



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.0636.01 / 06.5385.05 / 07.5158.04

JSD/P110636 / P065385 / P075158
Basel, 20. April 2011

Regierungsratsbeschluss
Vom 19. April 2011

Ratschlag

betreffend

Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

vom 17. November 1966

Ökologisierung der Baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer (Aufkommensneutrales BONUS-MALUS-Modell zur Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge)

Motion Beat Jans und Konsorten für ein progressives System der emissions- und verbrauchsunabhängigen Motorfahrzeugsteuer

Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend "ökologische" Motorfahrzeugsteuern

Inhaltsverzeichnis

I.	Antrag	S. 4
II.	Um was geht es? / Zusammenfassung	S. 4
III.	Ausgangslage	S. 5
	1. Handlungsbedarf.....	S. 5
	2. Motion Beat Jans und Konsorten.....	S. 5
	3. Interdepartementale Arbeitsgruppe (JSD ff. / WSU).....	S. 7
	4. Ökologischer Handlungsbedarf.....	S. 7
	a) Klimaschutz.....	S. 7
	b) Luftreinhaltung.....	S. 8
IV.	Rahmenbedingungen	S. 9
V.	Energieetikette, CO₂-Ausstoss und EURO-Abgasnormen	S. 10
	1. Energieetikette.....	S. 10
	2. CO ₂ -Ausstoss.....	S. 10
	3. EURO-Abgasnormen.....	S. 11
VI.	Ziele und Merkmale der Gesetzesrevision	S. 11
	1. Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge.....	S. 11
	2. Bemessungsgrundlagen bleiben gleich.....	S. 11
	3. Sockelbeitrag.....	S. 12
	4. Das Bonus-Malus-Modell soll möglichst transparent und einfach anwendbar sein.....	S. 12
	5. Das Steuermodell soll gezielt die „umweltfreundlichsten“ Fahrz- zeuge fördern und sich laufend am aktuellen Stand der Technik orientieren.....	S. 12
	6. Aufkommensneutralität.....	S. 12
	7. Fahrzeuge ohne steuerliche Anpassungen.....	S. 13
	8. Terminologische Anpassungen: Hubraum statt Steuer-PS.....	S. 13
VII.	Bisherige und neue Besteuerung	S. 13
	1. Personenwagen.....	S. 13
	2. Lieferwagen.....	S. 15
	3. Kompetenz Regierungsrat bezüglich Boni und Mali.....	S. 15
VIII.	Auswirkungen der Gesetzesrevision	S. 16
	1. Steuerliche Auswirkungen für Personenwagen.....	S. 16
	2. Steuervergleich.....	S. 17
	3. Steuerliche Auswirkungen für Lieferwagen.....	S. 17
	4. Finanzielle Auswirkungen auf den Kantonshaushalt.....	S. 18
	5. Auswirkungen bei der Motorfahrzeugkontrolle.....	S. 19
	6. Umweltauswirkungen.....	S. 19
IX.	Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern	S. 20
	1. Besteuerung von Motorfahrzeugen mittels Treibstoffverbrauchs	S. 20

2.	Besteuerung von Motorfahrzeugen nach Massgabe der zurückgelegten Kilometer / Umsetzungsprobleme.....	S. 21
3.	„Vergangenheitsbesteuerung“.....	S. 21
4.	Zuverlässigkeit der Steuerbemessungsdaten.....	S. 21
5.	Haushaltsneutralität.....	S. 22
X.	Veteranenfahrzeuge.....	S. 22
1.	Steuerbefreiung für Oldtimer.....	S. 22
2.	Kriterien für Veteranenfahrzeuge.....	S. 22
3.	Pauschale Steuererhebung.....	S. 22
XI.	Übergangsbestimmungen.....	S. 23
XII.	Anträge an den Grossen Rat.....	S. 23

I. Antrag

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen die Anpassung des baselstädtischen Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 zur Einführung eines aufkommensneutralen Bonus-Malus-Modells zwecks Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge.

II. Um was geht es? / Zusammenfassung

„Umweltfreundliche“, d.h. emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge sollen steuerlich entlastet und „umweltunfreundliche“ Fahrzeuge entsprechend belastet werden. Hier vorgeschlagene Steuerdifferenzierungen sollen eine Lenkungswirkung beim Kauf von Neuwagen bewirken und dazu führen, dass die in Basel-Stadt eingelösten Motorfahrzeuge in Zukunft die Umwelt weniger schädigen. Vorliegender Ratschlag spricht von „umweltfreundlichen“ und „umweltunfreundlichen“ Fahrzeugen. Der Richtigkeit halber sei eingangs darauf hingewiesen, dass es lediglich mehr oder weniger umweltbelastende Motorfahrzeuge gibt.

Unzweifelhaft hat die zunehmende Klimaproblematik den Handlungsbedarf in Sachen „umweltfreundliche“ Fahrzeuge erhöht. Die Senkung des Treibstoffverbrauchs und des Schadstoffausstosses von Personenwagen sind langjährige Forderungen. Mit der Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien können die Kantone einen wichtigen Beitrag leisten.

Für Personenwagen sowie Lieferwagen werden mit vorliegender Revision neue Besteuerungen vorgesehen. Diese berücksichtigen ökologische Gesichtspunkte und sind für den Fahrzeughalter nach nachvollziehbaren Kriterien definiert. Bei Personenwagen bildet der CO₂-Emissionswert das Rabatt- bzw. das Zuschlagskriterium, bei Lieferwagen die EURO-Abgasnorm. Diese ökologische Besteuerung soll dazu führen, dass für moderat motorisierte, verbrauchsarme Personenwagen die Motorfahrzeugsteuer eher abnimmt, für hoch oder übermotorisierte Fahrzeuge mit entsprechender Umweltbelastung die Steuer gegenüber heute zunimmt (Bonus-Malus-System).

Da bei den Lieferwagen nach wie vor die Nutzlast die Bemessungsgrundlage bildet, bleibt die steuerliche Bevorteilung gegenüber den Personenwagen bestehen.

Die künftigen Steuerbeträge sind ausgewogen und bewegen sich in einer im Vergleich zu heute grösseren, aber der angestrebten Ökologisierung angepassten Bandbreite. Die Steuerreform ist aufkommensneutral ausgestaltet. Geringfügige Minder- oder Mehreinnahmen sind zeitweise möglich. Mittels einer vom Gesetz eingeräumten Verordnungskompetenz kann der Regierungsrat die ökologischen Rabatte und Zuschläge in einem definierten Rahmen bei Bedarf anpassen (z.B. bei Verschiebungen innerhalb der Gruppe der Bonusberechtigten Fahrzeuge und entsprechenden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen).

Für sämtliche übrigen Fahrzeugarten soll im Moment die heutige Besteuerung beibehalten werden. Der Regierungsrat wird jedoch ermächtigt, diese ökologischen Bemessungskriterien bzw. die damit verbundenen Rabatte und Zuschläge auf weitere Motorfahrzeugkategorien auszudehnen.

Die Annahme des vorliegenden Gesetzesentwurfs erlaubt die Motion Beat Jans und Konsorten für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuern als erledigt abzuschreiben.

III. Ausgangslage

1. Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund der weltweit zu beobachtenden Klimaerwärmung und der zunehmenden Knappheit an fossilen Energieträgern ist der Handlungsbedarf zur Reduktion von Klimagasemissionen und zum sparsamen Umgang mit Erdöl hoch. In dieser Situation sind Massnahmen gefragt, die sowohl Luftschadstoffe wie auch Klimagase reduzieren. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer schafft hier einen Anreiz zur Einsparung von Treibstoffen und zum Umsteigen auf „umweltfreundliche“ Fahrzeuge.

Bereits in der Vergangenheit hat der Kanton Basel-Stadt „umweltfreundliche“ Fahrzeuge steuerlich begünstigt. In den Jahren 1985 bis 1987 wurden mit Katalysatoren versehene Fahrzeuge von der Motorfahrzeugsteuer ausgenommen. Mit Grossratsbeschluss vom 15. Mai 1991 (wirksam seit 1. Januar 1992) hat der Grosse Rat dem Regierungsrat die Möglichkeit eingeräumt, für emissionsarme Motorfahrzeuge die ordentliche Steuer um höchstens 20% zu ermässigen. In den Jahren 1992 bis 1996 kamen emissionsarme Fahrzeuge (FAV1) in den Genuss eines 15%-igen Steuerrabatts. In den Jahren 1997 bis 2001 erhielten der EU-Richtlinie 94/12 entsprechende Fahrzeuge einen Rabatt von 5%. In den Jahren 2002 bis 2006 wurde Fahrzeugen, die der EURO4-Abgasnorm entsprachen, ein Rabatt von 10% gewährt.

Schliesslich stellt die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer eine im baselstädtischen Luftreinhalteplan von 2004 vorgesehene Massnahme dar.

2. Motion Beat Jans und Konsorten

Am 27. Juni 2007 überwies der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt nachstehende Motion „für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer“ an den Regierungsrat.

"Klimaerwärmung, Feinstaubbelastung und Ölknappheit zwingen uns, mehr Kostenwahrheit im motorisierten Verkehr zu erreichen. Eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer kann einen Beitrag dazu leisten. Die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer befürwortet die Einführung eines Bonus-Malus-Systems, das Fahren mit energieeffizienten und umweltfreundlichen Autos belohnt und Fahrzeuge mit hohem Verbrauch und Schadstoffausstoss mit Zusatzsteuern belegt. Dies ergab eine kürzlich durchgeführte repräsentative Befragung von 6000 Haushalten durch eine interdisziplinäre Forschungsgruppe der ETH Zürich.

Der Bundesrat hat am 25. Oktober 2006 in einer Motionsbeantwortung die Einführung einer verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer abgelehnt und darauf hingewiesen, dass diese verfassungsgemäss von den Kantonen zu erheben sei. In derselben Motionsbeantwortung schrieb er auch Folgendes:

„Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Feinstaub ist das UVEK gegenwärtig daran, Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu erarbeiten. Für leichte Motorfahrzeuge bis 3,5 Tonnen wird ein umfassendes Set von Kriterien erstellt, das sich auf

den Treibstoffverbrauch sowie auf die ökologische und gesundheitliche Bedeutung der Emissionen dieser Fahrzeuge bezieht. Dies erlaubt es den verschiedenen Akteuren (Kantonen, Städten, Flottenbetreibern, Bürgerinnen und Bürgern, usw.), energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu kaufen bzw. zu fördern. Es steht den Kantonen frei, dieses Kriterienset auch für eine entsprechende Differenzierung ihrer kantonalen Motorfahrzeugsteuern zu verwenden."

Die bis anhin praktizierte Besteuerung von Motorfahrzeugen nach Hubraum wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Nur die Besteuerung nach Emissionen und Verbrauch kommt dem Anliegen energieeffiziente und abgasarme Fahrzeuge zu fördern, entgegen. Dank dem Kriterienset des UVEK sollte sie auch einfach umzusetzen sein. Die Einführung eines Bonus-Malus-System erlaubt es, die Umstellung aufkommensneutral zu gestalten. Damit mittelfristig eine gewisse Lenkungswirkung erzielt wird, sollte die Steuer progressiv gestaltet werden. Das heisst, emissionsarme Fahrzeuge sollen von den Steuern überproportional entlastet, emissionsstarke Fahrzeuge sollen überproportional belastet werden.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer durch ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System vorzuschlagen. Der Regierungsrat soll das Ziel verfolgen, dieses im Jahr 2009 in Kraft zu setzen. Er wird deshalb aufgefordert dem Grossen Rat spätestens im Januar 2008 einen Vorschlag zu unterbreiten.

Beat Jans, Thomas Baerlocher, Christine Keller, André Weissen, Baschi Dürr, Heinrich Ueberwasser, Christoph Wydler, Jörg Vitelli, Martin Lüchinger, Oswald Inglin, Annemarie von Bidder, Michael Wüthrich, Martina Saner, Stephan Gassmann, Anita Lachenmeier-Thüring"

Mit Präsidialbeschluss vom 2. Juli 2007 (Nr. 07/22/43) überwies der Regierungsrat diese Motion dem (damaligen) Sicherheitsdepartement zur Ausarbeitung einer Vorlage.

Gestützt auf die entsprechenden Vorgaben der Motion Beat Jans und Konsorten machte sich das Justiz- und Sicherheitsdepartement an die Ausarbeitung eines aufkommensneutralen Bonus-Malus-Rabattmodells. Ursprünglich wurde beabsichtigt, die in der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angekündigten Umweltetikette enthaltenen Umweltbelastungspunkte (UBP) als Steuerbemessungskriterium zu verwenden. Diese UBP bilden die Umweltbelastung eines Fahrzeugs vollumfänglich ab, dies im Gegensatz zur jetzigen Energieetikette. Bei der Energieetikette wird durch die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts die Energieeffizienz relativiert bzw. die Umweltbelastung nur teilweise dargestellt. Da sich die Ausarbeitung der Umweltetikette beim Bundesamt für Umwelt (BAFU) verzögerte, beantragte der Regierungsrat mit Zwischenbericht vom 29. April 2009 dem Grossen Rat, die mit der Motion Beat Jans und Konsorten verbundene Frist zur Ausarbeitung einer Vorlage bis Januar 2011 zu erstrecken und den Anzug Thomas Mall und Konsorten stehen zu lassen. Mit Beschluss vom 24. Juni 2009 gab der Grosse Rat diesen Anträgen statt.

Im Rahmen der vom UVEK zur Umweltetikette durchgeführten Anhörung begrüßte der Regierungsrat den vorgeschlagenen Entwurf zur Umweltetikette und wies auf den Zusammenhang zwischen dieser und der geplanten baselstädtischen Motorfahrzeugsteuerrevision hin. Im Mai 2010 erkundigte sich der Regierungsrat schriftlich bei Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger, dem damaligen Vorsteher des UVEK, nach dem Stand des Geschäftes und bat um eine beförderliche Behandlung. Aufgrund dieser unklaren Situation beantragte der Regie-

rungsrat dem Grossen Rat für die Ausarbeitung vorliegender Motorfahrzeugsteuervorlage eine weitere Fristerstreckung. Mit Beschluss vom 24. Juni 2010 gab der Grosse Rat diesem Fristerstreckungsgesuch für die Erfüllung der Motion statt und erstreckte die Frist bis zum 30. April 2011.

Mit Schreiben vom 16. Juli 2010 informierte der obig genannte Vorsteher des UVEK den Regierungsrat, dass der Bundesrat entschieden habe, auf die Umweltetikette zu verzichten und die bestehende Energieetikette beizubehalten aber zu modifizieren: Elektro- und biobetriebene Fahrzeuge sollten integriert werden und der CO₂-Ausstoss verstärkt Berücksichtigung finden. Im Moment (Stand Februar/März 2011) führt das UVEK/Bundesamt für Energie gerade die Anhörung betreffend die Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen durch.

3. Interdepartementale Arbeitsgruppe (JSD ff. / WSU)

Gestützt auf diese neue Ausgangslage und auf Vorschlag des Vorstehers des JSD hat der Regierungsrat eine gemeinsame Arbeitsgruppe (JSD ff. / WSU) mit der Ausarbeitung eines mehrheits- und tragfähigen Entwurfs eines geänderten Motorfahrzeugsteuergesetzes beauftragt (RRB vom 14. September 2010; Nr. 10/28/33). Anlässlich einer Arbeitsgruppensitzung unter der Leitung der Vorsteher von JSD und WSU wurden folgende **Eckwerte** für die zukünftige - nach ökologischen Gesichtspunkten bemessene - Motorfahrzeugsteuer festgelegt:

- Für die Grundbesteuerung bleibt die Hubraumgrösse massgebend, neu kommt ein angepasster progressiver Steuersatz zum Tragen.
- Zwecks Zusprenkung eines Bonus bzw. Auferlegung eines Malus ist der CO₂-Emissionswert massgebend. Es erfolgt eine periodische Anpassung an die technische Weiterentwicklung. Für ältere Fahrzeuge soll ein abgestufter Malus eingeführt werden.
- Im Sinne der Motion Beat Jans und Konsorten hat das Besteuerungsmodell aufkommensneutral zu sein. Die neue Motorfahrzeugsteuer wird nach oben hin nicht begrenzt; je hubraumstärker bzw. je mehr CO₂ ein Fahrzeug ausstösst, desto höher soll die Steuer sein. Die Progression soll allerdings bei den äusserst hubraumstarken Fahrzeugen nicht unbeschränkt zunehmen; zu hohe Einnahmen bei Luxuslimousinen und übermotorisierten Sportwagen schränken - vor dem Hintergrund der geforderten Aufkommensneutralität - den Gestaltungsspielraum bei Mittelklassewagen (zu sehr) ein.
- Für sämtliche Fahrzeuge ist mindestens ein Sockelbeitrag für die Benutzung der Strasseninfrastruktur zu leisten (auch Nullemissionsfahrzeuge wie beispielsweise Elektroautos sind steuerpflichtig).
- Für Veteranenfahrzeuge soll eine kostendeckende Minimalgebühr erhoben werden.
- Im Rahmen vorliegender Gesetzesrevision sollen auch Lieferwagen (modulartig) einbezogen werden.

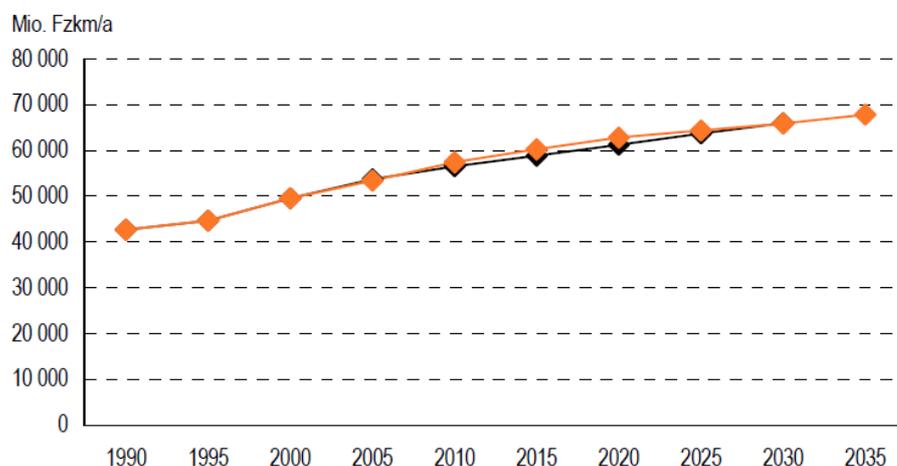
4. Ökologischer Handlungsbedarf

a) Klimaschutz

Im Rahmen des Kyoto-Abkommens verpflichtete sich die Schweiz, ihre Treibhausgasemissionen im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber 1990 um 8% zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, verabschiedete das Parlament im Jahre 1999 das CO₂-Gesetz als Kernstück der Schweizerischen Klimapolitik.

In der Schweiz betragen die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen im Jahr 1990 15.4 Mio. Tonnen. 2008 waren es bereits 16.7 Mio. Tonnen. Diese Zunahme von rund 10 %

steht im Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Schweiz. Nicht unwesentliche Ursache hierfür ist das gestiegene Verkehrswachstum, welches Effizienzgewinne durch sparsamere Antriebe deutlich überlagert. Wurden im Jahr 1990 rund 43'000 Mio. Fahrzeugkilometer (Fzkm) mit Personenwagen gefahren, sind es heute bereits 58'000 Mio. Fzkm/a.



Fahrleistungsentwicklung Personenwagenverkehr 1990-2035 (Mio. Fzkm/a)

Bis 2030 muss von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden. Ohne zusätzliche politische und technologische Massnahmen, die die CO₂-Emissionen bekämpfen, sind weitere Emissionssteigerungen zu erwarten.

Die eidgenössische CO₂-Emissionspolitik ruht auf zwei Pfeilern:

- Vereinbarung mit der auto-schweiz mit dem Ziel, dass neu zugelassene Personenwagen bestimmte Treibstoffverbrauchslimiten nicht überschreiten
- Verbrauchsangaben auf der Energietiketette als Information für Neuwagenkäufer

Fiskalische Massnahmen wurden bisher noch nicht umgesetzt. Auf Bundesebene wird zurzeit die Einführung eines Bonus-Systems bei der Automobilsteuer geprüft. Auf kantonaler Ebene sollen „ökologisierte“ Motorfahrzeugsteuern Anreize zum Kauf von umweltfreundlichen Fahrzeugen schaffen.

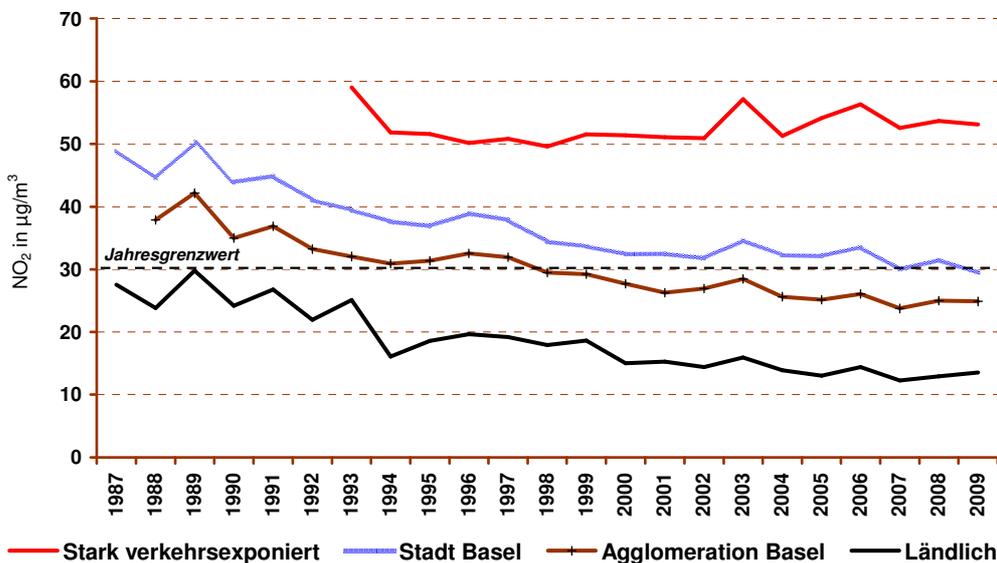
Damit der motorisierte Verkehr langfristig zum Klimaschutz und zur CO₂-Abnahme beiträgt, gilt es, ein Höchstmass an Mobilität mit möglichst wenig CO₂-Emissionen zu erreichen. Dafür sind verschiedene Massnahmen notwendig. Die Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer stellt eine solche Massnahme dar.

b) Luftreinhaltung

In der Stadt Basel ist an stark verkehrsbelasteten Orten die Luft durch Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) übermässig belastet. Abseits der Hauptverkehrsachsen bzw. in den Wohnquartieren liegt die Dauerbelastung für PM10 und NO₂ im Bereich der Grenzwerte (s. nachfolgende Abbildung).

Die übermässige Schadstoffbelastung der Luft führt zu Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit wie auch zu Umweltschädigungen.

Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid (NO₂): 1987 - 2009



Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte von 1987 bis heute.

Seit Messbeginn hat die NO₂-Konzentration kontinuierlich abgenommen, mit Ausnahme entlang von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen.

Der Luftschadstoff-Ausstoss des motorisierten Verkehrs hat in den vergangenen Jahren abgenommen. Diese Entwicklung fusst auf strengeren Abgas- und Treibstoffqualitätsvorschriften. Dennoch ist der motorisierte Strassenverkehr noch immer einer der Hauptverursacher von Stickoxid-Emissionen (NO_x), Feinstaub und krebserregendem Dieseleruss.

Für die nächsten Jahre wird bei allen Schadstoffen eine weitere Abnahme prognostiziert. Um die lufthygienischen Ziele in der Region Basel zu erreichen, sind folgende zusätzlichen Reduktionen des Schadstoffausstosses notwendig:

- Die heutigen NO_x-Emissionen müssen um weitere 20% und
- der Ausstoss an PM10 ebenfalls um 40% gesenkt werden.

IV. Rahmenbedingungen

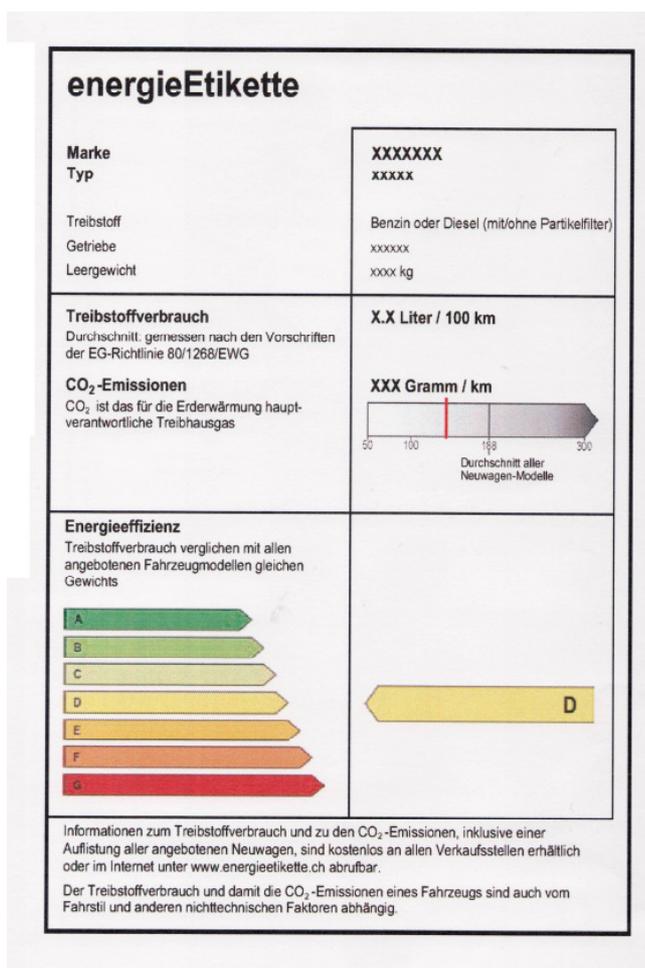
Neben vorgenannten Eckwerten hat eine ökologische Steuererhebung folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Damit die Kantone die Motorfahrzeugsteuer automatisiert bzw. effizient erheben können, müssen die für die Steuerbemessung notwendigen Fahrzeugdaten (via die Bundesysteme MOFIS und TARGA), elektronisch erhältlich sein.
- Die Bemessungskriterien müssen für die Fahrzeughalter transparent und nachvollziehbar sein.
- Sowohl „alte“ wie auch „neue“ Fahrzeuge müssen besteuert werden können. CO₂-Emissionswerte und Energieetikette sind erst seit 2002 vorhanden; d.h. im Moment können lediglich für ca. 45% der Personenwagen die CO₂-Emissionswerte erhältlich gemacht werden.
- Der CO₂-Emissionswert wird aller Voraussicht nach die langfristige ökologische Leitgrösse sein.

V. Energieetikette, CO₂-Ausstoss und EURO-Abgasnormen

1. Energieetikette

In der Schweiz ist für Personenwagen das Bewertungssystem der Energieetikette in Kraft. Jedes neu verkaufte Fahrzeug ist mittels der Energieetikette klassiert. Diese enthält sechs Informationen: Treibstoff, Getriebe, Gewicht, Verbrauch, CO₂-Emissionen und Energieeffizienz A bis G. Dabei werden je 1/7 der Neuwagenmodelle anhand des **gewichtsrelativen** Treibstoffverbrauchs in die Energiekategorien A - G eingeteilt.



Für die übrigen leichten Fahrzeugkategorien (insbesondere für Lieferwagen und Motorräder) existieren keine in der Schweiz entwickelten ökologischen Bemessungskriterien (d.h. grossmehheitlich fehlen für diese Fahrzeuge im Moment noch die CO₂-Emissionswerte).

2. CO₂-Ausstoss

Wie ausgeführt, ist der motorisierte Individualverkehr für einen Grossteil der CO₂-Immissionen verantwortlich. Mittelfristig zeichnen sich technische Lösungen ab, die CO₂-freie Motorfahrzeuge ermöglichen. Bis dahin wird es noch ein paar Jahre dauern. In der Zwischenzeit sind Anreize für den Erwerb von CO₂-armen Neuwagen zu schaffen. Die EU-Kommission will bis 2012 den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von Neuwagen auf 130g/km begrenzen. Dieses Ziel entspricht einem Kraftstoffverbrauch von 5,4 Liter Benzin oder 4,7 Liter Diesel pro 100km.

Zur Unterstützung seiner Energie-, Klima- und Umweltpolitik will der Bund die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen ebenfalls nicht nur durch technologische Massnahmen senken. Im Dezember 2010 hat der Nationalrat im indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Für menschenfreundlichere Fahrzeuge" beschlossen, die CO₂-Emissionen bei Neuwagen von 160g CO₂/km im Jahr 2009 auf 130g CO₂/km im 2015 zu senken (Die Volksinitiative fordert eine maximale CO₂-Ausstossgrenze von 250g/km für Personenwagen). Somit decken sich die CO₂-Zielwerte des Bundes mit denjenigen der EU.

3. EURO-Abgasnormen

Zu Beginn der siebziger Jahre wurden in der Schweiz die ersten Abgasvorschriften eingeführt. 1971 trat eine partielle Begrenzung der Kohlenmonoxid-Abgasemissionen in Kraft, 1974 wurden Grenzwerte auch für andere Schadstoffe eingeführt und der Typenprüfzyklus standardisiert.

Seit 1995 übernimmt die Schweiz die Abgasnormen und die Daten für deren Inkraftsetzung der Europäischen Union. Bei den EURO-Normen handelt es sich um europaweit gültige Abgasnormen, die für Kraftfahrzeuge Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel (PM) festlegen und auf denen die Fahrzeuge in Schadstoffklassen eingeteilt werden. Mittels der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) werden diese Emissionsgrenzwerte jeweils ins Schweizerische Recht übernommen.

Die in den EURO-Normen enthaltenen Schadstoffgrenzwerte werden entsprechend der technischen Entwicklungen laufend aktualisiert bzw. gesenkt. Neuere EURO-Normen weisen somit tiefere Schadstoffgrenzwerte auf als ältere. Die EURO-Normen eignen sich somit zur ökologischen Differenzierung, da neuere EURO-Normen bessere Emissionswerte aufweisen.

Seit dem 1. September 2010 gilt europaweit für neue Personenfahrzeuge die EURO5-Norm. Diesel-Fahrzeuge müssen seither mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein. Die EURO6-Norm gilt ab 1. September 2014 für die Typenzulassung und ab 1. September 2015 für die Zulassung und den Verkauf von Neuwagen. Die EURO5-Abgasnorm gilt für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 3'500kg.

VI. Ziele und Merkmale der Gesetzesrevision

1. Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge

Entsprechend der Motion Beat Jans und Konsorten soll die baselstädtische Motorfahrzeugsteuer derart ausgestaltet werden, dass energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden und ineffiziente und emissionsstarke Fahrzeuge steuerlich stärker belastet werden. Dieser Steueranreiz soll zum vermehrten Kauf von ökologischen Fahrzeugen führen.

2. Bemessungsgrundlagen bleiben gleich

Für Personenwagen bleibt der Hubraum, für Lieferwagen die Nutzlast das entscheidende Steuerbemessungskriterium.

Bonusberechtigte Personenwagen entsprechen der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm und unterschreiten zusätzlich den jeweils vom Regierungsrat entsprechend der technologischen Entwicklung festgelegten CO₂-Emissionswert. Personenwagen, die nicht der neuesten EURO-Abgasnorm entsprechen oder den festgelegten CO₂-Grenzwert überschreiten, werden mit einem Malus belegt. Der Bonus wird während den ersten drei

bzw. vier Jahren nach der erstmaligen Inverkehrsetzung gewährt. Der Malus ist für die ganze Dauer der „Inverkehrbelassung“ geschuldet; dieser kann sich erhöhen.

Für Lieferwagen bildet - mangels CO₂-Emissionswerten - die neueste EURO-Norm das Bonus bzw. das Malus-Kriterium.

3. Sockelbeitrag

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass alle Personenwagen - unabhängig von ihrem Antriebssystem - die Strasse nutzen, haben sämtliche Fahrzeuge einen Sockelbeitrag (im Sinne eines Nutzungsentgelts) in Höhe von CHF 180 zu leisten. Mangels Hubraum und fehlendem CO₂-Ausstoss haben Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (Elektro-, Gas- oder Hybridfahrzeuge) gegebenenfalls keine zusätzliche Steuer und keinen Malus zu bezahlen. Ein allfälliger Bonus kann hingegen nie zur Unterschreitung dieses Sockelbeitrages führen. Bis anhin haben Personenwagen, die als emissionsarme Motorfahrzeuge gegolten haben (v.a. Fahrzeuge mit Elektroantrieb), von einer Steuerermässigung von 20 % profitiert. Bei sämtlichen übrigen Personenwagen bildet dieser Sockelbeitrag ebenfalls einen im Grundbetrag integrierten Teil der Motorfahrzeugsteuer.

Die Festlegung dieses Sockelbeitrags auf CHF 180 spiegelt die Tatsache wider, dass vorliegende Motorfahrzeugsteuerrevision aufkommensneutral zu sein hat, eine progressive Besteuerung beim Hubraum greifen soll und die zusätzlichen Rabatte und Zuschläge genügend Anreiz für die Wahl eines „umweltfreundlichen“ Fahrzeuges bilden sollen.

4. Das Bonus-Malus-Modell soll möglichst transparent und einfach anwendbar sein

Auf der Homepage der Motorfahrzeugkontrolle werden die jeweiligen Rabatte und Zuschläge ersichtlich sein. Mittels eines Rechners kann ein potentieller Fahrzeugkäufer die voraussichtliche Jahressteuer berechnen. Um Fahrzeuge überhaupt besteuern zu können, müssen die Bemessungsgrundlagen als technische Grössen (z.B. Hubraum, Nutzlast, EURO-Abgasnorm oder CO₂-Emissionswert) im Fahrzeugausweis eingetragen sein oder aus der entsprechenden Typengenehmigungsnummer entnommen werden können. Darauf basierende Steuerveranlagungen sind transparent und können einfach überprüft werden.

Die für den Vollzug des baselstädtischen Motorfahrzeugsteuergesetzes zuständige Motorfahrzeugkontrolle soll die revidierten Gesetzesänderungen ohne grösseren Aufwand automatisiert vollziehen können.

5. Das Steuermodell soll gezielt die „umweltfreundlichsten“ Fahrzeuge fördern und sich laufend am aktuellen Stand der Technik orientieren

Der Regierungsrat wird ermächtigt, den für den Rabatt bzw. Zuschlag entscheidenden CO₂-Emissionswert entsprechend der technologischen Fahrzeugentwicklung periodisch anzupassen, d.h. nach unten zu korrigieren. Ebenfalls soll der Regierungsrat vorliegendes Bonus-Malus-Modell auf weitere Fahrzeugkategorien ausdehnen können, sobald entsprechende Bemessungskriterien vorhanden sind.

6. Aufkommensneutralität

Die Motion Beat Jans und Konsorten verlangt eine progressive Motorfahrzeugbesteuerung, die mit einem Bonus-Malus-System gekoppelt ist. Vorliegende Vorlage sieht deshalb vor, dass hubraumstarke Fahrzeuge stärker besteuert und moderat motorisierte Fahrzeuge tendenziell begünstigt werden. Diese verstärkte progressive Hubraumbesteuerung ist so ausgestaltet, dass prinzipiell weder Mehr- noch Mindereinnahmen erzielt werden.

7. Fahrzeuge ohne steuerliche Anpassungen

Die übrigen Fahrzeugkategorien wie schwere Personenwagen, leichte Motorwagen, Kleinbusse, Motorräder, Lastwagen, schwere Motorwagen, Gesellschaftswagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge etc. bleiben von vorliegender Steuerrevision ausgenommen. Diese Fahrzeugkategorien bilden nur einen marginalen Teil der baselstädtischen Fahrzeugflotte. Gleichzeitig liegen noch keine geeigneten ökologischen Bemessungskriterien vor, die heutige Besteuerung erscheint angemessen, diese Fahrzeuge nehmen die Strasse wenig in Anspruch (z.B. landwirtschaftliche Fahrzeuge) oder sind nicht motorisiert (z.B. Anhänger). Nicht vergessen werden darf, dass eine tiefe Besteuerung - gerade für Fuhrhalter - einen Standortvorteil darstellt. Im Vergleich zu umliegenden Kantonen sind die Steuern für Lastwagen, Gesellschaftswagen und schwere Motorwagen relativ niedrig.

8. Terminologische Anpassungen: Hubraum statt Steuer-PS

Das aktuelle Motorfahrzeugsteuergesetz verwendet anstelle des Begriffs Hubraum den veralteten Begriff Steuer-PS. Dieser Begriff basiert auf folgender Formel (für Hubkolben-Motor):

$$N = 0,4 \times i \times d^2 \times S$$

(N = Steuer-PS, I = Zahl der Zylinder, d = innerer Durchmesser eines Zylinders, S = Kolbenhub)

Da die Angabe der Steuer-PS heutzutage meist fehlt bzw. der Hubraum direkt angegeben wird, und Personenwagen neu direkt nach Hubraum besteuert werden, wird im Rahmen dieser Teilrevision der Begriff Steuer-PS generell durch Hubraum ersetzt. Auch Motorräder, Dreiräder, Kleinmotorfahrzeuge, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sollen - um der Einheitlichkeit und Verständlichkeit willen - nicht mehr wie bis anhin über den früher gebräuchlichen „Umweg“ der Steuer-PS tarifiert werden. Diese terminologischen Anpassungen allein führen bei den betroffenen Motorfahrzeugkategorien jedoch zu keinen Steueränderungen; allenfalls ergeben sich Rundungsdifferenzen.

VII. Bisherige und neue Besteuerung

1. Personenwagen

Aktuell setzt sich die Besteuerung von Personenwagen aus einer Grundbesteuerung nach Steuer-PS und einem allfälligen ökologischen Rabatt für emissionsarme Fahrzeuge zusammen. Im Moment gelangen Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb in den Genuss dieses Rabatts in Höhe von 20%. Bekanntlich stellt das Steuerbemessungskriterium „Steuer-PS“ eine früher gebräuchliche technische Grösse dar, die heute praktisch nicht mehr Verwendung findet. Neu setzt sich der Steuerbetrag aus einem Grundbetrag minus einem Bonus bzw. plus einem Malus zusammen. Der Bonus und der Malus sind je dreistufig ausgestaltet. Der Grundbetrag selber setzt sich aus einem Sockelbeitrag und einer progressiven Hubraumbesteuerung zusammen.

Steuerbetrag:

a) Grundbetrag

Progressive Hubraumbesteuerung + Sockelbeitrag (im Hubraumbetrag enthalten)
--

-

+

b) Bonus / Malus

Bonus (vorgesehen ist eine dreistufige Ausgestaltung)

Malus (vorgesehen ist eine dreistufige Ausgestaltung)

Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, die über keinen Hubraum verfügen und keine CO₂-Emissionen ausstossen, bezahlen lediglich den Sockelbeitrag, da ihnen der höchstmögliche Bonus zugesprochen wird. Dieser Sockelbeitrag kann nie unterschritten werden. Die Hubraumbesteuerung ist progressiv ausgestaltet (bereits hier soll eine CO₂-Lenkung stattfinden).

Vorgesehen sind drei Bonus- und drei Malus-Stufen. Grundvoraussetzung um in den Genuss eines Bonus zu gelangen ist, dass das entsprechende Fahrzeug der neuesten obligatorisch anzuwendenden Euro-Emissionsnorm entspricht (zurzeit ist dies die EURO5-Norm). Zusätzlich muss das Fahrzeug einen vom Regierungsrat gestützt auf die technologische Entwicklung festgelegten CO₂-Emissionswert unterschreiten. Voraussichtlich wird dies ein Wert kleiner als 150g/km sein. Aktuell liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss von Neuwagen bei 167g/km.

Leistungsstarke Fahrzeuge (vor allem hubraumstarke Luxus- oder Sportwagen), die zwar über die neueste Motorentechnologie verfügen (EURO5-Abgasnorm), aber den CO₂-Emissionswert überschreiten, sind Malus-pflichtig. Der Malus ist ebenfalls 3-stufig ausgestaltet.

Sämtliche älteren Personenwagen, die nicht über die neueste obligatorisch anzuwendende EURO-Abgasnorm verfügen, haben ebenfalls einen Malus zu bezahlen. Dies gilt auch für EURO4-Abgasnorm-Fahrzeuge, die den vom Regierungsrat festgelegten CO₂-Emissionswert unterschreiten. Fahrzeuge mit älterer Motorentechnologie können partiell gute Emissionswerte aufweisen (z.B. CO₂-Werte), über die ganze Bandbreite der ausgestossenen Abgase betrachtet, sind sie jedoch klar schlechter als Fahrzeuge mit der neuesten Motorentechnologie. Vergleicht man EURO4-Fahrzeuge mit EURO5-Fahrzeugen, müssen beispielsweise erstere - sofern es sich um Dieselfahrzeuge handelt - noch keinen Partikelfilter aufweisen und der tolerierte Stickstoffemissionswert liegt höher. Neben schlechteren Emissionswerten weisen zudem viele EURO4-Fahrzeuge keinen CO₂-Wert aus bzw. dieser kann nicht automatisiert zugewiesen werden. Eine differenzierte Ausgestaltung wie bei den EURO5-Fahrzeugen ist somit nicht möglich. Gestützt auf den jeweils aktuellen Fahrzeugbestand und entsprechend den Modellrechnungen wird der Regierungsrat periodisch die jeweiligen Bonus- und Malusbeträge festlegen. Diese sind nach oben und unten bei CHF 250 begrenzt. Vor dem Hintergrund der geforderten Aufkommensneutralität wird es darum gehen, alte und „übermotorisierte“ Fahrzeuge für den normalen Strassenverkehr mit einem möglichst hohen Malus zu belasten. Moderat motorisierte Personenwagen (wie z.B. Kleinwagen, Kompaktwagen und Familienwagen) mit entsprechenden CO₂-Emissionswerten sollen gleich besteuert werden bzw. in den Genuss eines Bonus kommen. Aufgrund der Tatsa-

che, dass im Moment nur verhältnismässig wenige Fahrzeuge bonusberechtigt sind, hingegen noch zahlreiche ältere und alte Fahrzeuge (1. Inverkehrsetzung vor dem Jahre 2000) im Verkehr sind, werden anfänglich - um eine gewisse ökologische Lenkungswirkung zu erzielen - tendenziell eher Ertragsüberschüsse resultieren müssen; mittelfristig werden sich die Einnahmen nivellieren (s. VIII. 4.). Der vom Regierungsrat zugesprochene Bonus wird für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahre gewährt. Der Malus bleibt für die gesamte Dauer der Inverkehrsetzung in Kraft; dieser kann sich erhöhen.

2. Lieferwagen

Aktuell setzt sich der Steuerbetrag bei Lieferwagen aus einer Grundbesteuerung nach Nutzlast und einem allfälligen ökologischen Rabatt zusammen (im Moment gelangen Lieferwagen mit elektrischem Antrieb in den Genuss dieses Rabatts). Für das Gewerbe sind Lieferwagen meist ein unumgängliches Arbeitsinstrument; die Besteuerung nach Nutzlast begünstigt diese Fahrzeugkategorie tendenziell gegenüber herkömmlichen Personenwagen. Diese gewerbefreundliche Art der Grundbesteuerung mit moderaten Ansätzen soll bleiben. Neu sollen Lieferwagen ebenfalls in den Genuss eines Bonus gelangen oder mit einem Malus belegt werden. Ein gestützt auf den CO₂-Emissionswert festgelegter Bonus ist mangels verfügbarer Daten noch nicht möglich (Im Moment ist lediglich von einem Drittel (5'100 Fahrzeuge) der in Basel-Stadt immatrikulierten Lieferwagen der CO₂-Emissionswert verfügbar.). Deshalb sollen diejenigen Lieferwagen einen Bonus erhalten, die über die neueste obligatorisch anzuwendende Euro-Abgasnorm verfügen (im Moment ist dies ebenfalls die EURO5-Norm). Sämtliche übrigen Lieferwagen werden mit einem Malus belastet. Für Lieferwagen eignen sich die EURO-Normen zur ökologischen Differenzierung, da neuere EURO-Normen gegenüber früheren tendenziell bessere Werte aufweisen und die EURO-Normen bei diesen Fahrzeugkategorien laufend aktualisiert werden. Auf eine Abstufung wie bei den Personenwagen wird aus Gründen der Einfachheit verzichtet. Im Übrigen ist die Lenkungswirkung auch nicht so gross, da rund zehn Mal weniger Lieferwagen als Personenwagen in Basel-Stadt immatrikuliert sind. Dennoch ist gerade bei dieser Fahrzeugkategorie Handlungsbedarf angesagt, da sich zum Teil noch diverse (ur-)alte Fahrzeuge im Verkehr tummeln. Bezüglich der Befristung der Boni und Mali sollen die gleichen Bedingungen gelten wie bei Personenwagen. Ebenfalls findet eine periodische Anpassung statt.

3. Kompetenz Regierungsrat bezüglich Boni und Mali

Die Boni und Mali können als Steuerabzüge bzw. als Steuerzuschläge von maximal CHF 250 ausgestaltet werden. Dem Regierungsrat wird im revidierten Gesetz eine Kompetenz zur Regelung der konkreten Höhe dieser Rabattstufen eingeräumt. Damit verfügt der Regierungsrat über einen gewissen Spielraum zur Anpassung der ökologischen Bemessungsgrundlage z.B. bei Verschiebungen der Fahrzeuganzahl je Effizienzklasse. Für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des revidierten Gesetzes werden diese Rabatte und Zuschläge bei den Personenwagen voraussichtlich wie folgt festgelegt:

Ältere Fahrzeuge (EURO4-Abgasnorm und schlechter)

Malus 1	EURO4-Abgasnorm (Fahrzeuge ab 1. Jan. 2006 und älter)	CHF 75.00
Malus 2	EURO3-Abgasnorm (Fahrzeuge ab 1. Jan. 2001 und älter)	CHF 100.00
Malus 3	EURO2-Abgasnorm und schlechter (Fahrzeuge ab 1. Okt.1996 und älter)	CHF 150.00

Neuere Fahrzeuge (EURO5-Abgasnorm und besser)Der aktuelle CO₂-Emissionsgrenzwert beträgt 150g CO₂

Bonus 1	149 bis 130g CO ₂	CHF 150.00
Bonus 2	129 bis 110g CO ₂	CHF 200.00
Bonus 3	Unter 110g CO ₂	CHF 250.00
Malus 1	151 bis 180g CO ₂	CHF 50.00
Malus 2	181 bis 210g CO ₂	CHF 75.00
Malus 3	Ab 210g CO ₂	CHF 100.00

VIII. Auswirkungen der Gesetzesrevision**1. Steuerliche Auswirkungen für Personenwagen**

Im Gegensatz zur momentan noch degressiven Besteuerung wird die künftige progressive Hubraumbesteuerung und der zusätzliche Bonus generell Fahrzeuge belohnen, die über einen eher kleinen Motor verfügen; d.h. Kleinwagen- und Kompaktklassemodelle, aber auch moderat motorisierte Mittelklassemodelle.

Sport- und Geländewagen sowie teilweise Modelle der oberen Mittel- und Luxusklasse werden hingegen tendenziell höher und teils markant höher besteuert, wenn sie hohe Hubraumwerte aufweisen. Diese Fahrzeuge weisen oft eine Motorisierung auf, die im Prinzip nicht nötig ist. Bei einzelnen Fahrzeugen wird die Besteuerung stark ausschlagen, beispielsweise bei Fahrzeugen mit fünf oder sechs Liter Hubraum. Diese sind jedoch seltene Exemplare im baselstädtischen Motorwagenpark und Käufern solcher Fahrzeuge ist die künftig höher ausfallende Steuer zumutbar.

Personenwagen mit alternativen Antriebsquellen (Hybrid-, Gas- und Elektroantrieb) - aktuell profitieren nur reine Elektrofahrzeuge von einer Steuerermässigung von 20% - werden künftig nach denselben Bemessungsgrundlagen wie die übrigen Personenwagen besteuert und haben meist nur den Sockelbeitrag zu bezahlen. Tendenziell wird die Steuer gegenüber heute abnehmen und im Vergleich zu herkömmlich motorisierten Fahrzeugen wird sie eher tief sein.

Die vorgesehenen neuen Steueransätze sind ökologischer und für den Fahrzeughalter nach nachvollziehbaren Kriterien definiert.

Fahrzeughalter mit moderat motorisierten und damit ökologischeren Fahrzeugen werden tendenziell eher entlastet, während jene mit hoch motorisierten Fahrzeugen steuerlich stärker belastet werden. Die künftigen Steuerbeträge sind ausgewogen und bewegen sich in einer grösseren, aber der angestrebten Ökologisierung angepassten Tragweite (s. Beispiele). Bei den Personenwagen führt das neue Besteuerungsmodell künftig tendenziell zu mehrheitlich steuerlich entlasteten Fahrzeugen. Diesen stehen weniger aber entsprechend höher besteuerte Fahrzeuge gegenüber.

2. Steuervergleich

Bisherige und neu vorgesehene Steuererhebung im Vergleich bei einer repräsentativen Auswahl von Personenwagen

Marke	Typ	Hubraum In cm3	CO2- Ausstoss	Emis- sions- code	Steuer l s t CHF	Grundbetrag Steuer Neu	Bonus/Malus CHF N e u	Steuer N e u CHF
Smart	Cabrio cdi	799	86	B5a	184.00	270.00	Bon 250.00	180.00
Fiat	500 Twinair	875	95	B5a	184.00	270.00	Bon 250.00	180.00
Toyota	iQ 1.0	998	105	B5b	230.00	270.00	Bon 250.00	180.00
VW	Polo 1.2 TDI	1199	87	B5a	276.00	290.00	Bon 250.00	180.00
Honda	Insight Hybrid	1339	101	B5a	322.00	312.00	Bon 250.00	180.00
Peugeot	308 1.4i	1397	149	B5a	322.00	312.00	Bon 150.00	180.00
Audi	A3 1.6 TDI	1598	99	B5a	368.00	336.00	Bon 250.00	180.00
VW	Touran 1.6 TDI	1598	121	B5a	368.00	336.00	Bon 200.00	180.00
Toyota	Prius PHV	1798	59	B5a	414.00	362.00	Bon 250.00	180.00
Alfa Romeo	156 1.9 JTD	1910	157	B04	449.00	390.00	Mal 75.00	465.00
Volvo	S80 D3	1984	154	B5a	449.00	390.00	Mal 50.00	440.00
Mercedes-Benz	E250CDI	2143	164	B5a	484.00	420.00	Mal 50.00	470.00
Volvo	XC90 D5	2400	219	B5a	519.00	452.00	Mal 100.00	552.00
Mazda	RX-8	2616	267	B04	554.00	522.00	Mal 75.00	597.00
BMW	730d	2993	216	B04	624.00	560.00	Mal 75.00	635.00
Lexus	RX450h	3456	148	B04	729.00	686.00	Mal 75.00	761.00
Toyota	Landcruiser	4164	282	B03	834.00	830.00	Mal 100.00	930.00
BMW	X6 M	4395	325	B5a	869.00	880.00	Mal 100.00	980.00

Motorfahrzeugsteuervergleich mit anderen Kantonen (Stand 2011)

Marke	Typ	BS CHF Neu	AG CHF	BL CHF	SO CHF	BE CHF	JU CHF	ZH CHF
Smart	Cabrio cdi	180.00	180.00	367.00	225.00	376.00	363.00	200.00
Fiat	500 Twinair	180.00	180.00	479.00	238.00	475.00	459.00	216.00
Toyota	iQ 1.0	180.00	180.00	423.00	252.00	425.00	411.00	233.00
VW	Polo 1.2 TDI	180.00	204.00	566.00	278.00	552.00	534.00	265.00
Honda	Insight Hybrid	180.00	228.00	289.00	305.00	562.00	272.00	149.00
Peugeot	308 1.4i	180.00	228.00	613.00	305.00	594.00	572.00	298.00
Audi	A3 1.6 TDI	180.00	252.00	641.00	334.00	619.00	597.00	330.00
VW	Touran 1.6 TDI	180.00	252.00	762.00	334.00	718.00	694.00	330.00
Toyota	Prius PHV	180.00	276.00	334.00	368.00	642.00	310.00	181.00
Alfa Rom.	156 1.9 JTD	465.00	300.00	631.00	402.00	610.00	589.00	395.00
Volvo	S80 D3	440.00	300.00	765.00	402.00	721.00	696.00	395.00
Mercedes	E250CDI	470.00	324.00	797.00	436.00	745.00	719.00	428.00
Volvo	XC90 D5	552.00	348.00	958.00	487.00	867.00	837.00	460.00
Mazda	RX-8	597.00	372.00	636.00	521.00	614.00	593.00	509.00
BMW	730d	635.00	420.00	867.00	572.00	798.00	771.00	558.00
Lexus	RX450h	761.00	492.00	472.00	657.00	856.00	414.00	319.00
Toyota	Landcruiser	930.00	564.00	1139.00	776.00	996.00	962.00	753.00
BMW	X6 M	980.00	588.00	992.00	810.00	893.00	871.00	785.00

3. Steuerliche Auswirkungen für Lieferwagen

Mit der Beibehaltung der Nutzlastbesteuerung gepaart mit einem ökologischen Bonus bzw. Malus wird die gegenüber Personenwagen verhältnismässig geringere Besteuerung beibehalten. Dahinter steht bekanntlich der Gedanke, die meist gewerblich eingesetzten Lieferwagen steuerlich nicht zu hoch zu belasten. Betreffend Treibstoffverbrauch stehen diese Fahrzeuge im Durchschnitt hinter den PW, da sie im Schnitt weniger stark motorisiert sind. Wie bei den Personenwagen bestehen bezüglich Motorisierung und Schadstoffausstoss Unterschiede, oft sind noch alte Fahrzeuge mit hohem Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss im Verkehr.

Aufgrund des von der EURO-Abgasnorm abhängigen Bonus bzw. Malus wird sich die Steuer für das einzelne Fahrzeug mehrheitlich leicht erhöhen (EURO4-Fahrzeuge und schlechter). Vorgesehen ist für EURO5-Lieferwagen ein Bonus von CHF 250, die übrigen Lieferwagen sollen einen Malus von CHF 50 bezahlen. Der während maximal vier Jahren gewährte Bonus für Fahrzeuge mit der besten EURO-Norm soll Gewerbetreibende mit alten und ineffi-

zienten Motoren anhalten, sich ein energieeffizientes und emissionsarmes Fahrzeug zuzulegen.

4. Finanzielle Auswirkungen auf den Kantonshaushalt

Entsprechend der Motion Beat Jans und Konsorten hat sich vorliegender Ratschlag an der Aufkommensneutralität auszurichten. Zur Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der progressiven Hubraumbesteuerung und des Bonus bzw. Malus wurden komplexe Modellrechnungen durchgeführt. Diese Modellrechnungen sind naturgemäss mit Unsicherheiten verbunden; insbesondere fällt eine Prognose betreffend der Entwicklung der Fahrzeugbestände schwer. Im Überblick präsentieren sich die Kennzahlen wie folgt:

IST-Situation

Verkehrssteuerertrag brutto	CHF	27'387'503.00
Teuerstes Fahrzeug	CHF	1'534.00
Günstigstes Fahrzeug	CHF	46.00
Durchschnittliche Verkehrssteuer	CHF	450.00

Fahrzeugverteilung

Verkehrssteuer in CHF	Anzahl Fahrzeuge
bis 250.00	2270
251.00 bis 500.00	42'972
501.00 bis 750.00	13'210
751.00 bis 1'000.00	1'852
1'001.00 bis 1'250.00	459
1'251.00 bis 1'500.00	41
1'501.00 bis 1'750.00	1

SOLL-Situation (Ratschlag)

Verkehrssteuerertrag brutto	CHF	31'266'797.00*
Teuerstes Fahrzeug	CHF	1'855.00
Günstigstes Fahrzeug	CHF	180.00
Durchschnittliche Verkehrssteuer	CHF	517.00

*Sobald mehr Fahrzeuge bonusberechtigt bzw. weniger maluspflichtig sind, wird sich dieser Ertragsüberschuss egalisieren.

Fahrzeugverteilung

Verkehrssteuer in CHF	Anzahl Fahrzeuge
bis 250.00	2'086
251.00 bis 500.00	25'190
501.00 bis 750.00	29'593
751.00 bis 1'000.00	2'090
1'001.00 bis 1'250.00	1'030
1'251.00 bis 1'500.00	466
1'501.00 bis 1'750.00	38
1'751.00 bis 2'000.00	1

Nimmt der Trend zu kleineren bzw. energieeffizienteren und emissionsärmeren Fahrzeugen verstärkt zu, werden die Steuererträge irgendwann abnehmen. In den nächsten Jahren können jedoch aufgrund der regierungsrätlichen Steuerungsmöglichkeit (Festlegung von Bonus und Malus / Festlegung des CO₂-Grenzwerts) die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer in etwa gleich gehalten werden.

Die Steuereinnahmen für Personenwagen im Jahre 2010 haben rund CHF 25,7 Mio. betragen, für Lieferwagen rund CHF 1,6 Mio.

5. Auswirkungen bei der Motorfahrzeugkontrolle

Die mit dem Vollzug des baselstädtischen Motorfahrzeugsteuergesetzes beauftragte Motorfahrzeugkontrolle kann diese Gesetzesänderung voraussichtlich ohne zusätzliches Personal umsetzen. Die Kosten für die Anpassung der Steuerberechnungs-Software betragen ca. CHF 70'000.

6. Umweltauswirkungen

Generell gilt, dass im Nahbereich von stark befahrenen Strassen konventionelle Motorfahrzeuge die Anwohner und Verkehrsteilnehmer mit gesundheitsschädigenden Abgasen wie krebserzeugendem Benzol, Russpartikeln und Stickoxiden belasten. Der Verkehr ist aber auch für mehr als 30% der CO₂-Emissionen im Kanton Basel Stadt verantwortlich. Um die Luftschadstoffbelastung und die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren, ist der Einsatz von emissionsarmen und energieeffizienten Antriebssystemen unabdingbar. Entsprechende Fahrzeuge sind beim Kauf etwas teurer. Die Betriebskosten sind in der Regel im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen dafür etwas niedriger.

Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer hat zum Ziel, „umweltfreundliche“ Fahrzeuge für Käuferinnen und Käufer attraktiver zu machen. „Umweltfreundliche“ Fahrzeuge sind energieeffizienter und emissionsärmer. Der Rabatt wird deshalb dazu führen, dass der durchschnittliche Verbrauch und der Ausstoss an Luftschadstoffen sowie der Lärm der Personenwagenflotte stärker abnehmen werden als im bisherigen Steuersystem. Die folgende Tabelle zeigt Durchschnittswerte für die in der Schweiz verkauften Personenwagen im Jahr 2009.

Kategorie	Verkauf 2009		EG-Gesamt l/100km	CO ₂ g/km	Leergewicht kg
	Stück	%-Anteil			
A	61'261	23.8	5.14	128	1'281
B	72'162	28.1	6.26	154	1'386
C	57'466	22.4	7.17	174	1'492
O	38'206	14.9	8.01	193	1'560
E	13'008	5.1	9.09	218	1'686
F	7'571	2.9	9.87	235	1'686
G	7'300	2.8	11.65	275	1'837
Durchschnitt	256'974	100	6.86	167	1'448

Durchschnittswerte der Schweizer Neuwagen 2009.

Quelle: Auto-Schweiz, 14. Berichterstattung im Rahmen der Energieverordnung über die Absenkung des spezifischen Treibstoff-Normverbrauchs von Personenwagen 2009 (im Auftrag UVEK).

Erfahrungsgemäss darf davon ausgegangen werden, dass der Anteil der „umweltfreundlichen“ Fahrzeuge jährlich um etwa 3% zunimmt (hier vorgeschlagene Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer unterstützt diese Entwicklung). Folglich kann mit einem Rückgang des Verbrauchs und der Luftschadstoffe um knapp 1% pro Jahr gerechnet werden. Dies sieht nach einer bescheidenen Wirkung aus; es gilt jedoch zu beachten, dass sich die durch diese „umweltfreundlicheren“ Fahrzeuge hervorgerufenen Effekte über die Jahre kumulieren.

IX. Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern

Anlässlich seiner Sitzung vom 19. September 2007 hat der Grosse Rat nachfolgenden Anzug dem Regierungsrat überwiesen.

„Überlegungen zur "Ökologisierung" der Motorfahrzeugsteuern sind zurzeit "in". Im Vordergrund der Überlegungen stehen dabei emissions- und verbrauchsabhängige Steuern sowie "Strafsteuern" auf besonders energieineffizienten Fahrzeugen. Zudem werden Anreize angedacht, ältere Fahrzeuge vorzeitig zu ersetzen, wobei aber die Elemente Graue Energie und Kosten aus den Augen zu geraten drohen.

Völlig ausser Acht gelassen wird die Tatsache, dass nur ein Fahrzeug Schadstoffe ausstösst, welches auch tatsächlich fährt. Ein viel gefahrenes "sauberes" Fahrzeug ist ökologisch belastender als ein stillstehendes "schmutziges". Einzig eine Abgabe auf dem effektiven, nicht dem potentiellen Verbrauch ist gerecht und hat u.U. eine steuernde Wirkung.

Am einfachsten wäre ein Ersatz der Motorfahrzeugsteuer durch eine Abgabe auf dem Treibstoff. Dies müsste landesweit durchgeführt werden, und würde die kantonale Steuerfreiheit tangieren. Ertragsmässig könnten die Einnahmen aber an die Kantone rückverteilt werden.

Auf kantonaler Ebene wäre es möglich, Abgaben auf die zurückgelegten Kilometer zu erheben. Diese könnten z.B. ohne grossen Aufwand anlässlich der periodischen Abgaskontrollen registriert werden. Bei den IWB funktioniert das Modell der Selbstdeklaration. Die Erhebung anlässlich der Abgaskontrolle könnte auch nur zur Missbrauchsverhütung dienen.

Thomas Mall, Patricia von Falkenstein, Felix W. Eymann, Christine Wirz-von Planta, Markus G. Ritter, Claude François Beranek, Martin Hug, André Weissen, Christoph Wydler, Rolf von Aarburg, Conradin Cramer, Bruno Mazzotti, Theo Seckinger, Rolf Häring, Alexander Gröflin, Tino Krattiger, Hans Egli, Giovanni Nanni, Tobit Schäfer, Lorenz Nägelin, Martina Saner, Anita Lachenmeier-Thüring“

Die Anzugsteller bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie die Motorfahrzeugsteuer **verbrauchs-** statt **besitzorientiert** gestaltet werden könnte.

Die Anzugsteller gehen davon aus, dass nur ein Fahrzeug Schadstoffe ausstösst, welches auch tatsächlich fährt. Ein viel gefahrenes „sauberes“ Fahrzeug sei ökologisch belastender als ein stehendes „schmutziges“. Einzig eine Abgabe auf dem effektiven, nicht dem potentiellen Verbrauch sei gerecht und habe unter Umständen eine steuernde Wirkung. Somit wäre ein Ersatz der Motorfahrzeugsteuer durch eine (nationale) Abgabe auf dem Treibstoff am einfachsten. Auf kantonaler Ebene wäre es zudem möglich, Abgaben auf die zurückgelegten Kilometer zu erheben.

Nachstehende Gründe lassen eine Verbrauchs- an Stelle einer Besitzsteuer als unmöglich erscheinen:

1. Besteuerung von Motorfahrzeugen mittels Treibstoffverbrauchs

Will man Motorfahrzeuge mittels Treibstoffverbrauchs besteuern, müsste dies - wie die Anzugsteller selber feststellen - gesamtschweizerisch einheitlich erfolgen.

Eine in die gleiche Richtung zielende Standesinitiative des Kantons Zürich zur Motorfahrzeugbesteuerung nach dem Verursacherprinzip auf Basis des Treibstoffverbrauchs hat das Eidgenössische Parlament im Jahre 1998 verworfen. Die damalige Verkehrskommission war

der Auffassung, dass ein solches Besteuerungssystem nicht umsetzbar sei. Eine Besteuerung mittels Treibstoffverbrauchs griffe in unzulässiger Weise in das Recht der Kantone zur Besteuerung der Motorfahrzeuge ein. Zugleich stellte sich die Frage nach dem Verteilungsschlüssel (welcher Kanton erhält wie viel!) und auch mit Benzintourismus ins grenznahe Ausland müsste vermehrt gerechnet werden. Diese Argumente treffen noch heute zu.

Angesichts der Tatsache, dass auch in anderen Kantonen Rabattmodelle zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer (aufkommensneutrales Bonus-Malus-System) zur Diskussion bzw. vor der Einführung stehen, scheint eine baselstädtische Weiterverfolgung dieses Vorschlages nicht sinnvoll.

2. Besteuerung von Motorfahrzeugen nach Massgabe der zurückgelegten Kilometer / Umsetzungsprobleme

Nach geltendem Recht findet in Basel-Stadt eine generelle Motorfahrzeugbesteuerung nach Steuer-PS/Hubraum statt. Die von den Anzugsstellern angeregte individuelle Erfassung/Besteuerung der gefahrenen Kilometer anlässlich der regelmässigen Abgaswartung erweckt den Eindruck einer einfachen Realisierung. Dem ist bestenfalls bei den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern so, die ihr Fahrzeug nach dem Kauf jahrelang ohne Veränderung nützen und ihren Verpflichtungen termingerecht nachkommen. Aufgrund der manuellen Daten- bzw. Kilometererfassung und individuellen Abrechnung wäre der administrative Aufwand bei ca. 65'000 Motorfahrzeugen immens. Die Motorfahrzeugkontrolle wäre permanent mit Kilometererfassungen, Steuerbemessungen und der Fakturierung beschäftigt (Heute erfolgt die Rechnungsstellung bzw. die Vorbereitung einmal jährlich). Zugleich werden pro Jahr ca. 35'000 Mutationen von Fahrzeugen oder Haltern vorgenommen; bei diesen Wechseln müsste jeweils der Kilometerstand des alten bzw. neuen Fahrzeuges manuell erfasst und die Motorfahrzeugsteuer berechnet bzw. veranlagt werden.

3. „Vergangenheitsbesteuerung“

Bis anhin werden in Basel-Stadt sämtliche Motorfahrzeuge anfangs Januar für das kommende Jahr besteuert. Eine Besteuerung nach Kilometerleistung führte zu einer „Vergangenheitsbesteuerung“. Der Bestand von über 65'000 leichten Motorfahrzeugen würde im Zweijahresrhythmus (jährlich ca. 35'000, monatlich ca. 2'800 Fahrzeuge) manuell abgerechnet bzw. besteuert. Hinzu kommt, dass ältere Fahrzeuge teilweise der jährlichen Abgaswartung unterliegen und andere Fahrzeuge sich lediglich alle vier Jahre der Abgaswartung zu unterziehen haben. Oftmals fällt auch die Abgaswartung unregelmässig aus, dies führte zu einer früheren oder späteren Veranlagung (bekanntlich betragen die Einnahmen allein aus der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen knapp CHF 26 Mio. Es wäre mit Zinsverlusten von ca. CHF 100'000 bis CHF 200'000 zu rechnen). Auf Inkassoprobleme bei einer nachträglichen Besteuerung muss hier gar nicht näher eingetreten werden (Wegzug, Konkurs etc.).

Fahrzeuge, die keinen regelmässigen Abgaswartungen unterstehen, dazu gehören Personenwagen die vor dem 1. Januar 1996 erstmals in Verkehr gesetzt wurden, Motorräder, Lastwagen, Sattelschlepper, Traktoren und Anhänger, müssten wie bis anhin besteuert werden; dies führte zu einer rechtsungleichen Behandlung.

4. Zuverlässigkeit der Steuerbemessungsdaten

Eine rechtsstaatliche und einheitliche Besteuerung erfordert zuverlässige Daten. Es muss bezweifelt werden, ob der Motorfahrzeugkontrolle bei sämtlichen Geschäftsfällen (Fahr-

zeugeinlösung, Fahrzeugwechsel, Wechsel des Fahrzeughalters, Schilderhinterlegung, Aufhebung Wechselschilder etc.) die richtigen Daten bzw. die tatsächlich gefahrenen Kilometer innert nützlicher Frist mitgeteilt und diese einer amtlichen Überprüfung (welche mit enorm hohem Aufwand verbunden wäre) standhalten würde.

5. Haushaltsneutralität

Augenscheinlich ist die Kilometerleistung keine „sichere“ Grösse, folglich wären zukünftige Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet.

X. Veteranenfahrzeuge

1. Steuerbefreiung für Oldtimer

Gerade in jüngster Zeit wurde von verschiedenen Seiten vermehrt angeregt, „Oldtimer“, sogenannte Veteranenfahrzeuge, als Kulturgut anzusehen und dementsprechend von der kantonalen Motorfahrzeugsteuer zu befreien. Weiter wird geltend gemacht, dass gerade in der Region das Geschäft mit den „Oldtimern“ in den vergangenen Jahren stark zugenommen habe. Zahlreiche Werkstattbetriebe hätten sich auf die Reparatur und den Unterhalt von Oldtimern spezialisiert. Dieser in wirtschaftlicher Hinsicht erfreulichen Entwicklung müsse Rechnung getragen werden.

2. Kriterien für Veteranenfahrzeuge

Pro memoria: Um den Status „Veteranenfahrzeug“ zu erlangen, müssen folgende bundesrechtlichen Vorgaben erfüllt sein:

1. Die erste Inverkehrsetzung des Fahrzeuges muss vor mehr als 30 Jahren erfolgt sein.
2. Das Fahrzeug darf nicht regelmässig in Betrieb stehen (maximale Kilometerleistung von 3'000km pro Jahr; dafür müssen Veteranenfahrzeuge lediglich alle 6 Jahre zur amtlichen Prüfung).
3. Das Fahrzeug darf nur für private Zwecke verwendet und nicht zur Erzielung eines wirtschaftlichen Erfolges benutzt wurden.
4. Das Fahrzeug muss der ursprünglichen Ausführung entsprechen (Originalausführung) und optisch sowie technisch in einwandfreiem Zustand sein.

3. Pauschale Steuererhebung

Aus nachfolgenden Gründen empfiehlt es sich, die Motorfahrzeugsteuer für Veteranenfahrzeuge nicht gänzlich zu erlassen:

1. In Basel-Stadt sind ca. 700 Veteranenfahrzeuge immatrikuliert. Zahlreiche Veteranenfahrzeuge sind - zulässigerweise - auf ein Mehrfachwechselschild immatrikuliert. Diese Möglichkeit der unbeschränkten Immatrikulation von Veteranenfahrzeugen auf ein Mehrfachwechselschild (lediglich das hubraumstärkste Fahrzeug wird besteuert und für die weiteren Fahrzeuge ist nur noch die Wechselschildgebühr zu entrichten) trägt bereits den besonderen Bedürfnissen der Halter von Veteranenfahrzeugen Rechnung.
2. Abgasgrenzwerte existieren erst seit 1969. Das Durchschnittsalter der in Basel-Stadt immatrikulierten Veteranenfahrzeuge beträgt ca. 45 Jahre, dies entspricht einer erstmaligen Inverkehrsetzung in den Jahren 1964/65. Gemäss Experten weisen solch „betagte“ Fahrzeuge einen 20 bis 30 mal höheren Schadstoffausstoss im Vergleich zu modernen

Fahrzeugen auf. Diese Tatsache steht in direktem Gegensatz zu den mit vorliegender Motorfahrzeugsteuergesetzrevision angestrebten Umweltzielen.

Da mit den meisten Veteranenfahrzeugen jährlich höchstens 1'000 - 2'000 km zurückgelegt werden, empfiehlt die Regierung im Sinne eines Kompromisses eine pauschale Steuererhebung für selbständig immatrikulierte Veteranenfahrzeuge (d.h. für Oldtimer, die nicht auf ein Wechselschild eingelöst sind), welche in etwa den bei der Motorfahrzeugkontrolle verursachten Aufwand abbilden. Folgende Steuerbeträge sind vorgesehen: Für Motorfahrzeuge CHF 180 (dieser Betrag entspricht zugleich dem Sockelbeitrag, den sämtliche Personenwagen minimal zu bezahlen haben) und für Motorräder CHF 50.

XI. Übergangsbestimmungen

Für Personenwagen und Lieferwagen, welche vor dem Inkrafttreten der revidierten Bestimmungen eingelöst worden sind und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen, werden die jeweiligen Rabatte für drei Jahre ab Inkrafttreten der Bestimmungen gewährt. Der Zuschlag gilt ab Inkrafttreten dieser Gesetzesbestimmungen und verbleibt für die Dauer der Inverkehrsetzung.

XII. Anträge an den Grossen Rat

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Regierungsrat dem Grossen Rat folgende Anträge:

1. Dem nachstehenden Entwurf zu einer Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge ist zuzustimmen.
2. Die Motion Beat Jans und Konsorten für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer sowie der Anzug Thomas Mall und Konsorten betreffend „ökologische“ Motorfahrzeugsteuern sind als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilagen:

Entwurf Grossratsbeschluss
Synoptische Darstellung der Änderungen im Motorfahrzeugsteuergesetz

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 00.0000 vom und in den Bericht Nr. 00.0000 vom der ...-Kommission, beschliesst:

I.

Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 wird wie folgt geändert:

§ 2 Ziff. 1 und 2 erhalten folgende neue Fassung:

§ 2. Die jährliche Steuer bemisst sich bzw. beträgt:

1. a) Für Personen-, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³)
b) Für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 46
2. Für Personenwagen, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge gelten jeweils folgende Steuersätze:

Personenwagen

Hubraum in Kubikzentimetern			Steuer pro Jahr
0 cm ³	bis	1000 cm ³	CHF 270
1001 cm ³	bis	1200 cm ³	CHF 290
1201 cm ³	bis	1400 cm ³	CHF 312
1401 cm ³	bis	1600 cm ³	CHF 336
1601 cm ³	bis	1800 cm ³	CHF 362
1801 cm ³	bis	2000 cm ³	CHF 390
2001 cm ³	bis	2200 cm ³	CHF 420
2201 cm ³	bis	2400 cm ³	CHF 452
2401 cm ³	bis	2600 cm ³	CHF 486
2601 cm ³	bis	2800 cm ³	CHF 522
2801 cm ³	bis	3000 cm ³	CHF 560
3001 cm ³	bis	3200 cm ³	CHF 600
3201 cm ³	bis	3400 cm ³	CHF 642
3401 cm ³	bis	3600 cm ³	CHF 686
3601 cm ³	bis	3800 cm ³	CHF 732
3801 cm ³	bis	4000 cm ³	CHF 780
4001 cm ³	bis	4200 cm ³	CHF 830
4201 cm ³	bis	4400 cm ³	CHF 880
4401 cm ³	bis	4600 cm ³	CHF 930
4601 cm ³	bis	4800 cm ³	CHF 980
4801 cm ³	bis	5000 cm ³	CHF 1030
5001 cm ³	bis	5500 cm ³	CHF 1155
5501 cm ³	bis	6000 cm ³	CHF 1280
6001 cm ³	bis	6500 cm ³	CHF 1405
6501 cm ³	bis	7000 cm ³	CHF 1530

7001 cm ³	bis	7500 cm ³	CHF 1655
7501 cm ³	bis	8000 cm ³	CHF 1780

über 8000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 500 cm³
zusätzlich CHF 125

Gesellschafts- und Wohnmotorwagen

Hubraum in Kubikzentimetern				Steuer pro Jahr
0 cm ³	bis	200 cm ³		CHF 46
201 cm ³	bis	1800 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 46
1801 cm ³	bis	10000 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 35
10001 cm ³	bis	20000 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 23

über 20000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³
zusätzlich CHF 23

Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge

Hubraum in Kubikzentimetern			Steuer pro Jahr
0 cm ³	bis	200 cm ³	CHF 58
201 cm ³	bis	400 cm ³	CHF 70
401 cm ³	bis	600 cm ³	CHF 82
601 cm ³	bis	800 cm ³	CHF 94
801 cm ³	bis	1000 cm ³	CHF 106
1001 cm ³	bis	1200 cm ³	CHF 118
1201 cm ³	bis	1400 cm ³	CHF 130
1401 cm ³	bis	1600 cm ³	CHF 142
1601 cm ³	bis	1800 cm ³	CHF 154
1801 cm ³	bis	2000 cm ³	CHF 166
2001 cm ³	bis	2200 cm ³	CHF 178
2201 cm ³	bis	2400 cm ³	CHF 190

über 2400 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³
zusätzlich CHF 12

§ 2 erhält folgende neue Ziff. 13:

13. Für Fahrzeuge mit Fahrzeugausweis-Eintrag „Veteranenfahrzeug“

a) Motorfahrzeuge	180
b) Motorräder	50

§ 3 erhält folgende neue Fassung:

§ 3. Für umweltfreundliche Motorfahrzeuge kann der Regierungsrat die ordentliche Steuer ermässigen. Umweltunfreundliche Motorfahrzeuge können mit einem Zuschlag zur ordentlichen Steuer belegt werden.

² Für Personenwagen, die weniger als 150 Gramm CO₂ je Kilometer ausstossen und der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahre Steuerrabatte gewährt.

³ Für Personenwagen, die 151 Gramm oder mehr CO₂ je Kilometer ausstossen oder nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben.

⁴ Für Lieferwagen, die der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre Steuerrabatte gewährt.

⁵ Für Lieferwagen, die nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben.

⁶ Steuerrabatte und Zuschläge können bis CHF 250 betragen. Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge sowie weitere Einzelheiten. Er kann diese Steuerrabatte und -zuschläge auf weitere Motorfahrzeugkategorien ausdehnen.

⁷ Der Regierungsrat kann den CO₂-Emissionsgrenzwert aufgrund der technologischen Entwicklung senken.

⁸ Steuerrabatte werden auch auf Fahrzeuge gewährt, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden. Die Steuerrabatte werden ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Stadt für die restliche Zeitspanne nach Abs. 2 und 4 zugesprochen. Zur Berechnung dieser Frist gilt das Datum der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeuges ausserhalb des Kantons Basel-Stadt. Ist dieses nicht feststellbar, werden keine Rabatte gewährt.

II. Übergangsbestimmung

Für Personenwagen und Lieferwagen, welche vor Wirksamwerden der revidierten Bestimmungen betreffend Rabatte und Zuschläge eingelöst worden sind und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen, werden die jeweiligen Rabatte für drei Jahre ab Wirksamkeit dieser Gesetzesbestimmungen gewährt. Der Zuschlag gilt ab Wirksamkeit dieser Änderung und verbleibt für die Dauer der Inverkehrsetzung.

III.

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

**Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 (SG 650.500)
 Ökologisierung der Baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer
 (Aufkommensneutrales BONUS – MALUS - Modell zur Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge)**

Synoptische Darstellung (ENTWURF)

Bisherige Fassung	Neue Fassung																																
<p>§ 2.³⁾ Die Steuer beträgt:</p> <p>1. Für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge bis zu 1 Steuer-PS. 58.- für jede weitere Steuer-PS. 12.- für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 46.-</p> <p>2. Für Personen-, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen bis 1 Steuer-PS 46.- für jede weitere Steuer-PS von 2–9 PS. 46.- für jede weitere Steuer-PS von 10–50 PS. 35.- für jede weitere Steuer-PS über 50 PS 23.- (Bruchteile bis 0,5 Steuer-PS fallen ausser Betracht, solche über 0,5 Steuer-PS werden dagegen als 1 volle Steuer- PS berechnet.)</p>	<p>I.</p> <p>Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 wird wie folgt geändert:</p> <p>§ 2 Ziff. 1 und 2 erhalten folgende neue Fassung:</p> <p>§ 2. Die jährliche Steuer bemisst sich bzw. beträgt:</p> <p>1. a) Für Personen-, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³) b) Für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 46</p> <p>2. Für Personenwagen, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge gelten jeweils folgende Steuersätze:</p> <p>Personenwagen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3">Hubraum in Kubikzentimetern</th> <th>Steuer pro Jahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">0 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">1000 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 270</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1001 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">1200 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 290</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1201 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">1400 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 312</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1401 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">1600 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 336</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1601 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">1800 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 362</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1801 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">2000 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 390</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2001 cm³</td> <td style="text-align: center;">bis</td> <td style="text-align: center;">2200 cm³</td> <td style="text-align: center;">CHF 420</td> </tr> </tbody> </table>	Hubraum in Kubikzentimetern			Steuer pro Jahr	0 cm ³	bis	1000 cm ³	CHF 270	1001 cm ³	bis	1200 cm ³	CHF 290	1201 cm ³	bis	1400 cm ³	CHF 312	1401 cm ³	bis	1600 cm ³	CHF 336	1601 cm ³	bis	1800 cm ³	CHF 362	1801 cm ³	bis	2000 cm ³	CHF 390	2001 cm ³	bis	2200 cm ³	CHF 420
Hubraum in Kubikzentimetern			Steuer pro Jahr																														
0 cm ³	bis	1000 cm ³	CHF 270																														
1001 cm ³	bis	1200 cm ³	CHF 290																														
1201 cm ³	bis	1400 cm ³	CHF 312																														
1401 cm ³	bis	1600 cm ³	CHF 336																														
1601 cm ³	bis	1800 cm ³	CHF 362																														
1801 cm ³	bis	2000 cm ³	CHF 390																														
2001 cm ³	bis	2200 cm ³	CHF 420																														

2201 cm ³	bis	2400 cm ³	CHF 452
2401 cm ³	bis	2600 cm ³	CHF 486
2601 cm ³	bis	2800 cm ³	CHF 522
2801 cm ³	bis	3000 cm ³	CHF 560
3001 cm ³	bis	3200 cm ³	CHF 600
3201 cm ³	bis	3400 cm ³	CHF 642
3401 cm ³	bis	3600 cm ³	CHF 686
3601 cm ³	bis	3800 cm ³	CHF 732
3801 cm ³	bis	4000 cm ³	CHF 780
4001 cm ³	bis	4200 cm ³	CHF 830
4201 cm ³	bis	4400 cm ³	CHF 880
4401 cm ³	bis	4600 cm ³	CHF 930
4601 cm ³	bis	4800 cm ³	CHF 980
4801 cm ³	bis	5000 cm ³	CHF 1030
5001 cm ³	bis	5500 cm ³	CHF 1155
5501 cm ³	bis	6000 cm ³	CHF 1280
6001 cm ³	bis	6500 cm ³	CHF 1405
6501 cm ³	bis	7000 cm ³	CHF 1530
7001 cm ³	bis	7500 cm ³	CHF 1655
7501 cm ³	bis	8000 cm ³	CHF 1780

über 8000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 500 cm³ zusätzlich CHF 125

Gesellschafts- und Wohnmotorwagen

Hubraum in Kubikzentimetern				Steuer pro Jahr
0 cm ³	bis	200 cm ³		CHF 46
201 cm ³	bis	1800 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 46
1801 cm ³	bis	10000 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 35
10001 cm ³	bis	20000 cm ³	je weitere 200 cm ³	CHF 23

über 20000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³

zusätzlich CHF 23

Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge

Hubraum in Kubikzentimetern			Steuer pro Jahr
0 cm ³	bis	200 cm ³	CHF 58
201 cm ³	bis	400 cm ³	CHF 70
401 cm ³	bis	600 cm ³	CHF 82
601 cm ³	bis	800 cm ³	CHF 94
801 cm ³	bis	1000 cm ³	CHF 106
1001 cm ³	bis	1200 cm ³	CHF 118
1201 cm ³	bis	1400 cm ³	CHF 130
1401 cm ³	bis	1600 cm ³	CHF 142
1601 cm ³	bis	1800 cm ³	CHF 154
1801 cm ³	bis	2000 cm ³	CHF 166
2001 cm ³	bis	2200 cm ³	CHF 178
2201 cm ³	bis	2400 cm ³	CHF 190

über 2400 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³ zusätzlich CHF 12

§ 2 erhält folgende neue Ziff. 13:

13. Für Fahrzeuge mit Fahrzeugausweis-Eintrag „Veteranenfahrzeug“

- a) Motorfahrzeuge 180
- b) Motorräder 50

§ 3 erhält folgende neue Fassung:

§ 3. Für umweltfreundliche Motorfahrzeuge kann der Regierungsrat die ordentliche Steuer ermässigen. Umweltunfreundliche Motorfahrzeuge können mit einem Zuschlag zur ordentlichen Steuer

§ 3.⁴⁾ Für emissionsarme Motorfahrzeuge kann der Regierungsrat die ordentliche Steuer um höchstens 20% ermässigen.

² Die Steuerermässigung sowie die Art der Steuererhebung und der

Berechnung der Steuer-PS wird durch Verordnung des Regierungsrates geregelt.

belegt werden.

² Für Personenwagen, die weniger als 150 Gramm CO₂ je Kilometer ausstossen und der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahre Steuerrabatte gewährt.

³ Für Personenwagen, die 151 Gramm oder mehr CO₂ je Kilometer ausstossen oder nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben.

⁴ Für Lieferwagen, die der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die folgenden drei Jahre Steuerrabatte gewährt.

⁵ Für Lieferwagen, die nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben.

⁶ Steuerrabatte und Zuschläge können bis CHF 250 betragen. Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge sowie weitere Einzelheiten. Er kann diese Steuerrabatte und -zuschläge auf weitere Motorfahrzeugkategorien ausdehnen.

⁷ Der Regierungsrat kann den CO₂-Emissionsgrenzwert aufgrund der technologischen Entwicklung senken.

⁸ Steuerrabatte werden auch auf Fahrzeuge gewährt, die in einem anderen Kanton oder im Ausland erstmals in Verkehr gesetzt wurden. Die Steuerrabatte werden ab Beginn der Steuerpflicht im Kanton Basel-Stadt für die restliche Zeitspanne nach Abs. 2 und 4 zugesprochen. Zur Berechnung dieser Frist gilt das Datum der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeuges ausserhalb des Kantons Basel-Stadt. Ist dieses nicht feststellbar, werden keine Rabatte gewährt.

II. Übergangsbestimmung

Für Personenwagen und Lieferwagen, welche vor Wirksamwerden der revidierten Bestimmungen betreffend Rabatte und Zuschläge eingelöst worden sind und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen,

werden die jeweiligen Rabatte für drei Jahre ab Wirksamkeit dieser Gesetzesbestimmungen gewährt. Der Zuschlag gilt ab Wirksamkeit dieser Änderung und verbleibt für die Dauer der Inkraftsetzung.

III.

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.