



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Finanzkommission; Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission)  
vom: 15. August 2013  
zur Vorlage Nr.: [2012-028](#)  
Titel: **Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben**  
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



## Bericht der Finanzkommission an den Landrat

### Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben

Vom 15. August 2013

#### 1. Ausgangslage

Ende 2008 halbierte der Landrat die Verkehrssteuer auf Hybrid-, Gas- und Elektrofahrzeugen mit dem Ziel, ökologische Fahrzeuge zu fördern. Gleichzeitig erteilte er der Regierung den Auftrag, die Motorfahrzeugsteuer dauerhaft ökologischer auszurichten. Dazu sollte das Gesetz über die Verkehrsabgaben aus dem Jahr 1981 total revidiert werden. Diese Totalrevision sollte auch dazu benutzt werden, weitere dringend notwendige Änderungen vorzunehmen. Dazu zählt vor allem die Senkung der Steuern bei den schweren Fahrzeugen (z.B. Sattelschlepper), die schweizweit zu den höchsten zählen. Das Steuersubstrat soll insgesamt erhalten bleiben.

Die ursprüngliche Vorlage sah vor, in Zukunft die Verkehrsabgaben an einen Mischindex von Hubraum und Leistung zu koppeln. Die Vernehmlassung zeigte aber, dass dieser Vorschlag nicht mehrheitsfähig ist, daher wurde die Idee fallengelassen.

Die Vorlage, welche dem Landrat im Januar 2012 vorgelegt wurde, enthält nun die folgenden zwei wichtigsten Änderungen gegenüber heute:

- *Ökologische Anreize.* Personenwagen werden zwar weiterhin nach dem Gesamtgewicht besteuert. Mit einem Bonus-Malus-System soll neu aber auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss berücksichtigt werden. Fahrzeuge, die einen bestimmten Grenzwert überschreiten, werden mit einem zeitlich unbeschränkt gültigen Malus belastet. Fahrzeuge, die einen CO<sub>2</sub>-Ausstoss unterhalb der Limite haben, werden mit einem Bonus begünstigt. Der Bonus gilt nach der Inverkehrsetzung für vier Jahre. Der Regierungsrat lässt die Limite regelmässig neu evaluieren und passt sie dem technischen Fortschritt an.
- Die Fahrzeugsteuern für schwere Fahrzeuge sollen an jene des Kantons Basel-Stadt angepasst werden. Ausserdem soll ein Bonus-Malus-System abhängig von der EURO-Norm eingeführt werden.

#### 2. Kommissionsberatung

Das Büro des Landrats hat die Vorlage am 9. Februar 2012 an die Finanzkommission überwiesen und gleichzeitig die Umweltschutz- und Energiekommission (UEK) zum Mitbericht eingeladen.

Die Finanzkommission behandelte die Vorlage ein erstes Mal an den Sitzungen vom 14. und 28. März sowie

vom 25. April 2012. Dabei kam der Wunsch auf, mehr Informationen über eine mögliche kilometerabhängigen Besteuerung zu erhalten. Die Finanzkommission erteilte darauf der Verwaltung den Auftrag zu Zusatzabklärungen (siehe dazu die Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichtes). Am 23. Januar 2013 legte die Finanz- und Kirchendirektion den Zusatzbericht vor. Die Finanzkommission beriet das Geschäft danach an ihren Sitzungen vom 10. April, 8. und 22. Mai sowie 5. und 19. Juni 2013.

Die UEK beriet die Vorlage zeitgleich. Die beiden Kommissionspräsidien waren über die Beratungen in der jeweils anderen Kommission informiert und koordinierten die Beratung.

An sämtlichen Sitzungen vertreten waren Regierungsrat Adrian Ballmer, Finanzverwalter Roger Wenk, Roland Winkler, Vorsteher der Finanzkontrolle, Daniel Schweighauser, akademischer Mitarbeiter in der Finanzverwaltung sowie Pascal Donati, Leiter Motorfahrzeugkontrolle. An den Sitzungen im Jahr 2012 waren ausserdem Christian Schäublin, Generalsekretariat BUD, Abteilung Wirtschaft und Finanzen, sowie Cosimo Todaro, Leiter der Abteilung Industrie und Gewerbe beim Lufthygieneamt beider Basel, anwesend.

#### 3. Eintreten

Auf die Vorlage wurde am 10. April 2013 eingetreten. Das Eintreten war unbestritten.

#### 4. Detailberatung

##### 4.1 Kilometerabhängige Besteuerung

In den Sitzungen im Jahr 2012 diskutierten die Mitglieder der Finanzkommission intensiv über die Frage, ob und wie Verkehrssteuern kilometerabhängig erhoben werden könnten. Einige Mitglieder waren der Meinung, dass dies ökologisch zielführender wäre. Ein Mitglied bemerkte pointiert, dass ihm eine «Dreckschleuder» in der Garage lieber sei, als ein «sauberes Fahrzeug», das ständig herumfahre. Andere Mitglieder orteten bei einer solchen Lösung hingegen viel Bürokratie und Probleme bei der Umsetzung. Die Mitglieder einigten sich darauf, bei der Verwaltung einen Zusatzbericht zu diesem Thema zu bestellen. In diesem zeigte die Verwaltung auf, dass es sehr schwierig wäre, die Kilometerleistung nur für Fahrzeuge zu erheben, welche im Kanton Basel-Landschaft

immatrikuliert sind. Eine solche Lösung müsste gesamtschweizerisch eingeführt werden. Sowohl eine Erhebung via Steuererklärung als auch via Kontrollen wäre sehr schwierig umzusetzen und böte viele Schlupflöcher. Einige Mitglieder nahmen diese Tatsache bedauernd zur Kenntnis, andere sahen sich in ihrer Meinung bestätigt. Es herrschte danach aber Einigkeit, dass diese Idee nicht innerhalb der vorliegenden Vorlage weiterverfolgt werden sollte.

#### 4.2 Strassenrechnung

Eingebracht wurde auch die Idee, die Höhe der Steuern an den effektiven Kosten auszurichten, welche der Strassenverkehr verursacht. Bei dieser Idee würden die Steuern einen vorgängig definierten Prozentsatz der Strassenkosten decken. Aus rechtlicher Sicht wäre dieses Vorgehen heikel. Ausserdem wäre dazu eine detaillierte Strassenrechnung nötig. Diese liegt zur Zeit aber nicht vor. Diese Idee wurde daher nicht weiterverfolgt.

#### 4.3 Die Beratung der einzelnen Paragraphen

##### *Ingress, §§ 1 bis 6*

Keine Änderungen gegenüber der ursprünglichen Vorlage

##### *§7 Absatz 1 Buchstabe h*

Neu soll eine Kategorie «Kleinmotorfahrzeuge und Motorschlitten» geschaffen werden. Diese Änderung war unbestritten.

##### *§8 Buchstaben s und t*

Besitzer von Veteranenfahrzeugen (Volkswagen «Oldtimer») müssten ihr Fahrzeug gemäss Vorlage wie normale Personenwagen versteuern. In vielen anderen Kantonen – unter anderem auch im Kanton Basel-Stadt – werden Veteranenfahrzeuge pauschal besteuert. Die erhobene Steuer ist damit viel tiefer als im Kanton Basel-Landschaft. In der Kommission wurde der Antrag gestellt, die Veteranenfahrzeuge in Zukunft ebenfalls pauschal zu besteuern. Es wurde verlangt, dass man sich bei der Höhe der Steuer am Nachbarkanton orientiert (jährlich 180 Franken für Motorfahrzeuge und 50 Franken für Motorräder). Betroffen von dieser Neuregelung wären gut 600 Oldtimer-Fahrzeuge, welche neu pauschal besteuert würden. Ein grosser Teil der Veteranenfahrzeuge werden schon heute mit einer Wechselnummer gefahren. Hier fallen jährlich Kosten in der Höhe von 67 Franken an.

Die Pauschalbesteuerung hätte einen Steuerausfall von 300'000 Franken zur Folge.

Die Kommission empfiehlt, die Änderung anzunehmen – gegen den Willen einer starken Minderheit.

##### *§ 8 Buchstabe l*

Die Kategorie soll ergänzt werden mit «landwirtschaftlichen Motorkarren». Diese Änderung war unbestritten.

##### *§9 Absatz 1*

Die Vorlage sieht vor, Fahrzeugen mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss, der unterhalb einer durch die Regierung festgelegten Limite liegt, während vier Jahren einen Bonus ausbezahlen. Massgebend ist die geltende Limite beim Kauf des Fahrzeugs. Der Bonus wird unabhängig davon ausbezahlt, wie sich die Limite entwickelt.

Ein Mitglied beantragte, den Bonus bei Fahrzeugen mit tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss unbeschränkt auszubezahlen.

Massgebend für die Berechnung des Bonus soll lediglich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss sein. Solange der Ausstoss unterhalb der momentan geltenden Limite liegt, würde ein Bonus ausbezahlt. Das Mitglied argumentierte wie folgt: Wenn jemand heute ein Auto kauft, das auch in 10 Jahren bezüglich Verbrauch noch führend ist, dann sei es ungerecht, wenn der Bonus bereits nach vier Jahren ausläuft.

Demgegenüber stand das Argument, dass beim Autokauf die Kosten nicht mehr klar kalkulierbar wären, da man heute noch nicht wissen kann, wie sich die CO<sub>2</sub>-Ausstosslimite entwickeln wird. Ausserdem sei, was heute gut ist, morgen normal und übermorgen bereits unterdurchschnittlich. Daher sei es richtig, den Bonus zeitlich zu beschränken. Der Antrag, den Bonus unbeschränkt auszubezahlen, wurde abgelehnt.

##### *§9 Absatz 4*

In der Debatte wurde der Antrag gestellt, den Malus von 250 auf 300 Franken zu erhöhen. Damit würde der Anreiz zum Kauf von ökologischen Fahrzeugen erhöht, so die Befürworter. Der Antrag wurde knapp angenommen. Eine starke Minderheit argumentierte, dass die Vorlage austariert sei und daher die Bonus- und Malus-Ansätze nicht angetastet werden sollten.

##### *§10*

Die Finanzkommission folgte der Empfehlung der UEK. Diese beantragt, den Gesetzestext so zu formulieren, dass er in Übereinklang mit § 9 steht (siehe Mitbericht der UEK).

##### *§13*

Auch hier unterstützt die Finanzkommission den Änderungsantrag der UEK (siehe Mitbericht).

##### *§14*

Der Gesetzesentwurf sieht vor, die Teuerung zur Hälfte auszugleichen. Dies gab zu Diskussionen Anlass. Der Ausgleich der halben Teuerung wurde in den 1980er-Jahren als politischer Kompromiss ins Gesetz aufgenommen und in der Totalrevision beibehalten. In der Diskussion standen sich zwei Meinungen gegenüber:

- Einige Mitglieder argumentierten systematisch: Der Teuerungsausgleich soll die Teuerung ausgleichen und ist daher voll anzuwenden. Das Gesetzgebungsverfahren soll den Teuerungsausgleich möglichst überall gleich behandeln.
- Andere Mitglieder argumentierten, dass es um die Attraktivität des Kantons gehe. Der Teuerungsausgleich oder auch nur schon der halbe Ausgleich würden die Verkehrsabgaben unnötig erhöhen.

In der Abstimmung gab es eine knappe Mehrheit für die Beibehaltung der jetzigen Regelung, also die Teuerung zur Hälfte auszugleichen.

##### *§19*

Es wurde der unformulierte Antrag gestellt, dass der Landrat zeitlich befristet Zuschläge erheben kann, um grosse Verkehrs-Infrastrukturvorhaben zu finanzieren. Der Antrag wurde mit grossem Mehr abgelehnt.

##### *§ 20*

Die Übergangsbestimmungen in §20 sehen vor, dass auch jene Fahrzeughalter von einem Bonus profitieren, welche höchstens vier Jahre vor Inkrafttreten des Gesetzes ein Fahrzeug gekauft haben, das gemäss heutiger

Regelung teilsteuernbefreit ist (z.B. Gas- Elektro- oder Hybridfahrzeuge). Diese Ergänzung war in der Kommission unbestritten.

## 5. Anträge an den Landrat

Die Finanzkommission beantragt, mit 10:1 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben in der von der Finanzkommission und der Umwelt- und Energiekommission veränderten Fassung zuzustimmen.

Die Finanzkommission beantragt, mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung, die Motionen [2003/312](#) und [2005/127](#) sowie die Postulate [2007/069](#) und [2008/291](#) abzuschreiben.

Binningen, 15. August 2013

Namens der Finanzkommission

Der Präsident:

Marc Joset

### Beilagen:

- Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission vom 15. August 2013
- Gesetzesentwurf (*von der Finanzkommission und der Umwelt- und Energiekommission abgeändert und von der Redaktionskommission bereinigt*)



## Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat betreffend Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben

Vom 15. August 2013

### 1. Ausgangslage

Für die Ausgangslage wird auf den Bericht der Finanzkommission verwiesen.

Die Umweltschutz- und Energiekommission ist vom Büro des Landrates am 9. Februar 2012 eingeladen worden, einen Mitbericht zu verfassen.

### 2. Kommissionsberatung

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlagen an ihren Sitzungen vom 26. März 2012, 7. Mai 2012, 18. März 2013, 15. April 2013 (1. Lesung) und 27. Mai 2013 (2. Lesung) in Anwesenheit von Regierungsrätin Sabine Pegoraro beraten. An den Beratungen im Jahr 2012 nahm zudem Regierungsrat Adrian Ballmer teil. Seitens der Verwaltung wurde die Kommission von Daniel Schweighauser, akademischer Mitarbeiter in der Finanzverwaltung, Pascal Donati, Leiter der Motorfahrzeugkontrolle, Roger Wenk, Leiter der Finanzverwaltung, Christian Schäublin, Abteilung Wirtschaft und Finanzen, Generalsekretariat BUD, sowie Cosimo Todaro, Leiter der Abteilung Industrie und Gewerbe beim Lufthygieneamt beider Basel, unterstützt.

Die Finanzkommission beriet die Vorlage zeitgleich. Die beiden Kommissionspräsidien waren über die Beratungen in der jeweils anderen Kommission informiert und koordinierten die Beratung. Die Beratung wurde im Mai 2012 unterbrochen, weil die Finanzkommissionen von der Finanz- und Kirchendirektion in einem Bericht Informationen zu einer möglichen kilometerabhängigen Besteuerung verlangte.

#### 2.1 Die Beratung der einzelnen Paragraphen

*Titel, Ingress, §§ 1 bis 6*

Am Entwurf wurden keine Änderungen vorgenommen.

*§ 7 Absatz 1 Buchstabe h*

Die Kommission hiess in der 2. Lesung die von der Finanzkommission vorgenommenen Änderungen still-

schweigend gut.

*§ 8 Buchstabe l*

Die Kommission hiess in der 2. Lesung die von der Finanzkommission vorgenommene Änderung stillschweigend gut.

*§ 8 Buchstaben s und t*

Die Kommission hiess in der 2. Lesung die von der Finanzkommission beschlossenen Änderungen einstimmig mit 13:0 Stimmen gut.

*§ 9 Titel, Absätze 1 und 2*

Die Kommission beschloss in der 1. Lesung einstimmig mit 12:0 Stimmen, dass die Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges ab Inkraftsetzung des Gesetzes für die Besteuerung massgebend ist.

*§ 9 Absatz 2*

Die Kommission erörterte, ob auch auf Motorräder eine Steuer erhoben werden solle. Mit 8:4 Stimmen beauftragte sie die Finanz- und Kirchendirektion entsprechende Abklärungen vorzunehmen. Die Kommission sah in der 2. Lesung schliesslich von einer Änderung ab, weil gemäss dem Lufthygieneamt für die Festlegung eines Bonus/Malus-Systems derzeit bei Motorrädern die ökologischen Bemessungsgrundlagen fehlen. Von Seiten der Finanz- und Kirchendirektion wurde zudem betont, dass Motorräder vom Kanton Basel-Landschaft im interkantonalen Vergleich am höchsten besteuert werden.

*§ 9 Absatz 4*

Die Kommission hiess die von der Finanzkommission beschlossene Erhöhung des Malus von CHF 250 auf CHF 300 in der 2. Lesung mit 8:5 Stimmen gut. In der 1. Lesung hatte sie sich noch mit 6:5 Stimmen bei einer Enthaltung dagegen ausgesprochen.

In der Kommissionsberatung wurde von Vertretern der Finanz- und Kirchendirektion festgehalten, dass keine «Negativsteuer» erhoben werde. Der Malus bestehe darin, dass die Steuerbefreiung von 50 Prozent entfalle.

*§ 10 Absatz 1*

Die Kommission beschloss in der 2. Lesung stillschweigend den Gesetzestext so zu formulieren, dass er in Einklang mit § 9 Absatz 4 steht. Erhoben werden soll «der maximale Steuerzuschlag», wie er in § 9 Absatz 4 festgelegt wird.

Pratteln, 15. August 2013

Für die Umweltschutz- und Energiekommission

Philipp Schoch, Präsident

*§§ 11 bis 12*

Am Entwurf wurden keine Änderungen vorgenommen.

*§ 13 Absatz 3*

Die Berechnung von Bonus und Malus bei Besitzern von zwei Fahrzeugen gab zu Diskussionen Anlass. Die Kommission stimmte in der 2. Lesung dem Antrag, in einem solchen Fall beide Fahrzeuge zu je 50 Prozent zu berücksichtigen, mit 10:2 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

*§ 14 Absatz 2*

Der Vorschlag, die Teuerung ganz und nicht nur zur Hälfte auszugleichen beziehungsweise Absatz 2 zu streichen, wurde von der Kommission in der 1. Lesung mit 7:5 Stimmen abgelehnt.

*§§ 15 bis 18*

Am Entwurf wurden keine Änderungen vorgenommen.

*§ 19*

In der 1. Lesung wurde beantragt, dem Landrat die Kompetenz zur befristeten Anhebung der Motorfahrzeugsteuer zugunsten grosser Verkehrsinfrastrukturprojekte zuzuweisen. Mit 7:4 Stimmen beschloss die Kommission damit im Zusammenhang stehende verfassungsrechtliche Fragen von der Finanz- und Kirchendirektion abklären zu lassen. Da ein entsprechender Antrag in der Finanzkommission abgelehnt worden war, kam die Kommission in der 2. Lesung nicht mehr darauf zurück.

*§ 20 Absätze 2 und 3*

Die Kommission hiess in der 2. Lesung die von ihr geforderten und von der Finanzkommission bereits beschlossenen Übergangsbestimmungen einstimmig mit 13:0 Stimmen gut.

*§§ 21 bis 23*

Am Entwurf wurden keine Änderungen vorgenommen.

### **3. Antrag an den Landrat**

://: Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen, der Revision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben gemäss dem geänderten Entwurf zuzustimmen.

# **Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 131 Absatz 1 Buchstabe g der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984<sup>1</sup>, beschliesst:

## **§ 1 Gegenstand**

<sup>1</sup> Der Kanton erhebt eine Motorfahrzeugsteuer für Motorfahrzeuge und Anhänger, die im Kanton ihren Standort haben und nach Bundesrecht mit Fahrzeug- beziehungsweise Anhänger- ausweis versehen sein müssen.

<sup>2</sup> Der Kanton erhebt Aufwandgebühren für:

- a. die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen;
- b. Motorfahräder und Motorhandwagen;
- c. den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern.

<sup>3</sup> Die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel erhebt Gebühren für die amtliche Motorfahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung.

## **§ 2 Steuer- und Gebührenpflicht**

Steuer- oder gebührenpflichtig ist:

- a. der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin;
- b. die Unternehmung, die gefährliche Güter auf der Strasse, auf der Schiene oder auf Gewässern befördert.

## **§ 3 Steuer- und Gebührenfreiheit**

<sup>1</sup> Keine Motorfahrzeugsteuer und Aufwandgebühren werden für Fahrzeuge des Kantons erhoben.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat kann Feuerwehr-, Instruktor- und Zivilschutzfahrzeuge sowie Fahrzeuge des vom Bund konzessionierten öffentlichen Verkehrs und Fahrzeuge selbständiger öffentlich-rechtlicher Anstalten ganz oder teilweise von der Steuerpflicht befreien.

## **§ 4 Steuer- und Gebührenrahmen**

<sup>1</sup> Der Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuern zuzüglich weiterer anrechenbarer Erträge darf die über einen mehrjährigen Zeitraum gerechneten durchschnittlichen Aufwendungen des

Kantons für Strassenbau, einschliesslich Zinsen und Abschreibungen, Strassenunterhalt, Verkehrspolizei und weitere, in Zusammenhang mit dem Motorfahrzeugverkehr stehende Dienste, nicht übersteigen.

<sup>2</sup> Der Landrat gleicht allfällige Ertragsüberschüsse durch Herabsetzung der Motorfahrzeugsteuer einzelner oder aller Fahrzeugkategorien aus.

<sup>3</sup> Der Gesamtertrag der Gebühren darf den Aufwand nicht übersteigen.

## **§ 5 Fälligkeit und Steuerperiode**

<sup>1</sup> Die Steuerpflicht beginnt mit dem Ausgabetag und endet mit dem Rückgabetag der Kontrollschilder.

<sup>2</sup> Die Motorfahrzeugsteuer wird mit der Ausgabe der Kontrollschilder fällig.

<sup>3</sup> Sie ist in der Regel für ein Kalenderjahr im Voraus zu entrichten.

## **§ 6 Bemessungsgrundlagen**

<sup>1</sup> Die Motorfahrzeugsteuer eines Fahrzeuges wird nach seinem Gesamtgewicht in Kilogramm gemäss Fahrzeug- beziehungsweise Anhänger ausweis bemessen.

<sup>2</sup> Für besondere Motorfahrzeuge und motorlose Fahrzeuge wird eine Pauschalsteuer nach Fahrzeugart erhoben.

## **§ 7 Steuersätze**

<sup>1</sup> Die jährliche Motorfahrzeugsteuer beträgt pro Kilogramm Gesamtgewicht für:

- a. Personenwagen 28.018 Rappen;
- b. schwere Personenwagen 11.8 Rappen;
- c. leichte Motorwagen 28.018 Rappen;
- d. Kleinbusse 28.018 Rappen;
- e. Lastwagen, leichte und schwere Sattelmotorfahrzeuge, Gesellschaftswagen, schwere Motorwagen und Gelenkbusse 11.8 Rappen;
- f. Sattelschlepper 18.6 Rappen;
- g. Wohnanhänger und Sportgeräteeanhänger 12.931 Rappen;
- h. Motorräder, Motorräder mit Seitenwagen, Kleinmotorfahrzeuge, Motorschlitten; und dreirädrige Motorräder 32.328 Rappen.

<sup>2</sup> Für Anhänger, Sachtransportanhänger und Personentransportanhänger beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 129.312 Franken, für jedes weitere Kilogramm 6.466 Rappen.

<sup>3</sup> Für Lieferwagen beträgt die jährliche Motorfahrzeugsteuer für die ersten 1000 Kilogramm Gesamtgewicht 269.400 Franken, für jedes weitere Kilogramm 12.931 Rappen.

---

<sup>1</sup> GS 29.276, SGS 100

## § 8 Pauschalsteuer

Die jährliche Pauschalsteuer beträgt für:

- a. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger bis 3.5 t Gesamtgewicht 64.8 Franken;
- b. Landwirtschaftliche Anhänger, landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, Arbeitsanhänger und Sattel-Arbeitsanhänger über 3.5 t Gesamtgewicht 103.2 Franken;
- c. Arbeitskarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 123.2 Franken;
- d. Arbeitskarren über 3.5 t Gesamtgewicht 245.6 Franken;
- e. Arbeitsmaschinen bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken;
- f. Arbeitsmaschinen über 3.5 t Gesamtgewicht 413.6 Franken;
- g. Händlerschilder für Motor- und Kleinmotorräder, Anhänger, Arbeitsmotorwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge 258.4 Franken;
- h. Händlerschilder für Motorwagen 801.6 Franken;
- i. Kleinmotorräder, dreirädrige Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 48.8 Franken;
- j. Motoreinachser und landwirtschaftliche Motoreinachser 48.8 Franken;
- k. Landwirtschaftliche Traktoren, landwirtschaftliche Arbeitskarren, landwirtschaftliche Motorkarren und landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge mit grünen Kontrollschildern 123.200 Franken;
- l. Landwirtschaftliche Traktoren, landwirtschaftliche Motorkarren und landwirtschaftliche Arbeitskarren mit braunen Kontrollschildern (Ausnahmefahrzeuge) 245.6 Franken;
- m. Motorkarren bis 3.5 t Gesamtgewicht 207.2 Franken;
- n. Motorkarren über 3.5 t Gesamtgewicht 413.6 Franken;
- o. Motorradanhänger 25.6 Franken;
- p. Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger, Sattel-Personentransportanhänger und Sattel-Sportgeräteanhänger 500 Franken;
- q. Arbeitsanhänger, Sachentransportanhänger, Personentransportanhänger, Wohnanhänger, Sportgeräteanhänger, Sattel-Sachentransportanhänger, Sattel-Personentransportanhänger, Sattel-Sportgeräteanhänger, Sattel-Arbeitsanhänger, Sattel-Wohnanhänger, Sattel-Anhänger und Anhänger mit Fahrzeugausweis-Eintrag der besonderen Verwendung "Schaustellerfahrzeug" 52 Franken;
- r. Traktoren 592.8 Franken;
- s. Für Motorfahrzeuge mit Fahrzeugausweis-Eintrag „Veteranenfahrzeug“ 180 Franken;
- t. Für Motorräder mit Fahrzeugausweis-Eintrag „Veteranenfahrzeug“ 50 Franken.

## **§ 9 Steuerermässigungen und Steuerzuschläge für Personenwagen**

<sup>1</sup> Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Inkraftsetzung des Gesetzes mit weniger als 120 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung gewährt.

<sup>2</sup> Für Personenwagen mit erster Inverkehrsetzung ab Inkraftsetzung des Gesetzes mit mehr als 139 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer wird ein Steuerzuschlag erhoben.

<sup>3</sup> Die Steuerermässigungen betragen pro Steuerjahr bis 300 Franken.

<sup>4</sup> Die Steuerzuschläge betragen pro Steuerjahr bis 300 Franken.

<sup>5</sup> Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Steuerermässigungen und Steuerzuschläge. Er kann die CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte gemäss den Absätzen 1 und 2 aufgrund der technologischen Entwicklung senken.

## **§ 10 Beweislast betreffend CO<sub>2</sub>-Ausstoss**

<sup>1</sup> Ist die Menge an CO<sub>2</sub>, welche ein Personenwagen je Kilometer ausstösst, nicht nachweisbar, wird der maximale Steuerzuschlag erhoben.

<sup>2</sup> Die Beweislast betreffend den CO<sub>2</sub>-Ausstoss je Kilometer trägt der Fahrzeughalter beziehungsweise die Fahrzeughalterin.

## **§ 11 Steuerermässigung für Lastwagen und Sattelschlepper**

<sup>1</sup> Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO- Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre eine Steuerermässigung von bis zu 25 Prozent gewährt.

<sup>2</sup> Für Lastwagen und Sattelschlepper, die ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft erstmals in Verkehr gesetzt wurden, wird die Steuerermässigung ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Landschaft für die restliche Zeitspanne nach Absatz 1 gewährt. Ist das Jahr der ersten Inverkehrsetzung nicht feststellbar, wird keine Ermässigung gewährt.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat regelt die Höhe der Steuerermässigung.

## **§ 12 Steuerzuschlag für Lastwagen und Sattelschlepper**

<sup>1</sup> Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach § 11 Absatz 1 nicht erfüllen, wird ein Steuerzuschlag von bis zu 25 Prozent erhoben.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat regelt die Höhe des Steuerzuschlages.

### **§ 13 Wechselschilder**

<sup>1</sup> Bei Wechselschildern wird die Motorfahrzeugsteuer für das Fahrzeug mit der höchsten Besteuerung erhoben.

<sup>2</sup> Für jedes weitere Fahrzeug beträgt die Motorfahrzeugsteuer pro Fall 53.6 Franken.

<sup>3</sup> Die höchste Besteuerung im Sinne von Absatz 1 errechnet sich unter anteilmässiger Berücksichtigung von 50 % der Steuerermässigungen beziehungsweise der Steuerzuschläge der beiden Fahrzeuge. Davon ausgenommen sind Veteranenfahrzeuge.

### **§ 14 Teuerung**

<sup>1</sup> Die Motorfahrzeugsteuer wird der jährlichen Teuerung angepasst.

<sup>2</sup> Die Teuerung wird nach dem Landesindex der Konsumentenpreise zur Hälfte ausgeglichen.

<sup>3</sup> Massgebend ist jeweils der Indexstand im August des Vorjahres.

### **§ 15 Verjährung**

Die Steuer verjährt 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie fällig geworden ist.

### **§ 16 Meldepflicht, Ermessensveranlagung, Busse**

<sup>1</sup> Der Fahrzeughalter hat die für den Eintritt der Steuerpflicht oder für eine Änderung der Veranlagung erheblichen Tatsachen der Motorfahrzeugkontrolle zu melden.

<sup>2</sup> Unterlässt der Fahrzeughalter die vorgeschriebene Meldung, so wird die Motorfahrzeugsteuer von der Motorfahrzeugkontrolle nach Ermessen veranlagt.

<sup>3</sup> Bei vorsätzlichem oder grobfahrlässigem Unterlassen der Meldepflicht kann eine Busse durch die Motorfahrzeugkontrolle erhoben werden.

<sup>4</sup> Die Busse beträgt höchstens das Doppelte der Steuer, mindestens aber ein Steuerbetreffnis für 60 Tage.

<sup>5</sup> Vorbehalten bleibt Artikel 99 Ziffer 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>2</sup> über den Strassenverkehr.

### **§ 17 Steuererlass**

<sup>1</sup> Menschen mit einer Behinderung, die auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, kann die Motorfahrzeugsteuer ganz oder teilweise erlassen werden, wenn sie in bedrängten finanziellen Verhältnissen sind und die Bezahlung der Motorfahrzeugsteuer eine unzumutbare Härte bedeuten würde.

<sup>2</sup> Die Sicherheitsdirektion entscheidet über Steuererlassgesuche.

---

<sup>2</sup> SR 741.01

## **§ 18 Ausführungsbestimmungen**

Der Regierungsrat ist zuständig für:

- a. den endgültigen Abschluss von Vereinbarungen mit dem Kanton Basel-Stadt über die Festsetzung der Gebühren für die amtliche Motorfahrzeugprüfung und die amtliche Führerprüfung;
- b. die Festsetzung der Gebühren für die Fahrzeugzulassungen, die Führerzulassungen, die Kanzleitätigkeiten und den Erlass von Verfügungen;
- c. die Festsetzung der Gebühren für Motorfahräder und Motorhandwagen;
- d. die Festsetzung der Gebühren für den Vollzug der bundesrechtlichen Bestimmungen über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern.

## **§ 19 Zeitlich befristete Anhebung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der H2 zwischen Pratteln und Liestal**

<sup>1</sup> Die Sätze der Motorfahrzeugsteuer gemäss den Paragraphen 7, 8 und 13 dieses Gesetzes können zur Äufnung des Fonds zur Finanzierung des Baus der H2 Pratteln-Liestal gemäss § 1 des Gesetzes vom 18. Mai 2006<sup>3</sup> über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal bis Ende 2016 um 25 Prozent angehoben werden.

<sup>2</sup> Von der Anhebung der Motorfahrzeugsteuersätze gemäss Absatz 1 ausgenommen sind alle Motorfahrzeuge, die der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes unterliegen.

## **§ 20 Übergangsbestimmungen**

<sup>1</sup> Für Lastwagen und Sattelschlepper, welche vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes im Kanton Basel-Landschaft eingelöst worden sind und die Anforderungen an die Schadstoffemissionen nach dem neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO- Emissionsgrenzwert oder nach einem strengeren EURO-Emissionsgrenzwert erfüllen, wird die Steuerermässigung für drei Jahre ab Inkrafttreten dieses Gesetzes gewährt.

<sup>2</sup> Fahrzeugen, die gemäss dem Dekret vom 27. November 2008<sup>4</sup> zum Gesetz über die Verkehrsabgaben teilsteuerbefreit waren, wird diese Verkehrssteuerbefreiung weiter, jedoch höchstens während vier Jahren gewährt.

<sup>3</sup> Die Frist gemäss Absatz 2 beginnt mit der ersten Inverkehrsetzung des teilsteuerbefreiten Fahrzeuges zu laufen.

---

<sup>3</sup> GS 35.1006, SGS 439

<sup>4</sup> GS 36.839, SGS 341.1

## **§ 21 Änderung bestehenden Rechts**

Das Gesetz vom 18. Mai 2006<sup>5</sup> über den unverzüglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal wird wie folgt geändert:

### *§ 2 Absatz 2 Buchstabe a*

Dem Fonds werden gutgeschrieben:

- a. die Einnahmen aus der befristeten Anhebung der Motorfahrzeugsteuer gemäss dem Gesetz vom XX.XX.XX über die Motorfahrzeugsteuer;

## **§ 22 Aufhebung bisherigen Rechts**

Es werden aufgehoben:

- a. das Gesetz vom 25. Juni 1981<sup>6</sup> über die Verkehrsabgaben;
- b. das Dekret vom 27. November 2008<sup>7</sup> zum Gesetz über die Verkehrsabgaben;
- c. die Verordnung vom 7. Dezember 1993<sup>8</sup> zum Gesetz über die Verkehrsabgaben.

## **§ 23 Inkrafttreten**

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Liestal, den

IM NAMEN DES LANDRATES:

Die Präsidentin:

Der Landschreiber:

---

<sup>5</sup> GS 35.1006, SGS 439

<sup>6</sup> GS 27.762, SGS 341

<sup>7</sup> GS 36.839, SGS 341.1

<sup>8</sup> GS 31.495, SGS 341.11