

schaffen. Diese Tatsache gilt für das bereits heute geltende Modell der Verkehrssteuer und der vorliegende Vorschlag ändert daran nichts. Geändert werden lediglich die Bemessungskriterien. Die Steuer wird dadurch aber nicht ökologisch, denn wer mit einem leistungsstarken Auto wenig fährt, belastet die Umwelt weniger als jemand, der mit einem leistungsschwachen Auto viel auf der Strasse ist.

Eine kilometerabhängige Besteuerung wäre in der Praxis nur mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand zu realisieren. Deshalb erachten wir es nicht als zweckmässig, diese Zielsetzung weiter zu verfolgen. Es kann vor allem auch deshalb darauf verzichtet werden, weil mit der Mineralölsteuer bereits eine faire Verbrauchsbesteuerung stattfindet, die erst noch einfach zu handhaben ist. Diese erfüllt auch das Anliegen der ökologischen Lenkungswirkung: Wer mehr unterwegs ist und/oder verbrauchsintensive Fahrzeuge fährt, der bezahlt auch mehr.

2. Bemessungsgrundlagen für Personenwagen

Unter Beachtung dieser Gegebenheiten stellen wir schliesslich auch die mit der Vorlage neu angestregten Bemessungsgrundlagen für die Verkehrssteuer in Frage. Die in der Vernehmlassungsvorlage dargestellte Bemessungsgrundlage eines Mix' aus Hubraum und Motorenleistung eines Fahrzeuges, trägt dem Effekt der effektiven Strassenabnutzung, also der physikalische Belastung und Abnutzung der Fahrbahnen, unseres Erachtens falsch Rechnung. Überstrapaziert wird damit unserer Meinung nach aber auch der Anspruch der ökologischen Wirkung: Denn das niedertourige Fahren mit grossvolumigen und leistungsstarken Motoren belastet die Umwelt bekannter- und erwiesenermassen um einiges weniger, als eine nervöse, hochtourige Fahrweise mit hochgezüchteten, kleinvolumigen Aggregaten.

3. Kostenbelastung von Nutzfahrzeugen

Auch die (massive) Kostenentlastung im Bereich der Nutzfahrzeuge vermag nicht zu überzeugen. Denn einerseits werden unter dem Vorwand der Ertragsneutralität die Entlastungen auf andere Fahrzeugkategorien umgewälzt und andererseits liegen die neu resultierenden Steuerabgaben im Nutzfahrzeuggbereich immer noch über den Werten von zahlreichen Vergleichskantonen (siehe Abbildung 5 auf Seite 12 der Vernehmlassungsunterlagen). Aufgrund der bisher sehr hohen Werte im Baselbiet wurden bekanntermassen zahlreiche Lastwagen in andere Kantone «um-immatrikuliert». Es ist unserer Meinung nach nun utopisch zu glauben, dass solche Fahrzeuge nach Inkraftsetzung der neuen Vorlage in unseren Kanton «rück-immatrikuliert» werden. Was sollte für einen Unternehmer auch der Beweggrund dazu sein, wenn die Baselbieter Werte nach wie vor 10 Prozent über dem schweizerischen Durchschnitt und rund 20 Prozent über den Vergleichswerten der Nachbarkantone (mit Ausnahme von Basel-Stadt) liegen? Auch nur wenig besser zeigt sich diese Situation im Bereich der Sattelschlepper und Sattel-Auflieger. Nachdem gerade in unserer Wirtschaftsregion der so genannte «Logistik-Cluster» immer wieder als enorm wichtig dargestellt wird, befremdet hier die Tatsache, dass mit der vorliegenden Vernehmlassung gerade den Aspekten dieser Branche nicht mehr Rechnung getragen wurde

4. Rechts- und Planungssicherheit

Die variablen und pauschalen Verkehrssteuersätze werden in der Gesetzesvorlage festgeschrieben. Die Gewährung eines Ökologie-Rabattes, dessen Höhe und Dauer und vor allem dessen Anspruchsgrundlage werden der Kompetenz des Regierungsrates zugeordnet. Diese Gegebenheiten gewährleisten für die Betroffenen weder einen ausreichend gesicherten Rechtsanspruch noch eine ausreichende Investitionssicherheit. Die Wirtschaftskammer fordert deshalb, dass bei einem Kostenmodell, wie es in der Vernehmlassung dargestellt ist, alle Steuersätze, alle Rabatte, alle verbindlichen Rabattansprüche und vor allem auch die Rabattdauer – unter Beachtung der Investitionssicherheit der Konsumenten und Unternehmer sollte diese auf nicht weniger als fünf Jahre ausgelegt sein – ebenfalls auf Gesetzesstufe geregelt werden.

5. Fazit

In der Gesamtbetrachtung der dargelegten Hintergründe und Gegebenheiten beinhaltet die zur Vernehmlassung vorgelegte Gesetzesvorlage aus Sicht der Wirtschaftskammer beträchtliche Ineffizienzen: Sie bewirkt viel unnötige Bürokratie, verursacht dadurch Mehrkosten, trägt spezifischen volkswirtschaftlichen Aspekten zu wenig Rechnung und bringt ökologisch gesehen – wenn überhaupt – nur sehr wenig.

Begrüssenswert für die Wirtschaftskammer Baselland an der Vorlage verbleibt deshalb einzig der Umstand, dass der bei der Revision angewandte Grundsatz der «Ertragsneutralität» Anwendung gefunden hat – auch wenn die Vernehmlassungsunterlagen den Beweis schuldig bleiben, dass diese tatsächlich gewährleistet ist. Tabellen, wie sie im Anhang 6 der Unterlagen angefügt sind, vermögen hierzu kaum beizutragen. Nebst der Tatsache, dass sie aufgrund der Schriftgrösse und –schärfe nur sehr schlecht lesbar sind, verwirrt die Darstellungsform der Vergleichswerte. Als Ausgangslage werden nicht die Verkehrssteuerwerte vor Einführung des H2-Sonderfinanzierungsbeitrages bzw. vor Aufhebung des Motorfahrzeugssteuerrabattes gewählt, sondern jene nach Aufhebung dieses Rabattes. Neu wird jedoch von einem «H2-Zuschlag» gesprochen, der nach Ablauf der Sonderfinanzierung dann aufgehoben werden soll. Als Saldo zwischen «Besteuerung bisher» und «Besteuerung neu» wird schliesslich die Differenz zwischen den bisherigen Verkehrssteuerwerten ohne Motorfahrzeugsteuerrabatt und den neuen Bemessungswerten der Vernehmlassungsvorlage ausgewiesen. Es vermag sodann kaum zu verwundern, dass hieraus in den einzelnen Fahrzeugkategorien in aller Regel eine Ersparnis resultiert. Allerdings wird den Betrachtern der Vorlage hiermit ein massiv verfälschtes Resultat suggeriert, da nicht «Gleiches mit Gleichem» verglichen wird. Würden die neu resultierenden Werte nämlich mit den bisherigen Abgaben – unter Anwendung des seit 1991 in Kraft stehenden, 20-prozentigen Verkehrssteuerrabattes – verglichen, wären die Differenzen wesentlich geringer bzw. aus dargestellten Entlastungen würden in verschiedenen Fällen Mehrbelastungen.

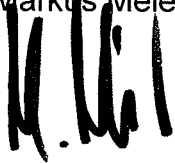
Die Wirtschaftskammer Baselland lehnt deshalb den aktuell vorliegenden Entwurf zur Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben ab und fordert, dass dieser unter Beachtung der aufgeworfenen Aspekte zu überarbeiten ist.

Wir danken Ihnen für Einladung zur Vernehmlassung und die Beachtung unserer Stellungnahme. Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELSTADT

Der Stv. Direktor:
Markus Meier



Der Leiter KMU-Förderung:
Christoph Buser
Landrat

