

Dr. Anton Lauber
Regierungsrat
Rheinstrasse 33b
4410 Liestal
T +41 61 552 52 05
anton.lauber@bl.ch

Michael Köhn
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
E-Mail m.koehn@kmu.org

Pratteln, 23. Mai 2022

Stellungnahme «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – Verstärkte Ökologisierung»

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Lauber
Sehr geehrter Herr Schweighauser
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung vom 23. Februar 2022 zur «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer - Verstärkte Ökologisierung» und bedanken uns für die Möglichkeit, unsere Position zu erläutern.

Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

Der Regierungsrat will emissionsarme und energieeffiziente Motorfahrzeuge zusätzlich fördern. Personenwagen und schwere Fahrzeuge mit ökologischen Antriebssystemen sollen deshalb steuerlich stärker entlastet werden als bisher. Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb werden ebenfalls zusätzlich gefördert. Für die Motorfahrzeugsteuern sind das Gewicht und der CO₂-Ausstoss ausschlaggebend. Der Bonus für diesen ökologischen Steueranteil soll nun für alle Fahrzeuge erhöht werden, die ab dem 1. Januar 2023 in Verkehr gesetzt werden. Die Wirtschaftskammer Baselland positioniert sich nicht grundsätzlich gegen die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge, äussert jedoch insbesondere Bedenken an der spezifischen Förderung ausgewählter Technologien in einem sehr dynamischen Entwicklungsumfeld. Mit Blick auf die Elektromobilität kommt hinzu, dass diese speziell für schwere Fahrzeuge noch zu wenig ausgereift ist und sich in der Praxis bisher nicht bewährt. Die Wirtschaftskammer fordert eine technologie neutrale Gesetzgebung und deshalb den Verzicht auf die Förderung spezifischer Technologien und auf die einseitige Förderung von Elektroantrieben.

Bemerkungen zum politischen Prozess

Die Stimmbevölkerung reagiert sensibel auf Gesetzesänderungen in der Energiepolitik, was unter anderem die Abstimmung über das CO₂-Gesetz im Sommer 2021 sowie jüngst die kantonale Ab-

stimmung betreffend die Klimainitiative der Grünen deutlich aufgezeigt haben. Um mit entsprechenden Gesetzesanpassungen bei Volksabstimmungen bestehen zu können, ist ein gut abgestimmter Einbezug aller Interessengruppen unabdingbar. Vor diesem Hintergrund kritisiert die Wirtschaftskammer das aktuelle Vorgehen der Regierung, welches in der Anpassung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer Fakten schaffen will, bevor eine politische Diskussion im Parlament, geschweige denn in der Öffentlichkeit, überhaupt stattfinden konnte.

So hat die Regierung am 25. Januar 2022 ihren Energieplanungsbericht 2022 präsentiert, um kaum einen Monat später – und ohne eine Möglichkeit zur Stellungnahme für politische Gremien, Institutionen und betroffene Verbände – basierend auf ihrem eigenen Bericht bereits Vernehmlassungen zu starten. Bei aller Dringlichkeit, welche die Bau- und Umweltschutzdirektion offenbar in der Umsetzung ihrer Klimapolitik als gegeben sieht, sind die politischen Prozesse und damit die solide Abklärung des Meinungsspektrums im Kanton zu respektieren.

Dieser Prozess ist unverständlich und zeugt von einem seltsamen Demokratieverständnis, wenn die Regierung noch nicht einmal die grundsätzliche Reaktion des Parlaments zu ihrem Energieplanungs- und Klimamassnahmenbericht abwartet, bevor sie von diesem Bericht abgeleitete Massnahmen beschliesst.

Bemerkungen zu den einzelnen Punkten

Die Wirtschaftskammer äussert die folgenden Bedenken und nimmt zu den einzelnen Punkten detailliert wie folgt Stellung:

Zu starker Fokus auf Elektromobilität

Die Vorlage ist zu einseitig auf Elektromobilität ausgerichtet. Bei Lieferwagen, Motorrädern und Personenwagen sollen explizit Fahrzeuge mit Elektroantrieben steuerlich entlastet werden. Bei Lastwagen und Sattelschleppern sollen zumindest nicht nur Elektroantriebe, sondern auch Wasserstoffantriebe von Steuerermässigungen profitieren. Die Wirtschaftskammer kritisiert an dieser Stelle insbesondere den starken Fokus auf Elektromobilität, da diese für schwere Fahrzeuge schlicht noch nicht ausgereift ist. Die erwähnte Vorlage sollte technologie-neutral formuliert und die starke Förderung der Elektromobilität aus der Vorlage gestrichen werden.

Ungerechtfertigter Markteingriff

Die Vorlage sieht einen Eingriff in den Markt vor. Die Wirtschaftskammer ist eine Verfechterin des freien Marktes und ist der Meinung, dass sich eine wettbewerbsfähige Technologie auch ohne staatliche Eingriffe durchsetzt, sollte sie denn durchsetzungsfähig sein. Das Bedürfnis nach emissionsarmen und energieeffizienten Mobilitätsformen ist in der Bevölkerung vorhanden. Somit benötigen ökologische Motorfahrzeuge keine übertriebene staatliche Förderung. Sind Elektromobilität oder andere ökologische Antriebssysteme für Last- und Lieferwagen, Sattelschlepper und Motorräder ausgereift, werden sich diese auch ohne staatliche Markteingriffe durchsetzen. Dies ist momentan jedoch noch nicht der Fall. In der Schweiz sind Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene, schwere Fahrzeuge nur sehr spärlich beziehungsweise praktisch nicht vorhanden.

Die Ladeinfrastruktur der Schweiz ist das grösste Hindernis für schwere Fahrzeuge. Die meisten Elektro-Ladestationen sind für Personenwagen konzipiert und bieten gar keinen Platz für LKWs, Lieferwagen oder Sattelschlepper. Hinzu kommt, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge solcher Grössenklassen extrem schwere Elektrobatterien benötigen, was mit einer stark erhöhten Strassenabnutzung einhergeht. Eine grosse regionale Transportfirma beispielsweise hat einen neuen E-Lastwagen in Gebrauch, dessen Batterie 5,5 Tonnen wiegt. Erschwerend hinzu kommt die eingeschränkte Reichweite von elektrisch betriebenen schweren Fahrzeugen, die eine ungelöste Problematik darstellt. Auch die lange Ladezeit, die elektrische Last- und Lieferwagen und Sattelschlepper benötigen, stellt ein grosses Hindernis im Geschäftsalltag dar. Die Elektromobilität für diese Fahrzeuggrössen ist momentan schlichtweg noch zu wenig ausgereift. Aus den oben genannten Gründen haben sich Elektroantriebe für schwere Fahrzeuge bisher nicht durchgesetzt. Es scheint, dass die Elektromobilität für schwere Fahrzeuge momentan nicht wettbewerbsfähig ist und dies nun durch staatliche Steuererleichterungen überbrückt werden soll.

Sachfremde Modifikation

Im Kanton Basel-Landschaft bildet das Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges die Bemessungsgrundlage für Berechnung der Motorfahrzeugsteuer (mit einem ökologischen Bonus/Malus-System). Die Vorlage sieht jedoch vor, das Gesamtgewicht von emissionsarmen Fahrzeugen für die Motorfahrzeugsteuern von mehreren Fahrzeugkategorien künstlich herunterzusetzen, was insbesondere vor dem Hintergrund der erhöhten Strassenabnutzung keinen Sinn ergibt. Es ist sachfremd, dass das Gewicht für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer künstlich «gesenkt» werden soll. Diese Senkung des Gewichts betrifft vor allem Fahrzeuge mit Elektroantrieb, nur bei den Fahrzeugkategorien Lastwagen und Sattelschlepper sind auch Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb eingekommen. Die erhöhte Infrastrukturbelastung von Elektrofahrzeugen wird in der Vorlage somit unbegründet aussen vorgelassen. Diese ist jedoch, vor allem bei den schweren Fahrzeugen wie Last- und Lieferwagen, immens. Die Wirtschaftskammer vertritt die Meinung, dass diese künstliche Gewichtsreduktion nicht angebracht ist.

Eine weitere Änderung, die die Vorlage vorsieht, ist die steuerliche Mehrbelastung von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren. Motorräder sind flächeneffizient, brauchen im Strassenverkehr sehr wenig Platz und beanspruchen die Infrastruktur bedeutend weniger als andere Fahrzeuge. Dass die Vorlage nun vorsieht, diese Fahrzeuggruppe steuerlich stärker zu belasten, kann die Wirtschaftskammer vor diesem Hintergrund nicht gutheissen.

Problematik der Stromknappheit

Mit der Dekarbonisierung nimmt der Strombedarf der Schweiz stark zu. Der Druck auf einen schnellen Ausbau fossilfreier Stromproduktion steigt. Ein Stromabkommen mit der EU ist mit dem Entscheid des Bundesrats, die Verhandlungen über ein bilaterales Rahmenabkommen abzubrechen, in weite Ferne gerückt. Die Stromknappheit ist nicht nur in der Schweiz eine ernstzunehmende Problematik. Die Gefahr einer Strommangellage und eines Blackouts in Europa sind real. Vor diesem Hintergrund ist eine Steuerreduktion für elektrisch betriebene Lastwagen, Lieferwagen und Sattelschlepper nicht angebracht und würde die Problematik der Stromknappheit zusätzlich verschärfen resp. für die Fahrzeughalter ein Risiko schaffen. Aufgrund der Stromknappheit besteht zudem die Gefahr, dass der Strompreis für die Allgemeinheit höher wird.

Diese Entwicklung würde durch die vorgesehenen Steuerreduktionen noch verstärkt werden, falls viele Unternehmen tatsächlich auf Elektrofahrzeuge umsteigen. Dies kann nicht im Sinne des Kantons Basel-Landschaft sein und ist ein Fehlanreiz.

Bevorzugung grösserer Unternehmen

Die Vorlage bevorzugt grosse Unternehmen, da diese über Infrastruktur und finanzielle Mittel verfügen, um für die Anschaffung von teuren, emissionsarmen Fahrzeugen aufzukommen. Der Investitionshorizont jener Unternehmen ist länger und die Investitionsmöglichkeiten um einiges grösser als dies bei kleineren und mittleren Unternehmen der Fall ist. Somit kämen grosse Firmen in den Genuss von Steuerermässigungen, die für kleinere Unternehmen nicht erreichbar sind. Da sich die Wirtschaftskammer für kleine und mittlere Unternehmen einsetzt, kann diese Ungleichbehandlung nicht gutgeheissen werden.

Aufhebung von Steuervorteilen für Hybrid-Autos nicht gerechtfertigt

Hybrid-Autos, sowohl die normalen wie auch Plug-ins, haben sich in den letzten Jahren zum Kassenschlager entwickelt. Auch in der Schweiz ist diese Entwicklung deutlich sichtbar, denn Hybrid-Fahrzeuge haben viele Vorteile: Der Kraftstoffverbrauch ist gering und die Flexibilität ist bedeutend höher als bei reinen Elektroautos, da die Problematik der langen Ladezeiten und fehlenden Lademöglichkeiten wegfallen. Insbesondere auf Kurzstrecken sind Hybrid-Autos sehr emissionsarm und tragen einen namhaften Beitrag zur CO₂-Reduktion bei. Die Gesetzesvorlage «Verstärkte Ökologisierung» sieht jedoch vor, die bestehenden Steuerreduktionen für gewisse Hybridfahrzeuge schrittweise bis 2026 aufzuheben. Auch hier wird die starre Fokussierung auf reine Elektromobilität sichtbar, die schlichtweg nicht gerechtfertigt ist. Wie schon oben erwähnt, sollte die Vorlage technologieutral formuliert sein und Innovation ermöglichen.

Dauer der Förderung

Erst wenn die neu in Verkehr gesetzten Elektro- und Wasserstofffahrzeuge bei einer Fahrzeugart in einem Jahr bis Ende September bei 40 Prozent oder höher liegen, sollen ab dem Folgejahr für diese Fahrzeugart keine Steuerermässigungen mehr gewährt werden. Dieser Wert ist extrem hoch, es kann damit gerechnet werden, dass die Förderung für die schweren Fahrzeuge Jahrzehnte dauern wird. Der Planungshorizont ist somit viel zu lang. Es besteht eine nicht geringe Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Zwischenzeit ganz andere Technologien durchsetzen können.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anregungen. Für die Beantwortung von Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND



Stv. Direktor
Michael Köhn