

Vernehmlassung der SP Basel-Stadt

Entwurf zu den Fragen des JSD

1. Sind Sie mit der geplanten Umsetzung grundsätzlich einverstanden? Wenn nein: warum nicht?

Wir sind mit dem Entwurf nicht zufrieden, weil prominente Marken von Elektro-Fahrzeugen wie Tesla erneut höhere Motorfahrzeugsteuern zahlen müssen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in derselben Klasse.

Der Entwurf geht zwar in die richtige Richtung und beweist auch, dass sowohl die nötigen Daten als auch die Handlungsspielräume für eine vernünftige Besteuerung durchaus gegeben wären. Der Entwurf präsentiert aber nur gerade in Teilen in Variante 2 eine Lösung im Sinne der Motion – nämlich die stufenlose Berücksichtigung der CO₂-Emissionen pro km.

Wir bedauern, dass die in den Fachgesprächen in den Langen Erlen postulierte Variante einer einfachen Kombination von a) Gewichtsklasse (Leergewicht) mit b) stufenlosen CO₂-Emissionen im Vernehmlassungsbericht als Variante gar nicht erst dargelegt wird. Mit einer solchen Lösung erklärten sich damals auch die Verkehrs- und Automobilverbände im Prinzip einverstanden.

Unter den vorgeschlagenen Lösungen kommt Variante 2 unseren Vorstellungen näher als Variante 1, bleibt aber wie gesagt grundlegend völlig unbefriedigend, weil die Leistung eine ökologisch wenig sinnvolle Grösse ist und zur Diskriminierung der Elektro-Fahrzeuge führt. Dass „Leistung“ als Parameter zu einer Benachteiligung der Elektro-Fahrzeuge führt, schreibt das JSD in seinem Ratschlagsentwurf nämlich selber. Dort heisst es auf Seite 5: *„Bei modernen Elektroautos, die politisch als förderungswürdig gelten, führt die Euronorm-Betrachtung zwar zu einem Bonus, die Umrechnung des Elektromotoren in einen fiktiven Hub-raum aber zu einer ausserordentlich hohen Grundsteuer.“*

Damit ist hinreichend begründet, weshalb sich die Bemessungsgrösse „Leistung“ als Steuerbasis nicht eignet. Trotz dieser selbstkritischen Betrachtung wird dann auf Seite 8 des Ratschlags in Variante 2 trotzdem auf die Leistung zurückgegriffen, **was für einen Tesla S 85 D P mit 1250 CHF/a ein-schenkt, für einen Tesla S85 mit 627 CHF/a, während ein drei Tonnen schwerer Toyota Land Cruiser mit 293 g CO₂ /km nur mit 742 CHF/a in Variante 2 belastet werden soll.**

An diesem Beispiel zeigt sich deutlich, dass auch in Variante 2 die Ökologisierung der Abgaben nicht wirklich gelingt und nur gerade für das Nissan Leaf Elektro-Fahrzeug mit 195 CHF/a vernünftig veranlagt wird, weil dieser lediglich eine Leistung von 80 kW aufweist.

In Variante 1 ist die Bestrafung der Elektro-Fahrzeuge noch extremer als in Variante 2. Beide Varianten erachten wir als unbefriedigend.

Die Variante 2 wäre zu verbessern, und zwar drängt sich dafür unseres Erachtens am ehesten die folgende Möglichkeit auf:

Die stufenlose Skala mit CO₂-Emissionen ist mit dem Leergewicht anstelle der Leistung zu kombinieren und die CO₂-Emissionen sind höher zu gewichten (Verhältnis CO₂-Emissionen/Leistung 70/30 statt 40/60).

In den Gesprächen in den Langen Erlen befürworteten auch die Vertreter der Automobilverbände eine solche Kombination aus Gewicht und stufenlosen CO₂-Emissionen. Wir sind deshalb erstaunt, dass eine solche Variante nicht vorgelegt wird und erwarten, dass dies nachgeholt wird.

Wir bitten Sie, ein Steuermodell vorzulegen, das auf Basis der dargelegten Parameter den effektiv geringeren CO₂-Emissionen der Elektro-Fahrzeuge Beachtung schenkt und zu deutlich tieferen Belastungen führt als für Benziner. Dafür bitten wir das JSD, dem Grossen Rat im Anhang zum Rat-

schlag verschiedene Varianten vorzulegen, die den in der Motion genannten Zielen effektiv Rechnung tragen.

Stabilität des Steuersubstrats und gegebenenfalls leichte Erhöhung zu Beginn

Wir erachten die Motorfahrzeugsteuer als ein Nutzungsentgelt. Deshalb postulieren wir, dass im Gesetz eine automatische Stabilisierung der Gesamterträge unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts vorzusehen ist. Da der Anteil der Elektro-Fahrzeuge in den nächsten Jahren rasch zunehmen dürfte und diese Fahrzeuge gezielt in den Genuss eines Steuervorteils kommen sollen, sind die Steuersätze für die übrigen Fahrzeuge präventiv um 10 bis 20 Prozent anzuheben, sodass der Ertrag über die Folgejahre nicht unter den heutigen Stand absinkt.

Auch das JSD weist im Ratschlag darauf hin, dass der Grosse Rat bei einer stetigen Abnahme der Emissionen die Parameter der Besteuerung anzupassen habe. Wir möchten dies aber nicht dem Grossen Rat überlassen, sondern verlangen von Anfang an eine Formel, die ein Absinken des Gesamtsubstrats verhindert. Diese Mechanik ist von Anfang an im Gesetz zu verankern, sodass keine neuen Berichte oder Beschlüsse im Grossen Rat nötig werden, die anschliessend von den Automobilverbänden mit dem Referendum abgeschossen werden können.

2. Sind Sie mit dem Umfang der Teilrevision (Beschränkung auf Personenwagen) einverstanden? Wenn nein: bei welche Fahrzeugen sollte Ihres Erachtens ebenfalls eine Gesetzesanpassung erfolgen?

Wir sind damit einverstanden, dass angesichts des Leidensdrucks zuerst einzig die Steuern für die Personenfahrzeuge neu reguliert werden. Wir erachten dies als dringlich und wollen vermeiden, dass es zu neuen Verzögerungen kommt.

Wir möchten eine allfällige Regulierung der übrigen Fahrzeuge erst in Angriff nehmen, wenn die Revision für Personenwagen unter Dach ist.

3. Auf welchen Steuerkomponenten soll die Besteuerung in Zukunft basieren? Auf Variante 1, auf Variante 2 oder auf einer anderen Variante (in diesem Fall bitte ausführen)?

Wir finden die stufenlose Berücksichtigung aller CO₂-Emissionen gemäss Variante 2 besser als die Variante 1, aber wir wehren uns gegen die irreführende Leistungskomponente, die das JSD selber im Ratschlag ja zurecht kritisiert.

Die Variante 2 sollte mit den von uns oben erwähnten Änderungen weiterverfolgt werden (Berücksichtigung Leergewicht statt Leistung oder Abschwächung der Leistungskomponente und Aufwertung der CO₂-Emissionen bei der Formel zur Berechnung der Steuer).

4. Sind Sie damit einverstanden, dass auf einen Maluszuschlag bei fehlendem Dieselpartikelfilter verzichtet wird?

Wir können die Angaben des JSD im Ratschlagsentwurf nicht nachvollziehen. Wir haben in diesem Punkt Auskünfte bei Herrn Norbert Egli eingeholt, der ja an den Gesprächen in den Langen Erlen vom JSD eingeladen war. Nach seinen Angaben gibt es keine Rechtsunsicherheiten bei den Partikelfiltern. Die Daten seien für alle Fahrzeuge mit CH-Typengenehmigung elektronisch verfügbar.

Die Zahl der Fahrzeuge ohne Filter nimmt zwar ab, was die Frage entdramatisiert. Aber ein Malus lässt sich offenbar durchaus einfach verwirklichen und deshalb unterstützen wir diesen.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen

- zur geplanten Umsetzung?

- a. Wir wünschen uns, dass die Vorlage im beschriebenen Sinne überarbeitet wird, und zwar mit einer Kombination aus Gewichtsklasse und stufenlosen CO₂-Emissionen, wobei die CO₂-Emissionen so zu gewichten sind, dass die Elektro-Fahrzeuge steuerlich effektiv entlastet werden.
- b. Weiter ist die Tatsache zu bedenken, dass nicht für alle zugelassenen PW CO₂-Emissionswerte verfügbar sind, sondern nur für jene mit einer CH-Typengenehmigung. Da ist sorgfältig zu überlegen, welche Ausnahmeregelung hier auf Verordnungsstufe getroffen werden soll; im Gesetz muss eine klare Grundlage definiert werden, damit auch diese Fahrzeuge annäherungsweise gleich belastet werden wie die übrigen.
- c. Beim Gewicht bitten wir um Verwendung des Leergewichts, weil sonst die Sportwagen privilegiert und Kleinwagen benachteiligt werden.
- d. Wir wünschen uns eine Rechtsgrundlage im Gesetz, die eine **automatische** Anpassung der Steuersätze alle fünf Jahre in dem Sinne ermöglicht, dass die Ertragsausfälle durch sinkende CO₂-Emissionen und abnehmende Zahl der Fahrzeuge ohne Partikelfilter ertragsneutral kompensiert werden.
- e. Das Gesetz soll im Übrigen so ausformuliert werden, dass die Steuererträge nur bei einem abnehmenden Bestand an Motorfahrzeugen abnehmen sollen und umgekehrt.
- f. Wir sind der Meinung, dass aus den angezeigten Gründen (Degression des Steuersubstrats durch Umstellungen auf saubere Fahrzeuge) und wegen der ungenügenden Kostendeckung bei Erstellung und Betrieb der kantonalen Strassen die Motorfahrzeugsteuer zu Beginn des neuen Gesetzes um ca. 20% anzuheben ist.

- **zum Ratschlag des Regierungsrats?**

Wir wünschen uns, dass der Ratschlag die verschiedenen Varianten einer echten Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern breiter aufzeigt, und zwar mit Tabellen, die jeweils die Ertragsneutralität darlegen.

Es soll dabei gewährleistet sein, dass alle Elektro-Fahrzeuge effektiv weniger belastet werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in derselben Klasse.