist die Förderung unter ökologischen Gesichtspunkten einzig auf Personenwagen (mit bestehendem Bonus-/Malus-System auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstosses) und auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper; Bonus-Malus-System hinsichtlich der EURO-Abgasnormen<sup>1)</sup>) ausgerichtet. Die Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist zudem vergleichsweise schwach.

Das geltende Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer deckt zurzeit verschiedene Aspekte nicht ab, welche für eine zeitgemässe ökologische Besteuerung angezeigt sind:

- Fehlen einer ökologischen Besteuerungskomponente für die Lieferwagen.
- Fehlen einer ökologischen Besteuerungskomponente für die Motorräder.
- Keine ausreichende Förderungskomponente für elektrisch betriebene Personenwagen.
- Keine Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrisch- oder Wasserstoff-betriebene schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper).

Die verstärkte Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen unterstützt das Bekenntnis des Regierungsrats zum Pariser Netto-Null-Ziel. Das Netto-Null-Emissionsziel setzt voraus, dass dort, wo die Technologien und Potentiale bereits heute vorhanden sind, um fossile Energien durch konkurrenzfähige, erneuerbare Alternativen zu ersetzen, diese auch ausgeschöpft werden. Dies entspricht auch den Inhalten und vorgeschlagenen Massnahmen des ersten Energieplanungsberichts. Diesen wird der Regierungsrat im ersten Quartal 2022 veröffentlichen.

Mit der Teilrevision soll die Motorfahrzeugsteuer an der kantonalen Klimastrategie<sup>2</sup> ausgerichtet werden und es sollen höhere Anreize für den Kauf sehr emissionsarmer Fahrzeuge gesetzt werden. Gleichzeitig ist ein stabiler Steuerertrag zu gewährleisten, um auch künftig den punktuellen Ausbau und den sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes sicher zu stellen.

Die Ausgangslage und die zugrundeliegenden Zielsetzungen führen bei der vorliegenden Gesetzesrevision zu folgenden Ergebnissen bei der Besteuerung von Fahrzeugen:

---

<sup>1</sup> Siehe eine Übersicht dazu unter folgendem Link: [Abgasnorm – Wikipedia](#).

<sup>2</sup> Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fgid%3D57ccedff989349ac9e51cad365f853f3>

- **Personenwagen (PW):** Die PW werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach Gesamtgewicht besteuert. Um dem höheren Gewicht der Batterien für PW mit ausschliesslichem Elektroantrieb Rechnung zu tragen, wird das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer jedoch um bis zu 20 Prozent reduziert. Vorläufig wird diese Gewichtsreduktion bei 10% festgelegt.  
Hinsichtlich dem ökologischen Steueranteil hat sich gezeigt, dass die Anknüpfung am bestehenden Bonus-/Malus-System mit höheren Steuerermässigungen für PW die beabsichtigte Lenkungswirkung am besten zu erreichen vermag. Es wird daher eine Erhöhung der aktuell gültigen Steuerermässigung von maximal 300 Franken auf neu maximal 450 Franken vorgesehen. Der Grenzwert für den Erhalt von Steuerermässigungen wird zudem leicht verschärft. Durch die erhöhten Steuerermässigungen und die Gewichtsreduktion erhält ein PW mit Elektroantrieb mit einem Gesamtgewicht von 2'200 Kilogramm eine Reduktion von gut 80% auf die jährliche Motorfahrzeugsteuer und dies bis zu 4 Jahre lang. Die Steuerzuschläge bleiben hinsichtlich deren maximalen Höhe (300 Franken) unverändert und hinsichtlich der Grenzwerte vorläufig unverändert (vorläufig keine Verschärfung). Steuerermässigungen werden für maximal vier Jahre gewährt, Steuerzuschläge sind unbefristet.
- **Lieferwagen (LW):** Die LW werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Analog zu den PW wird für LW mit ausschliesslichem Elektroantrieb die Motorfahrzeugsteuer um bis zu 20 Prozent reduziert, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird diese Gewichtsreduktion bei 10% festgelegt.  
Für Lieferwagen mit ausschliesslich Elektroantrieb ist eine Steuerermässigung von 450 Franken vorgesehen. Die Steuerermässigungen werden für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren gewährt.
- **Motorräder:** Neu sollen Motorräder mit ausschliesslich Elektro-Antrieb eine Steuerermässigung erhalten. Motorräder mit Verbrennungsmotoren sollen im Gegensatz dazu mit einem Steuerzuschlag belegt werden.  
Hierzu werden die geltenden Ansätze für die Besteuerung nach Gesamtgewicht für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren um 50% erhöht. Für Motorräder mit ausschliesslich Elektroantrieb wird dieser neue, erhöhte Steuersatz um 50% reduziert.
- **Lastwagen und Sattelschlepper:** Die Lastwagen und Sattelschlepper werden in der Grundbesteuerung wie bisher nach den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Als ökologischen Steueranteil erhalten Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb neu für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie sieben weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75%.

Die Steuerermässigungen bzw. Förderungskomponenten werden bei diesen Fahrzeugarten so lange gewährt, bis sie sich auf dem Markt durchgesetzt haben. Wenn 40% der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge in einem Jahr elektrisch betrieben sind, werden die Steuerermässigungen deshalb im Folgejahr aufgehoben. Damit ist bei den PW, den Lieferwagen und den Motorrädern im Zeitraum zwischen 2030 und 2035 zu rechnen. Bei den schweren Fahrzeugen kann dies länger dauern. Die Steuerzuschläge werden beibehalten.

Die durchgeführte Nachhaltigkeitsbeurteilung in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zeigt insgesamt ein positives Bild der vorliegenden Revision.

Die Gesetzesrevision wurde so ausgestaltet, dass die Auswirkungen möglichst saldoneutral sind. In den ersten Jahren resultieren geringfügige Mindereinnahmen, danach ist die Gesetzesrevision während einer Übergangsfrist saldoneutral. Bei ausreichender Durchdringung des Marktes mit Elektrofahrzeugen werden die Steuerermässigungen aufgehoben. Danach resultieren voraussichtlich jährliche Mehreinnahmen von rund 3.5 Millionen Franken. Der Regierungsrat verfügt über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht .....	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	7
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	<i>Grundlagen</i>	7
2.3.2.	<i>Gesamtgewicht für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen</i>	10
2.3.3.	<i>Personenwagen</i>	10
2.3.4.	<i>Lieferwagen</i>	12
2.3.5.	<i>Schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper)</i>	13
2.3.6.	<i>Motorräder</i>	15
2.3.7.	<i>Betrachtung der gesamten Umweltauswirkungen eines Fahrzeugs</i>	16
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	18
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	18
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	18
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	20
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e <sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)	21
2.9.	Nachhaltigkeitsbeurteilung	21
2.10.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	21
3.	Anträge .....	21
3.1.	Beschluss	21
4.	Anhang .....	22

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Seit dem 1.1.2014 ist im Kanton Basel-Landschaft die Fahrzeugbesteuerung nach Gesamtgewicht bei den Personenwagen und den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) um einen ökologischen Besteuerungsanteil ergänzt ([LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013). Abhängig vom CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei den Personenwagen sowie von den EURO-Abgas-Normen<sup>3</sup> bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen, Sattelschlepper) werden Steuerermässigungen gewährt oder Steuerzuschläge belastet (Bonus-Malus-System). Die Regelungen zum Bonus-Malus-System finden sich im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)). Gemäss § 9 Absatz 5 sowie § 11 Absatz 3 des Gesetzes regelt der Regierungsrat die Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und -zuschläge. Die Abstufungen der CO<sub>2</sub>-Ausstosswerte bzw. der EURO-Normen für die Gewährung von Steuerermässigungen und die Belastung mit Steuerzuschlägen sind in der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer geregelt ([SGS 341.11](#)).

Im Jahr 2020 hat der Regierungsrat im Zuge einer Revision der Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer festgestellt, dass die aktuellen Bestimmungen hinsichtlich der Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen, insbesondere hinsichtlich der Förderung der Elektromobilität, nicht mehr zeitgemäss sind: Im aktuell geltenden Motorfahrzeugsteuergesetz ist die Förderung unter ökologischen Gesichtspunkten einzig auf Personenwagen (mit bestehendem Bonus-/Malus-System auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstosses) und – in eingeschränktem Ausmass – auf schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper; Bonus-Malus-System hinsichtlich der EURO-Abgasnormen) ausgerichtet.

Das geltende Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer deckt verschiedene Aspekte nicht ab, welche für eine zeitgemässe ökologische Besteuerung angezeigt sind:

- Es fehlt eine ökologische Besteuerungskomponente für die rund 14'000 im Kanton Basel-Landschaft immatrikulierten Lieferwagen.
- Es fehlt eine ökologische Besteuerungskomponente für die rund 24'000 im Kanton Basel-Landschaft immatrikulierten Motorräder.
- Im Gegensatz zur Mehrheit der Kantone besteht keine ausreichende Förderungskomponente für elektrisch betriebene Personenwagen.
- Es bestehen keine Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrisch- oder Wasserstoff-betriebene schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper).
- Mittels dem geltenden Bonus-Malus-System ist eine ausreichend differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (die CO<sub>2</sub>-Ausstosswerte aufweisen) und Elektrofahrzeugen (die gemäss Fahrzeugausweis keine CO<sub>2</sub>-Emissionswerte aufweisen) nicht in ausreichendem Masse möglich. Auf Basis des geltenden Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer lassen sich mittelfristig die Klimaziele nicht erreichen.

Schliesslich unterstützt eine stärkere Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen das Bekenntnis des Regierungsrats zum Pariser Netto-Null-Ziel. Das Netto-Null-Emissionsziel setzt voraus, dass dort, wo die Technologien und Potentiale bereits heute vorhanden sind, um fossile Energien durch konkurrenzfähige, erneuerbare Alternativen zu ersetzen, diese auch ausgeschöpft werden. Dies entspricht auch den Inhalten und vorgeschlagenen Massnahmen des ersten Energieplanungsberichts. Diesen wird der Regierungsrat im ersten Quartal 2022 veröffentlichen.

Zur Beschreibung der Ausgangslage im Fahrzeugbestand des Kantons Basel-Landschaft wird nachstehend eine Übersicht zu den Antriebssystemen der Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge und Motorräder in den Jahren 2014 sowie 2018 bis 2022 gegeben.

---

<sup>3</sup> Siehe eine Übersicht dazu unter folgendem Link: [Abgasnorm – Wikipedia](#).

## Neueinlösungen

Treibstoff	1.IV im Jahr	Absolut				Prozentual			
		Personenwagen	Lieferwagen	Lastwagen & Sattelschlepper	Motorrad	Personenwagen	Lieferwagen	Lastwagen & Sattelschlepper	Motorrad
Total Neueinlösungen	2021	6'908	1'041	85	1'435	100%	100%	100%	100%
	2020	6'850	1'005	125	1'422	100%	100%	100%	100%
	2019	6'812	900	146	1'120	100%	100%	100%	100%
	2018	6'106	k.A.	k.A.	k.A.	100%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	9'492	k.A.	k.A.	k.A.	100%	k.A.	k.A.	k.A.
Elektrisch	2021	952	25	3	39	13.78%	2.40%	3.53%	2.72%
	2020	553	11	0	21	8.07%	1.09%	0.00%	1.48%
	2019	302	9	0	26	4.43%	1.00%	0.00%	2.32%
	2018	129	k.A.	k.A.	k.A.	2.11%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	57	k.A.	k.A.	k.A.	0.60%	k.A.	k.A.	k.A.
Hybrid	2021	2'091	16	1	0	30.27%	1.54%	1.18%	0.00%
	2020	1'313	8	0	0	19.17%	0.80%	0.00%	0.00%
	2019	488	0	0	0	7.16%	0.00%	0.00%	0.00%
	2018	270	k.A.	k.A.	k.A.	4.42%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	181	k.A.	k.A.	k.A.	1.91%	k.A.	k.A.	k.A.
Andere	2021	3'865	1'000	81	1'396	55.95%	96.06%	95.29%	97.28%
	2020	4'984	986	125	1'401	72.76%	98.11%	100.00%	98.52%
	2019	6'022	891	146	1'094	88.40%	99.00%	100.00%	97.68%
	2018	5'707	k.A.	k.A.	k.A.	93.47%	k.A.	k.A.	k.A.
	2014	9'254	k.A.	k.A.	k.A.	97.49%	k.A.	k.A.	k.A.

## Fahrzeugbestand

Treibstoff	FZ-Bestand per	Absolut				Prozentual			
		Personenwagen	Lieferwagen	Lastwagen & Sattelschlepper	Motorrad	Personenwagen	Lieferwagen	Lastwagen & Sattelschlepper	Motorrad
Fahrzeugbestand Total	31.12.2021	151'244	14'218	1'518	22'723	100%	100%	100%	100%
	31.12.2020	148'913	13'384	1'392	22'301	100%	100%	100%	100%
	31.12.2019	149'343	13'156	1'503	21'974	100%	100%	100%	100%
	31.12.2018	146'882	12'549	1'387	20'967	100%	100%	100%	100%
	31.12.2014	142'583	11'228	1'332	19'681	100%	100%	100%	100%
Elektrisch	31.12.2021	2'663	83	6	217	1.76%	0.58%	0.40%	0.95%
	31.12.2020	1'640	51	3	191	1.10%	0.38%	0.22%	0.86%
	31.12.2019	963	37	3	143	0.64%	0.28%	0.20%	0.65%
	31.12.2018	671	28	2	126	0.46%	0.22%	0.14%	0.60%
	31.12.2014	98	8	1	64	0.07%	0.07%	0.08%	0.33%
Hybrid	31.12.2021	7'179	25	1	1	4.75%	0.18%	0.07%	0.00%
	31.12.2020	4'797	13	0	0	3.22%	0.10%	0.00%	0.00%
	31.12.2019	3'219	1	0	2	2.16%	0.01%	0.00%	0.01%
	31.12.2018	2'671	1	0	2	1.82%	0.01%	0.00%	0.01%
	31.12.2014	1'213	1	0	3	0.85%	0.01%	0.00%	0.02%
Andere	31.12.2021	141'402	14'110	1'511	22'505	93.49%	99.24%	99.54%	99.04%
	31.12.2020	142'476	13'320	1'389	22'110	95.68%	99.52%	99.78%	99.14%
	31.12.2019	145'161	13'118	1'500	21'829	97.20%	99.71%	99.80%	99.34%
	31.12.2018	143'540	12'520	1'385	20'839	97.72%	99.77%	99.86%	99.39%
	31.12.2014	141'272	11'219	1'331	19'614	99.08%	99.92%	99.92%	99.66%

Ein Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass steuerliche Förderungen von emissionsarmen Fahrzeugen mittlerweile in fast allen Kantonen bestehen (<https://www.tcs.ch/mam/Digital-Media/PDF/Booklets/motorfahrzeugsteuer.pdf>).

## 2.2. Ziel der Vorlage

Mit der Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer werden die folgenden Ziele verfolgt:

1. Das bestehende Bonus-Malus-System bei den Personenwagen wird hinsichtlich folgender Aspekte überprüft und wo nötig angepasst:
  - a. Der ökologische Steueranteil soll so ausgestaltet werden, dass nach Inkraftsetzung des revidierten Gesetzes über eine kurze Frist nur noch die Fahrzeuge mit den tiefsten CO<sub>2</sub>-Ausstosswerten gefördert werden und mittelfristig nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb.
  - b. Es soll eine ausreichend differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (die CO<sub>2</sub>-Ausstosswerte aufweisen) und Elektrofahrzeugen (die keine CO<sub>2</sub>-Ausstosswerte aufweisen) möglich sein.
  - c. Der aktuell starke Anstieg des Marktanteils von rein elektrischen Fahrzeugen (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) <sup>4</sup>, welche CO<sub>2</sub>-Emissionswerte von 0 bzw. unterhalb 50 g aufweisen, soll bei der Ausgestaltung des ökologischen Steueranteils angemessen berücksichtigt werden.
  - d. Es soll geprüft werden, ob besondere Förderungskomponenten für elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Personenwagen (PCEV) <sup>5</sup> eingeführt werden sollen.
  - e. Im Rahmen der Prüfung soll der Aspekt der sog. «grauen Energie» bzw. die «ökologische Bilanz» der verschiedenen Antriebsarten thematisiert werden. Als Grundlage liessen sich beispielsweise die neusten Forschungsergebnisse des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) berücksichtigen. <sup>6</sup>
2. Es werden spezifische ökologische Besteuerungs- und Förderungskomponenten für elektrische und wasserstoffbasierte Antriebe bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) geprüft und gegebenenfalls eingeführt.
3. Ökologische Steuerkomponenten sollen auch für weitere Fahrzeugarten wie beispielsweise die Lieferwagen und die Motorräder geprüft werden, für die solche heute noch nicht vorliegen.
4. Die Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wird möglichst saldoneutral ausgestaltet. Die ökologischen Steueranteile sollen per Saldo über eine im Projekt zu definierende Anzahl Jahre möglichst zu keinen Mehr- oder Mindereinnahmen führen. Die Saldoneutralität soll sich in einem bestimmen finanziellen Rahmen bewegen und dabei regelmässig überprüft werden.
5. Im Rahmen des Projektes wird geprüft, ob Massnahmen zur Steuerung der Saldoneutralität festgelegt werden. Die diesbezüglichen Zuständigkeiten werden im Gesetz sowie in der Verordnung festgehalten.

## 2.3. Erläuterungen

### 2.3.1. Grundlagen

Bei der Erarbeitung der vorliegenden Gesetzesrevision stützte sich der Regierungsrat auf den beiliegenden Bericht der EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität». Die zugrundeliegenden Sachverhalte werden nachstehend zusammengefasst dargestellt.

---

<sup>4</sup> BEV: Battery Electric Vehicle = Elektroauto mit Batterie; PHEV: Plug-in Hybrid electric vehicle = Sowohl über einen Elektromotor als auch über Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge; die Batterie kann auch mittels Stecker über das Stromnetz geladen werden. Die Räder werden vom Elektromotor und/oder vom Verbrennungsmotor angetrieben.

<sup>5</sup> PCEV: Fuel cell electric vehicles (Brennstoffzellenfahrzeuge).

<sup>6</sup> <https://www.psi.ch/de/media/forschung/okobilanz-von-personenwagen-neues-webtool-hilft-privatpersonen-und-forschenden>



Im Kontext der kantonalen Klimastrategie gilt es, im Bereich der Personenwagen eine Revision vorzulegen, bei welcher der CO<sub>2</sub>-Ausstoss stärker gewichtet wird als bisher. Es sollen noch stärkere Kaufanreize für emissionsfreie Fahrzeuge gesetzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Elektroautos an den neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen (und einige Jahre später am Fahrzeugbestand) bereits in naher Zukunft stark steigen wird. Davon ist deshalb auszugehen, weil die Schweiz auch in Zukunft die Gramm CO<sub>2</sub>/km-Zielwerte der EU (EU-Verordnung 443/2009)<sup>7</sup> übernehmen wird. Dies sind Zielwerte für den Durchschnitt der Flotte aller Neuwagen und keine Grenzwerte.

Hersteller dürfen Fahrzeuge mit höheren g CO<sub>2</sub>/km-Werten verkaufen, wenn dies kompensiert wird durch andere Fahrzeuge mit niedrigeren Werten. Diese Reduktionen sind nicht allein über die laufende technische Verbesserung von Verbrennungsmotoren erzielbar. Zwar kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Zielwerte auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen mit Verbrennungsmotor sinken wird. Die schnelle Absenkung der Zielwerte kann nur mit einem Mindestanteil an Elektroautos erreicht werden. Autohersteller müssen Elektroautos auf den Markt bringen und in genügender Zahl absetzen, um die Zielwerte in einer Mischrechnung einhalten zu können.

Weiter soll gewährleistet werden, dass die Motorfahrzeugsteuer insgesamt stabile Erträge generiert, trotz der verstärkten Lenkungswirkung zugunsten emissionsarmer Fahrzeuge.

Dabei war bei Projektbeginn offen, ob diese Ziele über eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer selbst am besten erreicht werden können und/oder über eine Anpassung des Bonus-Malus-Systems. Auch bei den Lieferwagen, für welche ökologische Besteuerungsmerkmale bisher gänzlich fehlen, hat die Elektrifizierung bereits eingesetzt. Deshalb ist auch für die Besteuerung der Lieferwagen eine ökologische Steuerkomponente mit Lenkungswirkung vorzusehen.

Die anvisierten Ziele der Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer sind die Ausrichtung an die kantonale Klimastrategie<sup>8</sup> und die Verstärkung der Lenkungswirkung (höhere Anreize für den Kauf sehr emissionsarmer Fahrzeuge). Gleichzeitig ist ein stabiler Steuerertrag zu gewährleisten, um auch künftig den punktuellen Ausbau und den sicheren Betrieb des kantonalen Strassennetzes sicher zu stellen.

Für die Schweiz bildet das Szenario ZERO gemäss Bericht EBP (Beilage 5) die Entwicklung des Energiesystems ab, welche mit dem langfristigen Klimaziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen im Jahr 2050 kompatibel ist. Entwickelt sich die Zusammensetzung der Neuzulassungen gemäss diesem Szenario, machen die Alternativantriebe bestehend aus BEV, PHEV und FCEV bereits im Jahr 2027 ungefähr 50% der Neuzulassungen aus.

Um diese Ziele zu erreichen, kann entweder bei der Grundsteuer die Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht mit einer zweiten Steuerkomponente, dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro km, ergänzt werden; oder aber das Bonus-Malus-System wird revidiert und neu konsequent an einen klimapolitischen Zielpfad gekoppelt, der mit emissionsarmen Fahrzeugen im Jahr 2050 kompatibel ist.

Aufgrund der folgenden Erwägungen wird auf die Aufnahme von g CO<sub>2</sub>/km-Wert als zusätzliche Steuerkomponente bei der Grundsteuer verzichtet.

- Die Verwendung einer zweiten Bemessungsgrundlage (g CO<sub>2</sub>/km-Wert) in der Grundbesteuerung zusätzlich zum Gesamtgewicht würde zwar die Lenkungswirkung zugunsten emissionsarmer Fahrzeuge verstärken. Damit bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes genügend Erträge resultierten, müsste aber der Steuertarif entweder für

<sup>7</sup> Siehe folgender Link: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:de:PDF> .

<sup>8</sup> Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fgid%3D57ccedff989349ac9e51cad365f853f3>



den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und/oder für das Gesamtgewicht schrittweise und in kurzen Abständen erhöht werden.

- Damit eine Steuer mit g CO<sub>2</sub>/km-Wert als Bemessungsgrundlage einen stabilen Ertrag generiert, müssten die Steuertarife sehr häufig (eigentlich jedes Jahr, mindestens alle 2 Jahre) angepasst werden. Dies würde die Einführung einer entsprechenden regierungsrätlichen Kompetenz voraussetzen.
- Wenn der CO<sub>2</sub>-Steuertarif automatisch mit der Anzahl immatrikulierter Elektrofahrzeuge ansteigen würde, müssten für die noch verbleibenden Fahrzeuge mit Verbrennermotor zunehmend hohe und zuletzt sehr hohe Steuern bezahlt werden.
- Im Kanton Basel-Landschaft wurde Anfang 2014 das im schweizerischen Vergleich ambitionierte Bonus-Malus-System mit starker Lenkungswirkung eingeführt. Dabei werden die Steuerermässigungen vollumfänglich durch die Steuerzuschläge finanziert. Die Lenkungswirkung geht also nicht zulasten eines stabilen Steuerertrags. Würde nun der g CO<sub>2</sub>/km-Wert als zweite Bemessungsgrundlage bei der Grundsteuer eingeführt, ginge diese bisherige «Aufgabenteilung» verloren (Grundsteuer = stabiler Steuerertrag; Bonus-Malus-System = Ökologisierung). Konsequenterweise müsste dann das im Prinzip sehr bewährte Bonus-Malus-System abgeschafft werden.

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt bereits über ein wirkungsvolles Bonus-Malus-System mit einer guten ökologischen Lenkungswirkung, wobei die Bonus-/Malus-Kriterien auf g CO<sub>2</sub>/km-Werte lauten. Die genannten Ziele der Teilrevision der Motorfahrzeugsteuer lassen sich entsprechend sehr gut erreichen über die Revision des bestehenden Bonus- Malus-Systems. Dieses wird neu konsequent auf die kantonale Klimastrategie ausgerichtet.

Konkret werden die auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss basierenden Bonus/Malus-Beträge an einen normativen Zielpfad gekoppelt, der kompatibel ist mit dem Erreichen einer klimaneutralen Strassenmobilität bis 2050.

Die Grundsteuer nach Gesamtgewicht wird dabei konzeptionell unverändert belassen. Fahrzeuge mit alternativen Antriebskomponenten (Batterie-Pakete, Wasserstoff-Tanks und Brennstoffzellen) weisen im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugmodellvarianten mit Verbrennungsmotoren ein höheres Gewicht auf. Deshalb wird vorgesehen, dieses Mehrgewicht auszugleichen. Dem Gewicht der Batterie etc. wird Rechnung getragen, das heisst, es kann eine Gewichtsreduktion von bis zu 20% gewährt werden (vorläufig wird diese bei 10% festgelegt).

Die Vorteile eines verstärkten Bonus-Malus-Systems und dem Beibehalten des Gesamtgewichts in der Grundbesteuerung überwiegen somit die Einführung einer zweiten Bemessungsgrundlage in der Grundsteuer (Kombination aus Gesamtgewicht und CO<sub>2</sub>-Ausstoss).

Dieses neue Besteuerungssystem mit verstärktem Bonus-/Malus-System wird für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge vorgesehen. Der Altbestand unterliegt den Besteuerungsansätzen, welche zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung galten.

Das neue Bonussystem für Lieferwagen soll demjenigen der Personenwagen möglichst ähnlich sein. Es gelten dieselben Argumente wie bei den Personenwagen: Einfachheit, Anknüpfung am bereits bestehenden System für Personenwagen, hohe Verständlichkeit und Sicherung der Steuereinnahmen ohne häufige Anpassungen der Steuertarife.

Da es für Personenwagen ab 2026 nur noch eine Bonusstufe geben wird, wird für Lieferwagen bereits bei der Einführung des ökologischen Besteuerungssystems lediglich eine Bonusstufe vorgesehen. Auch werden die in der Regel gewerblich eingesetzten Lieferwagen nicht mit Steuerzuschlägen zusätzlich belastet. Es werden also nur Steuerermässigungen (Bonus) eingeführt. Das Bonussystem fördert ausschliesslich Lieferwagen mit rein elektrischem Antrieb (BEV oder FCEV). Im Übrigen werden Lieferwagen mittels einer Gewichtsreduktion von bis zu 20% gefördert.

Schliesslich werden auch bei den Motorrädern und den schweren Fahrzeugen, welche heute keine (Motorräder) oder kaum (Lastwagen, Sattelschlepper) ökologische Bemessungskriterien aufweisen, steuerliche Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge vorgeschlagen.

Dabei wurden hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung grundsätzlich ebenfalls die Kriterien aus dem Bericht EBP Schweiz AG zugrunde gelegt, obwohl dieser die Motorräder und schweren Fahrzeuge nicht ausdrücklich zum Gegenstand hatte.

Da aktuell noch sehr wenige Motorräder und schwere Fahrzeuge über Elektroantrieb oder Wasserstoff-Antrieb verfügen, werden die Anreize für den Umstieg auf diese alternativen Antriebsformen mit relativ hohen Vergünstigungen vergleichsweise stark gesetzt. Bei den Motorrädern wird der Anreiz für einen Umstieg noch akzentuiert, indem der Gewichtssteuersatz für Verbrennerfahrzeuge um 50% erhöht wird.

Die konkrete Ausgestaltung der künftigen Besteuerung der Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper) und Motorräder ist in den Kapiteln 2.3.3 bis 2.3.6 dargestellt.

### 2.3.2. *Gesamtgewicht für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen*

Seit 1983 gilt im Kanton Basel-Landschaft für die Grundbesteuerung von Fahrzeugen das Merkmal Gesamtgewicht. Das Gesamtgewicht stellt einen Massstab für die Nutzung des Strassenraums (über die Grösse der Fahrzeuge) und für die Strassen-Abnutzung (insbesondere durch schwere Fahrzeuge) dar. Luxusaspekte mögen bei der damaligen Wahl dieses Bemessungskriteriums auch eine Rolle gespielt haben.

Im Rahmen der letzten grösseren Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wurden ökologische Bemessungskriterien für Personenwagen und schwere Fahrzeuge eingeführt. Bereits damals zeigte sich, dass die Bevölkerung bei der Grundbesteuerung keine Abkehr vom Gesamtgewicht wünscht (siehe dazu [LRV 2012-028](#), beschlossen am 17. Oktober 2013 zur Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben, insbesondere die Ergebnisse zur Vernehmlassung ab Seite 21).

Am Gesamtgewicht für die Grundbesteuerung soll folglich weiterhin festgehalten werden.

Ergänzend wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Bundesrat beschlossen hat, dass Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg, und mit nicht mehr als neun Sitzplätzen, die das zulässige Gesamtgewicht von 3500 kg für leichte Motofahrzeuge nur wegen des emissionsfreien Antriebs (Batterie oder Wasserstoff) überschreiten, in der Schweiz mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE (Anhängerbetrieb) geführt werden dürfen.<sup>9</sup> Unter diese Regelung fallen entsprechende Personenwagen und Lieferwagen mit aufgebautem Nutzraum, die elektrisch betrieben sind. Dies bedeutet, dass ab 1.4.2022 Motorwagen mit neu einem Gesamtgewicht von bis zu 4.25 Tonnen (bisher bis zu 3.5 Tonnen) als Personenwagen und Lieferwagen gelten, wenn sie Elektroantrieb aufweisen. Somit werden Personenwagen und Lieferwagen mit Elektroantrieb bis zu einem Gesamtgewicht von 4.25 Tonnen zukünftig zum entsprechenden Gewichtssteuersatz für diese Fahrzeugkategorien besteuert und sie können von den in der vorliegenden Gesetzesrevision vorgesehenen Vergünstigungen (Steuerermässigungen und Gewichtsabzug) für emissionsarme Fahrzeuge profitieren (siehe nachstehende Kapitel 2.3.3 und 2.3.4).

### 2.3.3. *Personenwagen*

Die Personenwagen werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Für Personenwagen mit ausschliesslichem Elektroantrieb kann das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der

---

<sup>9</sup> [Link zur Medienmitteilung des Bundesrats mit weiteren Verweisen.](#)

Motorfahrzeugsteuer jedoch um bis zu 20 Prozent reduziert werden, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird die Gewichtsreduktion bei 10% festgelegt.

Hinsichtlich des ökologischen Steueranteils erfolgt eine Erhöhung der aktuell gültigen Steuerermässigungen von maximal 300 Franken auf neu maximal 450 Franken, die für das Jahr der Inverkehrsetzung und die drei Folgejahre gelten. Gleichzeitig wird der Grenzwert für den Erhalt von Steuerermässigungen leicht reduziert, nämlich von heute 140 g CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer auf neu 130 g CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer (jeweils gemäss WLTP<sup>10</sup>-Testverfahren; die gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstosswerte der Fahrzeuge sind seit 1.1.2021 gemäss diesem Verfahren in den Typengenehmigungen abgebildet; bis Ende 2020 galt das NEFZ<sup>11</sup>-Testverfahren). Durch die erhöhten Steuerermässigungen und die Gewichtsreduktion erhält ein PW mit Elektroantrieb mit einem Gesamtgewicht von 2'200 Kilogramm eine Reduktion von gut 80% auf die jährliche Motorfahrzeugsteuer und dies bis zu 4 Jahre lang.

Im Zuge der Erarbeitung der neuen Besteuerungsansätze hat sich gezeigt, dass die Anknüpfung am bestehenden Bonus-/Malus-System mit höheren Steuerermässigungen für Personenwagen die beabsichtigte Lenkungswirkung am besten zu erreichen vermag (vgl. dazu den Bericht der EBP Schweiz AG in Beilage 5).

Die Steuerzuschläge bleiben vorläufig unverändert, der Regierungsrat soll jedoch über eine Kompetenz auf Verordnungsstufe zur Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss verfügen (geregelt in § 9 Absatz 5 des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer).

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 24 der Vorlage für die im Jahr 2020 meistverkauften Personenwagen die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Wenn der Anteil der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen mit Elektroantrieb in einem Jahr bis Ende September (Stichtag) 40% der insgesamt in Verkehr gesetzten Personenwagen in diesem Jahr erreicht, dann werden für Fahrzeuge, die ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzt werden, keine Steuerermässigungen mehr gewährt. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

Die Details zeigt die nachstehende Tabelle 1:

	<b>Aktuelle Besteuerung</b>	<b>Neue Besteuerung</b>
Grundbesteuerung	<p><b>Gesamtgewicht.</b></p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <p>CHF 0.279844 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>(siehe <a href="#">Homepage der Motorfahrzeugkontrolle</a>)</p>	<p>Die <b>Steueransätze</b> sind <b>identisch</b>.</p> <p>Bei <b>Personenwagen mit ausschliesslichem Elektroantrieb</b>, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, kann das <b>Gesamtgewicht</b> gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer <b>um bis zu 20 Prozent reduziert</b> werden (geregelt in § 6 Absatz 1<sup>bis</sup> im <a href="#">Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)</a>).</p>

<sup>10</sup> Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, deutsch in etwa "weltweit einheitliches Leichtfahrzeuge-Testverfahren"

<sup>11</sup> Neuer Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)

<p>Ökologischer Steueranteil</p>	<p><b>Steuerermässigung bis maximal CHF 300.-</b> für Fahrzeuge mit <b>weniger als 140 g CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer</b> nach dem WLTP-Testverfahren (geregelt in § 3b der <a href="#">Verordnung zum Motorfahrzeugsteuergesetz (SGS 341.11)</a>)</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen. Er kann die CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>	<p><b>Steuerermässigung bis maximal CHF 450.-</b> für Fahrzeuge mit <b>weniger als 130 g CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer</b> nach dem WLTP-Testverfahren, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, (geregelt in § 9 Absatz 1<sup>quater</sup> im <a href="#">Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)</a>).</p> <p>Die Steuerermässigung gilt für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und die drei Folgejahre.</p> <p>Dabei soll Fahrzeugen mit ausschliesslich Elektroantrieb die maximale Steuerermässigung von CHF 450.- gewährt werden. Während einer Übergangsfrist bis 2025 können auch benzinbetriebene Fahrzeuge mit tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von einer Steuerermässigung von CHF 150.- profitieren.</p> <p>Die Fahrzeugsteuer beträgt in jedem Fall mindestens CHF 60 Franken, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>
	<p><b>Steuerzuschlag bis maximal CHF 300.-</b> für Fahrzeuge mit <b>mehr als 169 g CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer</b> nach dem WLTP-Testverfahren (geregelt in § 4b der <a href="#">Verordnung zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341.11)</a>)</p> <p>Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerzuschläge. Er kann die CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p>	<p><b>Unverändert.</b></p>

Tabelle 2: Steueransätze Personenwagen bisher und neu

#### 2.3.4. Lieferwagen

Die Lieferwagen werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert. Für Lieferwagen mit ausschliesslichem Elektroantrieb wird das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer jedoch um bis zu 20 Prozent reduziert, um dem höheren Gewicht der Batterien Rechnung zu tragen. Vorläufig wird eine Gewichtsreduktion von 10% vorgesehen.

Als ökologischer Anteil wird neu eine Steuerermässigung von 450 Franken für Lieferwagen mit ausschliesslich Elektroantrieb vorgesehen, der für das Jahr der Inverkehrsetzung und die drei Folgejahre gilt.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 25 der Vorlage für ausgewählte Modelle von Lieferwagen die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Die Steuerermässigungen werden bis in dem Jahr gewährt, in dem bis Ende September (Stichtag) 40% der neu in Verkehr gesetzten Lieferwagen Elektroantrieb aufweisen. Für ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzte Lieferwagen entfallen die Steuerermässigungen. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

	<b>Aktuelle Besteuerung</b>	<b>Neue Besteuerung</b>
Grundbesteuerung	<p><b>Gesamtgewicht.</b></p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1. Tonne pauschal CHF 269.076720</li> <li>– Jedes weitere kg CHF 0.129155</li> </ul> <p>(siehe <a href="#">Homepage der Motorfahrzeugkontrolle</a>)</p>	<p>Die <b>Steueransätze</b> sind <b>identisch</b>.</p> <p>Bei <b>Lieferwagen mit ausschliesslichem Elektroantrieb</b>, die ab Inkraftsetzung des Gesetzes in Verkehr gesetzt werden, kann das <b>Gesamtgewicht</b> gemäss Fahrzeugausweis zur Bemessung der Motorfahrzeugsteuer <b>um bis zu 20 Prozent reduziert</b> werden (geregelt in § 6 Absatz 1<sup>bis</sup> im <a href="#">Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)</a>).</p>
Ökologischer Steueranteil	Kein ökologischer Steueranteil.	<p>Für <b>Lieferwagen mit ausschliesslich Elektroantrieb</b> wird eine Steuerermässigung <b>von CHF 450.-</b> gewährt, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 60.- beträgt (geregelt in § 11a Absatz 1 im <a href="#">Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (SGS 341)</a>).</p> <p>Die Steuerermässigung gilt für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und die drei Folgejahre.</p> <p>Die Fahrzeugsteuer beträgt in jedem Fall mindestens CHF 60 Franken, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.</p>

Tabelle 3: Steueransätze Lieferwagen bisher und neu

### 2.3.5. Schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper)

Die Lastwagen und Sattelschlepper werden in der Grundbesteuerung wie bisher gemäss den identischen Ansätzen nach Gesamtgewicht besteuert.

Als ökologischen Steueranteil erhalten Lastwagen und Sattelschlepper mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb neu jedoch für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie sieben weitere Jahre eine Steuerreduktion von 75%.

Aktuell besteht ein Bonus-/Malus-System, welches sich an den EURO-Emissionsgrenzwerten ausrichtet. Fahrzeuge, welche die Schadstoff-Emissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, erhalten eine Steuerermässigung von bis zu 25%. Fahrzeuge, welche diese Anforderungen nicht erfüllen, einen Steuerzuschlag in der gleichen Höhe.

Diese Steuerermässigungen entfallen künftig bzw. werden durch die Steuerermässigungen für Fahrzeuge mit ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoffantrieb ersetzt. Die Steuerzuschläge werden beibehalten.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 26 der Vorlage die Steuerbelastung vor und nach der Gesetzesrevision für Lastwagen und Sattelschlepper mit einer Auswahl von Gesamtgewichten beispielhaft angegeben.

Die Steuerermässigungen für schwere Fahrzeuge werden letztmals in dem Jahr gewährt, in dem deren Anteil an den insgesamt in Verkehr gesetzten schweren Fahrzeugen bis Ende September (Stichtag) 40% erreicht. Für ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzte Lastwagen und Sattelschlepper entfallen die Steuerermässigungen. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

	<b>Aktuelle Besteuerung</b>	<b>Neue Besteuerung</b>
Grundbesteuerung	<p><b>Gesamtgewicht.</b></p> <p>Aktueller Ansatz für das Jahr 2022:</p> <p>Lastwagen: CHF 0.117858 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>Sattelschlepper: CHF 0.185777 pro kg Gesamtgewicht</p> <p>(siehe <a href="#">Homepage der Motorfahrzeugkontrolle</a>)</p>	Die <b>Steueransätze</b> sind <b>identisch</b> .
Ökologischer Steueranteil	<p><b>Lastwagen und Sattelschlepper</b>, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem <b>neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert</b> erfüllen und bis Ende 2022 in Verkehr gesetzt wurden, wird für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und für die folgenden 3 Jahre eine <b>Steuerermässigung von bis zu 25 % gewährt</b>.</p>	<p>Für <b>Lastwagen und Sattelschlepper</b> mit <b>ausschliesslich Elektro- oder Wasserstoff-Antrieb</b> wird die <b>Motorfahrzeugsteuer für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung sowie weitere 7 Jahre um 75% reduziert</b>, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 500.- beträgt und somit einen Mindestbeitrag zur Strassenfinanzierung.</p> <p><b>Bisher geltende Steuerermässigungen</b> für Fahrzeuge mit dem <b>neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert</b> werden ab dem Inkraftsetzen dieser Revision nicht mehr neu gewährt.</p>



	<p><b>Lastwagen und Sattelschlepper, welche nicht den neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert aufweisen, werden mit einem Steuerzuschlag von bis zu 25% belegt.</b> Der Regierungsrat regelt das in der bestehenden Verordnung so, dass Lastwagen und Sattelschlepper, welche nicht mindestens die EURO3-Abgasnorm erfüllen, einen Steuerzuschlag von 25 % zahlen.</p>	<p><b>Steuerzuschläge für Fahrzeuge, welche nicht den neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Emissionsgrenzwert aufweisen, werden beibehalten</b> (wie bisher für Fahrzeuge, die nicht mindestens die EURO3-Abgasnorm erfüllen).</p>
--	---	---

*Tabelle 4: Steueransätze Lastwagen und Sattelschlepper bisher und neu*

### 2.3.6. *Motorräder*

Die Motorräder werden in der Grundbesteuerung aktuell mittels Gesamtgewicht besteuert. Ein ökologischer Steueranteil besteht aktuell nicht.

Neu sollen Motorräder mit ausschliesslich Elektro-Antrieb eine Steuerermässigung erhalten. Motorräder mit Verbrennungsmotoren sollen im Gegensatz dazu mit einem Steuerzuschlag belegt werden. Hierzu werden die geltenden Ansätze für die Besteuerung nach Gesamtgewicht für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren um 50% erhöht. Für Motorräder mit ausschliesslich Elektroantrieb wird dieser neue, erhöhte Steuersatz um 50% reduziert.

Motorräder werden heute im Vergleich zu Personenwagen bei sehr hohen respektive vergleichsweise ähnlich hohen CO<sub>2</sub>-Ausstosswerten vier bis fünfmal tiefer besteuert. Die durchschnittliche Steuer für Motorräder liegt im Bereich von lediglich rund 100 Franken, was es auch erschwert, eine angemessene Differenzierung der Steuersätze vorzunehmen, um so einen Anreiz für den Kauf eines elektrisch betriebenen Motorrads zu setzen und so eine Lenkungswirkung zu erzielen. Wird nun der Gewichtssteuersatz generell um 50% erhöht und dieser für benzinbetriebene Motorräder vollumfänglich in Rechnung gestellt, während elektrisch betriebene eine Reduktion von 50% darauf erhalten, kann eine angemessene Differenzierung vorgenommen werden. Somit kann auf eine einfache Art einerseits die Voraussetzung für das Erzielen einer Lenkungswirkung geschaffen werden und andererseits eine gewisse Annäherung an die Besteuerung der Personenwagen erreicht werden.

In Kapitel 3 des Anhangs ist auf Seite 27 der Vorlage für ausgewählte Modelle von Motorrädern die Steuerhöhe vor und nach der Gesetzesrevision angegeben.

Wenn in einem Jahr 40% der neu im Kanton Basel-Landschaft in Verkehr gesetzten Motorräder bis Ende September Elektroantrieb aufweisen, sollen die Elektro-Motorräder, welche ab dem Folgejahr in Verkehr gesetzt werden wieder zum aktuellen (d.h. nicht erhöhten) Gewichtssatz besteuert werden. Dies wird so vorgesehen, weil im Zeitraum zwischen dem Stichtag und dem Folgejahr der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den insgesamt neu zugelassenen Fahrzeugen gegen 50% steigen wird (vgl. dazu auch den Bericht der EBP Schweiz AG, Seiten 9 und 19).

Die Motorräder mit Elektroantrieb werden dann noch immer einen Drittel günstiger sein als Motorräder mit Verbrennungsmotoren. Dies muss dazumal mittels einer Gesetzesanpassung umgesetzt werden.



	<b>Aktuelle Besteuerung</b>	<b>Neue Besteuerung</b>
Grundbesteuerung	<b>Gesamtgewicht.</b> Aktueller Ansatz für das Jahr 2022: CHF 0.322892 pro kg Gesamtgewicht (siehe <a href="#">Homepage der Motorfahrzeugkontrolle</a> )	<b>Gesamtgewicht</b> Um 50% erhöhter Steueransatz: CHF 0. 48492.- pro kg Gesamtgewicht
Ökologischer Steueranteil	Kein ökologischer Steueranteil.	Für <b>Motorräder mit ausschliesslich Elektroantrieb</b> wird der Steuersatz pro kg Gesamtgewicht um 50% reduziert, wobei die jährliche Verkehrssteuer in jedem Fall mindestens CHF 60.- beträgt, um somit einen Mindestbeitrag an die Strassenfinanzierung zu leisten.

Tabelle 5: Steueransätze Motorräder bisher und neu

### 2.3.7. Betrachtung der gesamten Umweltauswirkungen eines Fahrzeugs

Der Verkehr verursacht neben externen Kosten unbestritten auch einen hohen Nutzen. Im Rahmen der vorliegenden Vorlage, bei der es um die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen geht, wird der Fokus jedoch auf die Umweltbelastung und somit auf die externen Kosten gelegt. Allerdings wird bei den vornehmlich gewerblich genutzten Fahrzeugen (Lieferwagen, schwere Fahrzeuge) die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen relativ grosszügig ausgestaltet und es werden bei diesen Fahrzeugarten keine neuen Steuerzuschläge vorgesehen.

Die Umweltbelastung von Strassenfahrzeugen umfasst alle Umweltwirkungen über den ganzen Lebenszyklus (Bereitstellung, Unterhalt, Betrieb und Recycling/Entsorgung von Infrastruktur, Energie und Fahrzeuge).

Eine kantonale Motorfahrzeugsteuer kann und soll nicht versuchen, diese gesamte Umweltbelastung abzubilden. Erstens fehlt es an Fahrzeugtyp-scharfen Daten. Zweitens handelt es sich um eine jährliche auf den Besitz eines Fahrzeugs erhobene Steuer.

Es existieren bereits Steuern und Abgaben beim Kauf und Import von Autos (Mehrwertsteuer, Automobilsteuer; CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Automobilimporteure), Steuern sowie Kompensationsmassnahmen auf fossile Treibstoffe (Mineralölsteuer sowie CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure). Darüber hinaus müssen verschiedene Vorschriften für den sicheren Betrieb und die umweltgerechte Wiederverwertung und Entsorgung von Altfahrzeugen eingehalten werden.

Fahrzeugtyp-scharf vorhanden, und damit als Bemessungsgrössen für eine kantonale Motorfahrzeugsteuer geeignet sind technische Grössen wie Gewicht, Leistung, Energieträger, Energieverbrauch und g CO<sub>2</sub>/km-Wert. Als Grundlage für übergeordnete Politikentscheide führt die Wissenschaft für «durchschnittliche» Autos Ökobilanz-Analysen durch. Einige Resultate auf Basis der zurzeit aktuellsten und schweizerischen Datenbasis (Paul-Scherrer-Institut 2021<sup>12</sup>) werden nachstehend wiedergegeben.

<sup>12</sup> Siehe nachfolgender Link: [Carculator: Willkommen \(psi.ch\)](https://www.psi.ch/en/calculator-willkommen).

### Vergleich der Umweltbelastung von Benzin- und Elektroautos über den gesamten Lebenszyklus

Die Umweltbelastung unserer Mobilität umfasst die Versauerung von Böden und Gewässern, die Toxizität in Böden, Gewässern und für den Menschen, Emissionen (Klimagase, Schädigung der Ozonsicht, ionisierende Strahlung, Lärm, Feinstaub, Smogbildung) sowie die Inanspruchnahme von Ressourcen (Land-, Agrar- und Siedlungsfläche, Metalle, Energie, Süsswasser). Diese so genannten Midpoint-Indikatoren decken zusammen die Gesamt-Umweltbelastung ab. Weiter unten in Abbildung 1 ist exemplarisch der Gesamt-Ausstoss an Treibhausgasen dargestellt. Dabei werden die Emissionen der übrigen Klimagase (z.B. Methan und Lachgas) in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet.

Klassische Lebenszyklus-Inventare basieren auf Daten, und damit zwangsläufig auf der Vergangenheit. Als Grundlage für politische Entscheide wird nachstehend versucht, den technologischen Fortschritt abzuschätzen und damit die künftige Umweltbelastung.

Die in Abbildung 1 dargestellte Umweltbelastung wird pro gefahrenen Fahrzeugkilometer berechnet. Zur Vergleichbarkeit wird bei allen Autos von 160'000 km Lebensfahrleistung ausgegangen und davon, dass PHEV 50% aller Kilometer elektrisch zurücklegen. Der Strommix wurde gemäss Bundesamt für Energie (2020b) gewählt. Für die Szenarien ZERO und ZERO-E wird unterlegt, dass die EU ihre Netto-Null-Ziele im Gleichschritt mit der Schweiz erreicht und der europäische Strommix im Jahr 2050 klimaneutral erzeugt wird.

Beim Aspekt «Karrosserie» wird die Herstellung bewertet. In der Energiebilanz eines Autos zählt nicht nur der Treibstoffverbrauch, sondern auch die «graue Energie», die in ihm steckt. Aus ökologischer Sicht ist es daher nicht immer sinnvoll, von einem alten Auto auf ein neues, verbrauchsärmeres umzusteigen. Denn die graue Energie muss über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs amortisiert werden.

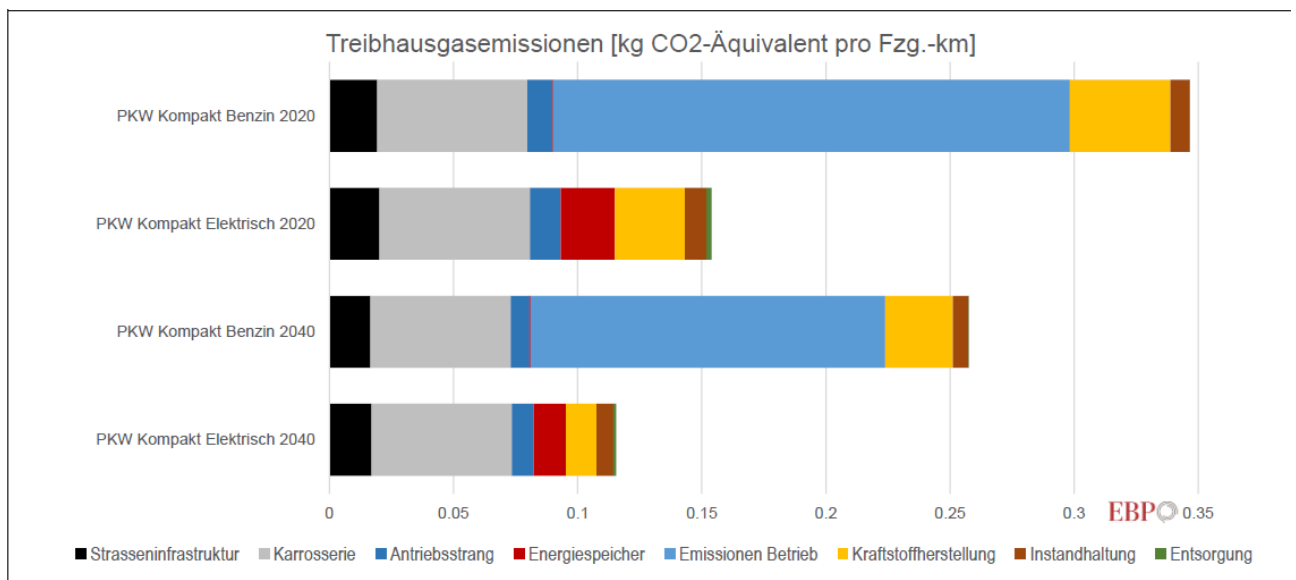


Abbildung 1: CO<sub>2eq</sub>-Emissionen von Elektro- und Benzin-Personenwagen der Kompaktklasse 2020 und 2040, mit Strommix gemäss ZERO-Szenario. Datenquelle: EBP-Flottenmodell, Bundesamt für Energie (2020b), PSI (2021).

## 2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025, Kap. 1: Langfristplanung, 1.11: Klimawandel und natürliche Ressourcen:

«Der Kanton BL bereitet sich noch intensiver auf die Herausforderungen vor, welche der Klimawandel mit sich bringt, und die weit über die Themenfelder Wald- und Landwirtschaft sowie Biodiversität hinausgehen.»

## 2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer ([SGS 341](#)) sieht schon heute ökologische Bemessungskriterien bei der Motorfahrzeugsteuer vor. Allerdings beschränken sich diese auf Personenwagen und schwere Fahrzeuge und beachten die Förderung der Elektromobilität noch unzureichend. Die Förderung von Personenwagen und schweren Fahrzeugen soll hinsichtlich Elektromobilität verstärkt und zudem auch auf Lieferwagen und Motorräder ausgedehnt werden.

Die vorliegende Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer unterstützt auch das klare Bekenntnis der Baselpolter Regierung zum Netto-Null-Ziel von Paris im Rahmen des Statusberichts Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft<sup>13</sup>. Der Bericht wurde vom Landrat mit [Beschluss Nr. 2020-528 am 10. September 2020](#) mit 76:4 Stimmen zur Kenntnis genommen.

Die Gesetzesrevision folgt damit auch der Roadmap des Bundes mit dem Netto-Null-Ziel 2050 und in den Besteuerungsansätzen für Personenwagen und Lieferwagen den CO<sub>2</sub>-Höchstwerten beim Durchschnitt der Importkontingente. Verbunden mit den Zielsetzungen des Bundes wirkt sie hinsichtlich einer erhöhten Produktion innovativer Elektrofahrzeuge (Ausgestaltung, Reichweite, neue Technologien, Batterietechnologie etc.).

Die Gesetzesrevision untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b sowie § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

**Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen** (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Die nachstehend dargelegten finanziellen Auswirkungen beruhen auf Prognosen hinsichtlich der Zusammensetzung der in Verkehr gesetzten Baselpolter Fahrzeugflotten<sup>14</sup> und auf Berechnungen der Motorfahrzeugkontrolle. Diese Prognosen sind mit gewissen, aber überschaubaren Unsicherheiten behaftet.

Erhöht sich der Anteil von Elektrofahrzeugen eher schnell, resultieren tendenziell Mindereinnahmen aufgrund von mehr gewährten Steuerermässigungen. Werden jedoch anteilmässig mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren immatrikuliert, resultieren eher Mehreinnahmen, da mehr Fahrzeuge mit Steuerzuschlägen belegt werden.

Die Schätzungen gehen bei den Personenwagen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen gegenüber der aktuellen Gesetzgebung resultieren. Ab

<sup>13</sup> Statusbericht Klima; Handlungsfelder in Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fqid%3D57ccedff989349ac9e51cad365f853f3>

<sup>14</sup> Siehe hierzu der Bericht der EBP AG Schweiz in Beilage 5.

2030 resultieren aufgrund der unbefristeten Steuerzuschläge Mehreinnahmen von rund 1 Million Franken jährlich, und ab 2033 – aufgrund der dann auslaufenden Steuerermässigungen für Elektrofahrzeuge bei Erreichen von 40% der 1.-Inverkehrsetzungen – von rund 3.5 Mio. Franken pro Jahr. Diese Mehreinnahmen werden sich aber nach und nach wieder abbauen, wenn die betreffenden Fahrzeuge, die noch einen hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss aufweisen, aus dem Verkehr genommen und durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden.

Bei den Lieferwagen resultieren aufgrund der ab Inkrafttreten des Gesetzes gewährten Steuerermässigungen jährliche Mindereinnahmen von durchschnittlich rund 0.7 Millionen Franken.

Bei den schweren Fahrzeugen (Lastwagen und Sattelschlepper) und den Motorrädern resultieren aufgrund der Steuerermässigungen durchschnittlich Mindereinnahmen von je rund 0.1 Millionen Franken pro Jahr.

Insgesamt führt die Gesetzesrevision somit bis zum Jahr 2030 zu Mindereinnahmen in der Grössenordnung von rund 1 Million Franken jährlich, im Zeitraum 2031 bis 2033 wirkt sich die Revision in etwa saldoneutral aus. Danach resultieren voraussichtlich jährliche Mehreinnahmen von rund 3.5 Millionen Franken. Der Regierungsrat verfügt über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

Tabelle 5 gibt eine Übersicht zu den voraussichtlich resultierenden finanziellen Auswirkungen:

<i>In CHF Mio. jährlich im Durchschnitt</i>			
	<b>Bis ca. 2030</b>	<b>2031 bis ca. 2033</b>	<b>Ab ca. 2033<sup>15</sup></b>
<b>Personenwagen</b>	0	+1.0	+3.5
<b>Lieferwagen</b>	-0.7	-0.7	0
<b>Lastwagen/Sattelschlepper</b>	-0.1	-0.1	0
<b>Motorräder</b>	-0.1	-0.1	0
<b>Total finanzielle Auswirkungen</b>	<b>-0.9</b>	<b>+0.1</b>	<b>+3.5</b> <small>(diese Mehreinnahmen reduzieren sich Jahr für Jahr und schliesslich vollständig, wenn keine Personenwagen mit Verbrennungsmotoren mehr in Verkehr sind)</small>

*Tabelle 6: Finanzielle Auswirkungen (Mehreinnahmen) der Steueranpassungen*

Die Einnahmen werden im Profitcenter P 2107 «Kantonale Steuern» im Konto 40300000 im Innenauftrag 100169 verbucht.

**Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):**

Ja  Nein

In den Jahren ab 2023 resultieren gemäss Hochrechnungen jährlich Mindereinnahmen von rund 1 Million Franken, welche auch die betreffenden Jahre des aktuellen AFP 2022-2025 betreffen. Zusätzliche Ausgaben fallen keine an.

<sup>15</sup> Voraussichtliche Aufhebung der Steuerermässigungen im Jahr 2033, wenn 40% der neu immatrikulierten Fahrzeuge Elektroantriebe aufweisen.

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

**Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken** (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Bezüglich Wirtschaftlichkeit wird auf den Bericht der EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität» in Beilage 5 verwiesen. Die diesbezüglichen Erkenntnisse sind nachstehend zusammengefasst:

- die Gesellschaft insgesamt profitiert von den vorliegend geförderten emissionsarmen Fahrzeugen wie bei anderen Instrumenten, die zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen (z.B. Energieförderprogramme, Einführung energetischer Standards bei Verwaltungsgebäuden). Bei der Motorfahrzeugsteuer kommen die durch die Lenkungswirkung induzierten CO<sub>2</sub>-Reduktionen ohne zusätzliche Kosten dazu, während jene anderen Förderinstrumente in der Regel mit Steuermitteln finanziert werden. Deshalb sieht auch die Schweizer Energiestrategie eine starke Steigerung der Energieeffizienz neuer Personenwagen vor.
- Mit der Revision wird dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss ein Preisschild verliehen: Die negativen externen Effekte von hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die positiven externen Effekte von tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss spiegeln sich in der Höhe der Motorfahrzeugsteuer und beeinflussen so das Kaufverhalten in Richtung energieeffizienter Fahrzeuge und damit in die Richtung der gesellschaftlich mehrheitlich akzeptierten klimapolitischen Zielsetzungen.
- Aufgrund der Lenkungswirkung, welche durch das ökologische Steuersystem beabsichtigt ist, können positive volkswirtschaftliche Auswirkungen resultieren.
- Das Gesetz soll primär hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktion und somit der Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie der kantonalen Klimaziele wirken.
- Das Besteuerungssystem folgt der Roadmap des Bundes (Netto-Null-Ziel 2050, CO<sub>2</sub>-Höchstwerte beim Durchschnitt der Importkontingente). Verbunden mit den Zielsetzungen des Bundes wirkt es hinsichtlich einer erhöhten Produktion innovativer Elektrofahrzeuge (Ausgestaltung, Reichweite, neue Technologien, Batterietechnologie etc.).
- Somit wirkt das Gesetz hinsichtlich Einsparungen bei der Umwelt, kann positive volkswirtschaftliche Auswirkungen zur Folge haben und wirkt auch hinsichtlich des reduzierten Unterhalts bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Risiken bestehen hinsichtlich der neuen (ökologischen) Besteuerungsansätze allfällig hinsichtlich der Steuereinnahmen. Diese Auswirkungen sind jedoch kalkulierbar und bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen (vgl. dazu den Abschnitt weiter oben zu den Mehr- und Minderausgaben bzw. den Mehr- und Mindereinnahmen). Ausserdem verfügt der Regierungsrat über Kompetenzen zur Anpassung der Steuerermässigungen und -zuschläge, um die Saldoneutralität sicherzustellen.

## 2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung grundsätzlich eingehalten sind.

## **2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat](#))**

**An dieser Stelle ist die Stellungnahme des KMU-Forum einzufügen, welche im Rahmen der Vernehmlassung eingeholt wird.**

*Ausführungen über die finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen und wesentlichen regionalen Auswirkungen der Vorlage, über deren finanzielle und übrigen Auswirkungen auf die Gemeinden sowie Regulierungsfolgenabschätzung gemäss § 4 KMU-Entlastungsgesetz.*

## **2.9. Nachhaltigkeitsbeurteilung**

Die Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer wurde einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen. Als Beurteilungsinstrument diente der Nachhaltigkeitskompass, welcher als Standardinstrument für die Nachhaltigkeitsbeurteilungen in der Verwaltung des Kantons Basel-Landschaft zur Verfügung steht. Die Beurteilung erfolgte anhand der vorgegebenen Indikatoren in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Auswertung zeigte folgendes Bild:

Auf die Wirtschaft ergeben sich mittlere Auswirkungen. Für die Nachhaltigkeitsdimension Gesellschaft resultieren nur geringe Auswirkungen. Die Auswirkungen auf die Umweltdimension sind hingegen relativ gross.

Insgesamt resultiert ein positives Bild, ausgedrückt durch die positiven Mittelwerte, welche für die Umweltdimension 0.58, für die Wirtschaftsdimension 0.42 und für die Gesellschaftsdimension 0.06 betragen. Diese Werte sind keine absoluten Grössen, sondern beziehen sich auf die qualitative Skala von -2 (sehr negative Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung) bis +2 (sehr positive Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung). Die Teilrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes ist also aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung zu begrüssen.

## **2.10. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Text wird nach Durchführung und Auswertung der Vernehmlassung erstellt.

## **3. Anträge**

### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 17. Oktober 2013 wird gemäss Beilage geändert.
2. Ziff. 1 untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b und § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

#### **4. Anhang**

- Landratsbeschluss
- Höhe der Motorfahrzeugsteuern vor und nach der Gesetzesrevision für ausgewählte Fahrzeugmodelle
- Gesetzesänderung
- Entwurf Verordnung
- Synoptische Darstellung Gesetz
- Synoptische Darstellung Verordnung
- Bericht EBP Schweiz AG «Revision der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und Lieferwagen: Stärkere Berücksichtigung ökologischer Kriterien und insbesondere der e-Mobilität»
- Nachhaltigkeitsbeurteilung



## **Landratsbeschluss**

### **über Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 17. Oktober 2013 wird gemäss Beilage geändert.
2. Ziff. 1 untersteht der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b und § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

## Höhe der Motorfahrzeugsteuern vor und nach der Gesetzesrevision für ausgewählte Fahrzeugmodelle bei den Fahrzeugkategorien Personenwagen, Lieferwagen, schwere Fahrzeuge und Motorräder<sup>16</sup>

### Personenwagen

Marke und Typ	Treibstoff	Hubraum	Gesamtgewicht	CO <sup>2</sup> (WLTP)	Steuerermässigungen bzw. Steuerzuschläge		zu bezahlende Motorfahrzeugsteuer		Differenz Besteuerung bisher und neu
					2022 Bonus/Malus (nach CO2)	neues Gesetz Bonus/Malus (nach CO2)	2022 Inkl. Bonus / Malus	neues Gesetz Inkl. Bonus / Malus	
					CHF	CHF	CHF	CHF	
SKODA Enyaq iV 80	Elektrisch	0	2'612 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 431.00	CHF 208.00	CHF -223.00
Tesla Model 3	Elektrisch	0	2'305 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 345.00	CHF 131.00	CHF -214.00
VW ID.3 Pro Perform.	Elektrisch	0	2'270 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 335.00	CHF 122.00	CHF -213.00
Renault Zoe	Elektrisch	0	1'988 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 256.00	CHF 60.00	CHF -196.00
MERCEDES-BENZ GLC 300 e	Benzin / Elektrisch	1991	2'615 kg	67	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 432.00	CHF 282.00	CHF -150.00
VOLVO V90 T8 TE	Benzin / Elektrisch	1969	2'620 kg	61	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 433.00	CHF 283.00	CHF -150.00
VOLVO XC60 T6 TE	Benzin / Elektrisch	1969	2'660 kg	64	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 444.00	CHF 294.00	CHF -150.00
MINI 3door Cooper SE	Elektrisch	0	1'770 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 195.00	CHF 60.00	CHF -135.00
Smart EQ fortwo coupé	Elektrisch	0	1'310 kg	0	CHF -300.00	CHF -450.00	CHF 67.00	CHF 60.00	CHF -7.00
Fiat Panda TwinAir 4x4	Benzin	875	1'585 kg	170	CHF 75.00	CHF 75.00	CHF 519.00	CHF 519.00	CHF 0.00
VW Polo 1.0 MPI	Benzin	999	1'620 kg	142	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 453.00	CHF 453.00	CHF 0.00
AUDI A1 SB 35 TFSI	Benzin	1498	1'705 kg	159	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 477.00	CHF 477.00	CHF 0.00
FORD Puma 1.0 SCTi	Benzin / Elektrisch	999	1'765 kg	141	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 494.00	CHF 494.00	CHF 0.00
VW T-Cross 1.0TSI	Benzin	999	1'770 kg	161	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 495.00	CHF 495.00	CHF 0.00
Ferarri 488 Pista	Benzin	3902	1'785 kg	282	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 800.00	CHF 800.00	CHF 0.00
MINI Cabrio JCW	Benzin	1998	1'795 kg	170	CHF 75.00	CHF 75.00	CHF 577.00	CHF 577.00	CHF 0.00
SKODA Kamiq 1.5 TSI	Benzin	1498	1'800 kg	140	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 504.00	CHF 504.00	CHF 0.00
BMW Z4 M40i	Benzin	2998	1'860 kg	194	CHF 150.00	CHF 150.00	CHF 671.00	CHF 671.00	CHF 0.00
Mercedes A 180	Benzin	1332	1'880 kg	159	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 526.00	CHF 526.00	CHF 0.00
Porsche 911 Turbo S	Benzin	3745	2'020 kg	284	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 865.00	CHF 865.00	CHF 0.00
Skoda Octavia2.0TDI 4x4	Diesel	1968	2'102 kg	166	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 588.00	CHF 588.00	CHF 0.00
Ford Mustang GT	Benzin	5038	2'105 kg	265	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 889.00	CHF 889.00	CHF 0.00
Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4	Benzin	1984	2'213 kg	199	CHF 150.00	CHF 150.00	CHF 769.00	CHF 769.00	CHF 0.00
AUDI A4 AV 40 TDI qu	Diesel / Elektrisch	1968	2'230 kg	149	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 624.00	CHF 624.00	CHF 0.00
VW Touran 1.5TSI	Benzin	1498	2'240 kg	169	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 627.00	CHF 627.00	CHF 0.00
HYUNDAI Tucson 1.6TGDIEV	Benzin / Elektrisch	1598	2'245 kg	149	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 628.00	CHF 628.00	CHF 0.00
Audi RS Q3 Sportback	Benzin	2480	2'250 kg	240	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 930.00	CHF 930.00	CHF 0.00
BMW 320d xDrive	Diesel	1995	2'255 kg	165	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 631.00	CHF 631.00	CHF 0.00
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	Benzin	1984	2'280 kg	227	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 938.00	CHF 938.00	CHF 0.00
BMW 520d xDrive	Diesel / Elektrisch	1995	2'515 kg	167	CHF 0.00	CHF 0.00	CHF 704.00	CHF 704.00	CHF 0.00
Mercedes E 220 d 4m	Diesel	1950	2'515 kg	182	CHF 75.00	CHF 75.00	CHF 779.00	CHF 779.00	CHF 0.00
Wrangler Unl. 2.0	Benzin	1995	2'574 kg	264	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1020.00	CHF 1020.00	CHF 0.00
Seat Alhambra 2.0TDI4D	Diesel	1968	2'590 kg	212	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1025.00	CHF 1025.00	CHF 0.00
BMW M850i xDrive	Benzin	4395	2'600 kg	265	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1028.00	CHF 1028.00	CHF 0.00
Audi RS6 Avant	Benzin / Elektrisch	3996	2'740 kg	301	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1067.00	CHF 1067.00	CHF 0.00
Mercedes S 350 d 4m	Diesel	2925	2'780 kg	208	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1078.00	CHF 1078.00	CHF 0.00
BMW X5 xDrive30d	Diesel / Elektrisch	2993	2'940 kg	198	CHF 150.00	CHF 150.00	CHF 973.00	CHF 973.00	CHF 0.00
VW T6 Multivan 4M	Diesel	1968	3'080 kg	239	CHF 300.00	CHF 300.00	CHF 1162.00	CHF 1162.00	CHF 0.00
SUZUKI IGNIS 1.2 Hybrid	Benzin / Elektrisch	1197	1'330 kg	112	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 72.00	CHF 222.00	CHF 150.00
MITSUBISHI Space Star 1.2	Benzin	1193	1'370 kg	121	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 83.00	CHF 233.00	CHF 150.00
Fiat 500 TwinAir 8V	Benzin	875	1'380 kg	133	CHF -150.00	CHF 0.00	CHF 236.00	CHF 386.00	CHF 150.00
DACIA Sandero	Benzin	999	1'562 kg	116	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 137.00	CHF 287.00	CHF 150.00
Toyota Yaris Hybrid	Benzin / Elektrisch	1497	1'565 kg	114	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 138.00	CHF 288.00	CHF 150.00
SEAT Ibiza 1.0 TSI	Benzin	999	1'625 kg	137	CHF -150.00	CHF 0.00	CHF 305.00	CHF 455.00	CHF 150.00
PEUGEOT 208 PureTech	Benzin	1199	1'630 kg	139	CHF -150.00	CHF 0.00	CHF 306.00	CHF 456.00	CHF 150.00
HONDA Jazz	Benzin / Elektrisch	1498	1'710 kg	102	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 179.00	CHF 329.00	CHF 150.00
TOYOTA Corolla 1.8Hybrid	Benzin / Elektrisch	1798	1'820 kg	111	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 209.00	CHF 359.00	CHF 150.00
Golf 8 1.5eTSlevo	Benzin / Elektrisch	1498	1'870 kg	137	CHF -150.00	CHF 0.00	CHF 373.00	CHF 523.00	CHF 150.00
VW Touareg eHybrid	Benzin / Elektrisch	2995	3'010 kg	72	CHF -300.00	CHF -150.00	CHF 542.00	CHF 692.00	CHF 150.00

- 1 Personenwagen mit 1. Inverkehrsetzung in den Jahren 2023 bis und mit 2025 erhalten diesen Bonus für das Jahr der 1. Inverkehrsetzung und die drei folgenden Jahre. Personenwagen mit 1. IV ab 2026 werden keinen Bonus mehr erhalten.
- 2 Diese Personenwagen bezahlen den Mindeststeueransatz von 60 Franken.

<sup>16</sup> Hinweis: Die neuen Steuerwerte gelten nur für Fahrzeuge, die ab Inkrafttreten des Gesetzes neu in Verkehr gesetzt werden. Für bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge ergeben sich keine Änderungen.

Lieferwagen

Marke	Typ	Treibstoff	Gesamtwicht	Steuer 2022	neues Gesetz 10% Gewichtsreduktion sowie 450 Franken Steuerermässigung für E-Lieferwagen Mindeststeueransatz ist 60 Franke
GOUPIL	G5E	E	2001	CHF 398.00	CHF 60.00
RENAULT	Kangoo Z.E	E	2130	CHF 415.00	CHF 60.00
PEUGEOT	Partner Electric	E	2225	CHF 427.00	CHF 60.00
NISSAN	e-NV200	E	2250	CHF 431.00	CHF 60.00
PEUGEOT	e-Expert	E	3025	CHF 531.00	CHF 60.00
OPEL	Vivaro-e Cargo 50	E	3100	CHF 540.00	CHF 60.00
FIAT	eDucato	E	3500	CHF 592.00	CHF 97.00
SUZUKI	Jimny 1.5	B	1435	CHF 325.00	CHF 325.00
RENAULT	Kangoo dCi95	D	1980	CHF 396.00	CHF 396.00
FIAT	Doblo 1.3 MJ	D	2070	CHF 407.00	CHF 407.00
VW	Caddy 1.5TSI	B	2150	CHF 418.00	CHF 418.00
TOYOTA	PROACE CITY	D	2375	CHF 447.00	CHF 447.00
VW	T6 Transporter	D	2800	CHF 502.00	CHF 502.00
FORD	Transit Custom	D	3000	CHF 527.00	CHF 527.00
RENAULT	Trafic dCi145	D	3050	CHF 534.00	CHF 534.00
ISUZU	BTFS	D	3100	CHF 540.00	CHF 540.00
OPEL	Movano 23L MR/F	D	3300	CHF 566.00	CHF 566.00
PEUGEOT	Boxer 2.2 HDi	D	3500	CHF 592.00	CHF 592.00

## Lastwagen und Sattelschlepper

### Lastwagen

Gesamtgewicht in kg	12'000	16'000	18'000	26'000	32'000	40'000
Grundsteuer	CHF 1'414.00	CHF 1'886.00	CHF 2'121.00	CHF 3'064.00	CHF 3'771.00	CHF 4'714.00
<b>Bonus Malus bis im Jahr 2022</b>						
Euro 6	CHF 1'061.00	CHF 1'415.00	CHF 1'591.00	CHF 2'298.00	CHF 2'828.00	CHF 3'536.00
Euro 2 und schlechter	CHF 1'768.00	CHF 2'358.00	CHF 2'651.00	CHF 3'830.00	CHF 4'714.00	CHF 5'893.00
<b>Neuer Steuergesetz</b>						
Euro 2 und schlechter	CHF 1'768.00	CHF 2'358.00	CHF 2'651.00	CHF 3'830.00	CHF 4'714.00	CHF 5'893.00
Euro 3-6	CHF 1'414.00	CHF 1'886.00	CHF 2'121.00	CHF 3'064.00	CHF 3'771.00	CHF 4'714.00
Treibstoff: Elektrisch	CHF 500.00	CHF 500.00	CHF 530.00	CHF 766.00	CHF 943.00	CHF 1'179.00

### Sattelschlepper

Gesamtgewicht in kg	18'000	26'000
Grundsteuer	CHF 3'344.00	CHF 4'830.00
<b>Bonus Malus bis im Jahr 2022</b>		
Euro 6	CHF 2'508.00	CHF 3'623.00
Euro 2 und schlechter	CHF 4'180.00	CHF 6'038.00

<b>Neues Steuergesetz</b>		
<b>Euro 2 und schlechter</b>	CHF 4'180.00	CHF 6'038.00
Euro 3-6	CHF 3'344.00	CHF 4'830.00
Treibstoff: Elektrisch	CHF 836.00	CHF 1'208.00

Motorräder

Fahrzeugart	Marke	Typ	Karosserie	Treibstoff	Gesamtgewicht	Hubraum	Steuer 2022	neues Gesetz Elektroantrieb 50% Ermässigung Mindeststeueransatz 60 Franken	
60-C-Motorrad	ECOOTER	ETRIX E2R	Roller	E	243	0	CHF 78.00	<b>CHF</b>	<b>60.00*</b>
60-C-Motorrad	NIU	NGTs	Roller	E	269	0	CHF 87.00	CHF	65.00
60-C-Motorrad	VECTRIX	VX-2	Roller	E	350	0	CHF 113.00	CHF	85.00
60-C-Motorrad	BMW	C evolution	Roller	E	445	0	CHF 144.00	CHF	108.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	RENAULT	Twizy	Offen	E	680	0	CHF 220.00	CHF	165.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	Ranger EV E	Brücke	E	1247	0	CHF 403.00	CHF	302.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	PIAGGIO	APE Classic 400	Brücke	D	1200	436	CHF 387.00	CHF	581.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	PIAGGIO	APE CLASSIC	Verkaufsfahrzeug	D	1300	436	CHF 420.00	CHF	630.00
60-C-Motorrad	BETA	RR 4T 350	---	B	286	349	CHF 92.00	CHF	139.00
60-C-Motorrad	PIAGGIO	Medley 125 RST	Roller	B	340	125	CHF 110.00	CHF	165.00
60-C-Motorrad	APRILIA	Tuono V4 1100	---	B	401	1077	CHF 129.00	CHF	194.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	YAMAHA	MWD300	Roller	B	411	292	CHF 133.00	CHF	199.00
60-C-Motorrad	BMW	R1250GS Adventure	---	B	485	1254	CHF 157.00	CHF	235.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	BRP	can-am Ryker 900	Offen	B	499	899	CHF 161.00	CHF	242.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	Sportsman 570(SP)	Offen	B	560	567	CHF 181.00	CHF	271.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	CAN-AM	Spyder 1330 F3 T	Offen	B	677	1330	CHF 219.00	CHF	328.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	CF MOTO	CForce 1000	Offen	B	687	963	CHF 222.00	CHF	333.00
67-C-Dreirädriges Motorfahrzeug	REWACO	RF1 LT-2	Offen	B	895	1499	CHF 289.00	CHF	433.00
66-C-Kleinmotorfahrzeug	POLARIS	RangerRZR XP1000T	Offen	B	1050	925	CHF 339.00	CHF	509.00
* Mindeststeueransatz, ansonsten 59 Franken									