FDP
Die Liberalen

FDP Baselland
Geschäftsstelle
Weierweg 7
Postfach 420
CH-4410 Liestal

T +41(0)61 921 9828
F +41(0)61 921 9651
info@fdp-bl.ch
www.fdp-bl.ch

Finanz- und Kirchendirektion
des Kantons Basel-Landschaft
Rheinstrasse 33b
Postfach
4410 Liestal

Liestal, 17. Februar 2011

**Vernehmlassung**

**Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2010 haben Sie uns zur Stellungnahme der oben erwähnten Landratsvorlage eingeladen. Gerne machen wir von Ihrem Angebot Gebrauch und lassen uns innert Frist wie folgt vernehmen.

**Beurteilung durch die FDP**

Der vorliegende Gesetzesentwurf entspricht nicht dem Verständnis der FDP.Die Liberalen BL und wird deshalb zurückgewiesen.

**Begründung**

Es wird ein Paradigmenwechsel bei Personenwagen vom Gesamtgewicht zu einem Mischindex Hubraum zu Leistung im Verhältnis 60:40 vorgeschlagen. Dieser Mischindex ist weder "wissenschaftlich gut begründbar" (Abb.4, S.9 mit fehlerhafter Ordinate und Streuwerten von mehr als100%!) noch im Gesetz (§ 7 Steuersätze) "nachvollziehbar und verständlich für den Bürger".

Das 60:40 – Verhältnis ist in den Steuersätzen nicht mehr zu finden. Im Gesetz wird eine Kombination aus 2 Tabellen mit je 13 Möglichkeiten angewandt.

Zudem gibt es keinen rationalen Grund, Progressionen in die Steuersätze aufzunehmen. Verkehrsabgaben sollen nicht zu einer Luxussteuer verkommen. Die Progressionen sind willkürlich, sachlich unbegründet, asozial und haben mit "Steuergerechtigkeit" nichts zu tun.

Hubraum und Leistung per se bewirken noch keine Umweltbeeinträchtigung. Erst durch die *Fahrleistung* wird eine *tatsächliche Umweltbelastung* verursacht. Diese wird über den Treibstoffverbrauch und damit über den Treibstoffzuschlag besteuert. Das Verursacherprinzip ist gewahrt.

Es ist schwer verständlich, warum sich der neue Gesetzesentwurf auf einen bedeutungslosen Mischindex abstützt, wenn Zitat Abb.2, S. 8: *"die EnergieEtikette das aktuellste ökologische Differenzierungskriterium ist"*.

Die EnergieEtikette beschränkt sich aber nicht nur auf eine einzige Umwelt belastende Komponente, die $CO_2$ Emission, wie der Mischindex. Sie enthält noch 4 weitere Umwelt beeinträchtigende Kriterien: Treibstoff, Getriebe, Gewicht, Verbrauch.

Die EnergieEtikette identifiziert die ökologischen und die weniger ökologischen Fahrzeuge und klassiert diese zuverlässig. Die EnergieEtikette ist grössten Teils vorhanden oder kann leicht beschafft werden. Sie ist bekannt und akzeptiert und ist deshalb bereits in diesem Gesetzesentwurf das Kriterium und die

FDP
Die Liberalen

Grundlage für die Gewährung von Steuerrabatten. (Abb. 1, S6, und §9 Steuerrabatte für Personenwagen).

Die EnergieEtikette kategorisiert die Fahrzeuge nach deren Erergieeffizienz in 7 Stufen, A-D, nach gewichtsspezifischem Treibstoffverbrauch. Dadurch kann eine Kombination aus 2 Mal 13 Steuersätzen durch 7 Grundbeträge ersetzt werden. Eine Grundsteuer mit 7 Stufen differenziert das *Potenzial der Umweltbelastung* genügend und liegt im Trend der Steuervereinfachung.

Eine Verkehrssteuer basierend auf der EnergieEtikette ist "nachvollziehbar und verständlich für den Bürger". Sie bedeutet eine wesentliche Entlastung der Verwaltung durch die einfache "Handhabbarkeit in der Umsetzung" und schafft einen Anreiz zum Betrieb von energieeffizienteren Fahrzeugen.

Nach dem vorgeschlagenen Prinzip der Steuerbemessung werden teurere Fahrzeuge mit grösseren (oft effizienteren) Motoren und mehr Leistung stärker besteuert, als billigere, kleinere Fahrzeuge. Die kleineren Fahrzeuge sollen verbilligt werden. Die Steuersätze sind so gestaltet, dass die Halter von teureren Fahrzeugen den gesamten Betrag für die Verbilligung von 2/3 der kleineren PWs finanzieren (Abb. 6, S.15), damit die Steuerneutralität gewahrt bleibt.

Der vorgeschlagene Gesetzesentwurf ist eine verkappte Reichtumssteuer Diese Art einer "Steuergerechtigkeit" kann nicht akzeptiert werden und Sozialverträglichkeit hat in einem Verkehrsabgabengesetz nichts zu suchen.

Ähnliches gilt auch für Motorräder. Hier bezahlen deren Halter neu 1 Mio CHF mehr für die Verbilligung des Sattelschlepper-Betriebes (Abb. 7, S 19).

Dass Belastungen gewisser Fahrzeugkategorien und –klassen auf ein vernünftigeres Niveau gesenkt werden, ist zu begrüssen und im Kanton Basellandschaft längst überfällig. Es ist aber absolut unzulässig, dass andere Verkehrsteilnehmer für diese Mindereinnahmen aufkommen sollen!

Zumindest im PW-Bereich ist keines der angestrebten Ziele gem. Landratsvorlage erreicht worden.

**Anträge und Bemerkungen**

- Die einzige Art gerecht zu besteuern, beruht auf dem **Verursacherprinzip**. Für umweltrelevante Belange geht dies über den Treibstoffverbrauch und damit über den Treibstoffzuschlag.
- Die zweitbeste Art besteht in einer Grundsteuer nach **umweltbelastendem Potenzial**.
- Damit ist der Mischindex durch die **EnergieEtikette** mit deren 7 Stufen der Erergieeffizienz zu ersetzen.
- Handhabbarkeit und **Einfachheit in der Umsetzung** ist ein Ziel dieses Gesetzes. 7 Stufen genügen.
- Die Abstufung der Steuersätze ist linear zu gestalten. **Keine Progression**.
- **Keine Sozialverträglichkeiten** in einem Verkehrsabgaben Gesetz.
- Die **Angleichung der Steuerbelastung** im Lastwagen und Sattelschlepperbetrieb an das Niveau der angrenzenden Kantone ist überfällig.
- Keine Steuererhöhung von Fahrzeugkategorien oder –Klassen, um Steuerermässigungen anderer Kategorien zu kompensieren. **Mehrbelastungen zu Gunsten anderer sind unakzeptabel und sind zu unterlassen.**
- Bedenkliche juristische **Doppelspurigkeiten** im Gesetz § 8, Pauschalsteuer, Bst. p. und q. sind auszuräumen.

FDP
Die Liberalen

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichem Gruss
FDP Baselland

Michael Herrmann
Parteipräsident

Daniele Ceccarelli
Fraktionspräsident

Die Angaben betr. Abbildungen und Seitenzahlen beziehen sich auf die Landratsvorlage vom 16. Nov. 2010.