



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Wirtschafts- und Abgabekommission

An den Grossen Rat

11.0636.02
06.5385.06
07.5158.05

Basel, 30. August 2011

Kommissionsbeschluss
vom 26. August 2011

Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission des Grossen Rates

zum

Ratschlag des Regierungsrates betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG DES RATSCHLAGS	3
1.1. MOTION BEAT JANS UND KONSORTEN.....	3
1.2. HEUTIGE GESETZESLAGE.....	3
1.3. VERGEBLICHES WARTEN AUF UMWELTBELASTUNGSPUNKTE.....	3
1.4. ZUSAMMENFASSUNG DES REGIERUNGSRÄTLICHEN ENTWURFS.....	4
1.4.1. <i>Systematik</i>	4
1.4.2. <i>Sockelbetrag</i>	4
1.4.3. <i>Hubraumbesteuerung mit progressivem Tarif</i>	4
1.4.4. <i>Bonus/Malus</i>	4
1.4.5. <i>Aufkommensneutralität</i>	5
2. AUFTRAG UND VORGEHEN DER KOMMISSION	6
3. ERWÄGUNGEN DER KOMMISSIONSMEHRHEIT	6
3.1. GRUNDSÄTZLICHE UNTERSTÜTZUNG DES REGIERUNGSRÄTLICHEN VORSCHLAGS.....	6
3.2. LENKUNGSWIRKUNG UND EFFIZIENZ.....	6
3.3. KUMULATION MIT ZUKÜNFTIGEN ANREIZEN AUF BUNDESEBENE UND SIGNALWIRKUNG.....	7
3.4. GEPRÜFTE ALTERNATIVEN UND ÄNDERUNGEN.....	8
3.4.1. <i>Reduktion der Malus-Beträge</i>	8
3.4.2. <i>Reduktion des Sockelbetrags</i>	8
3.4.3. <i>Erhöhung des CO₂-Grenzwerts</i>	9
3.4.4. <i>Systemwechsel auf reine CO₂-Steuer oder Gewichtsbesteuerung</i>	9
3.5. AUFKOMMENSNEUTRALITÄT.....	10
4. ÄNDERUNGEN IM GESETZESTEXT GEMÄSS ANTRAG DER KOMMISSIONSMEHRHEIT ...10	
5. ANTRÄGE DER KOMMISSIONSMEHRHEIT	11
6. ERWÄGUNGEN DER KOMMISSIONSMINDERHEIT	12
7. ANTRAG DER KOMMISSIONSMINDERHEIT	13
GROSSRATSBESCHLUSS DER KOMMISSIONSMEHRHEIT	14
SYNOPTISCHE GEGENÜBERSTELLUNG	17

1. Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags

1.1. Motion Beat Jans und Konsorten

Am 27. Juni 2007 überwies der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die Motion Beat Jans und Konsorten an den Regierungsrat. Die Motion fordert die Einführung einer progressiv ausgestalteten sowie emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer. Durch ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System sollen emissionsarme Fahrzeuge steuerlich entlastet und emissionsstarke Fahrzeuge belastet werden.

1.2. Heutige Gesetzeslage

Die heute geltenden einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge stammen aus dem Jahr 1991 resp. 1997 (Tarif). Sie sehen keine Progression, sondern einen degressiven Steuertarif (§ 2 Ziff. 2) vor, der sich für Personenwagen, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge aufgrund von Steuer-PS bemisst, einer Einheit in Funktion des Hubraums, die im Ratschlag auf S. 13 umschrieben wird.¹ Die übrigen Motorfahrzeuge wie Lieferwagen, Lastwagen, Traktoren oder Anhänger u. dgl. werden gemäss Nutzlast besteuert. Daran soll auch gemäss Motion und Ratschlag nichts geändert werden.

Bereits der heutige § 3 gibt dem Regierungsrat die Möglichkeit, die ordentliche Steuer für emissionsarme Fahrzeuge um bis zu 20% zu ermässigen. Gemäss Ratschlag (S. 5) wurde davon in der Vergangenheit verschiedentlich Gebrauch gemacht. Derzeit wird jedoch lediglich Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ein Rabatt von 20% gewährt.

1.3. Vergebliches Warten auf Umweltbelastungspunkte

Nach der Überweisung der Motion Jans und Konsorten und ausgehend von den dort formulierten Vorgaben begann das Justiz- und Sicherheitsdepartement mit der Ausarbeitung eines Entwurfs für eine ökologisierte Motorfahrzeugsteuer. Als Grundlage für dieses Steuermodell sollten zunächst die Umweltbelastungspunkte (UBP) gelten, welche der Bund im Rahmen der Einführung einer Umweltetikette erarbeiten liess, und welche die Gesamtumweltbelastung eines Fahrzeugs abbilden sollten. Weil sich die Ausarbeitung dieser UBP beim Bundesamt für Umwelt indessen verzögerte, beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat zweimalig eine Fristverlängerung für die Ausarbeitung der Vorlage. Im Juli 2010 informierte Bundesrat Leuenberger schliesslich, dass auf die Einführung der Umweltetikette verzichtet und die bestehende Energieetikette beibehalten wird. Die UBP werden seither nicht aktualisiert.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde schliesslich der vorliegende Ratschlag in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitern des JSD und des WSU, erarbeitet.

¹ $N = 0,4 \times i \times d^2 \times S$

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

1.4. Zusammenfassung des regierungsrätlichen Entwurfs

1.4.1. Systematik

Das im Ratschlag vorgeschlagene Steuersystem beinhaltet für Personenwagen drei Berechnungsfaktoren: Erstens gilt für alle Fahrzeuge die Entrichtung eines Sockelbetrags, durch den der Motorfahrzeughalter einen Minimalbeitrag für die Benutzung der Strasseninfrastruktur leisten soll. Zweitens wird gemäss Hubraumgrösse ein progressiver Steuersatz eingeführt. Drittens ist der CO₂-Emissionswert ausschlaggebend für den Erhalt eines Bonus oder Malus. Die vorgeschlagene Steuerdifferenzierung soll eine Lenkungswirkung beim Kauf von Neuwagen bewirken.

1.4.2. Sockelbetrag

Der Sockelbetrag für die Nutzung der Strassen soll gemäss Ratschlag auf CHF 180 festgesetzt werden und für alle Personenwagen gelten. Der Sockelbetrag soll nicht unterschritten werden können, was der Regierungsrat damit begründet, dass auch emissionsarme Fahrzeuge die Strasseninfrastruktur beanspruchen. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien haben mangels Hubraum und CO₂-Ausstoss gegebenenfalls keine zusätzliche Steuer und keinen Malus zu bezahlen. Hingegen kann auch ein allfälliger Bonus nicht zu einer Unterschreitung des Sockelbetrags führen.

1.4.3. Hubraumbesteuerung mit progressivem Tarif

Zu diesem Sockelbetrag wird bei herkömmlichem Antrieb zusätzlich eine Hubraumbesteuerung eingeführt. Diese verläuft bei Personenwagen progressiv. Bei Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge wurde der bestehende Tarif von Steuer-PS in Hubraum umgerechnet. Für Lieferwagen bleibt die Nutzlast weiterhin das entscheidende Steuerbemessungskriterium.

Der vorgeschlagene Tarif für Personenwagen gemäss § 2 Abs. 2 des Entwurfs beginnt auf höherer Stufe als der alte Tarif, um zunächst flacher und dann aufgrund der Progression zunehmend steiler anzusteigen. Die vorgeschlagene Progressionskurve allein würde die gewünschten Anreize zu Gunsten von sparsamen Fahrzeugen noch nicht erzielen können. Diese ergibt sich erst aus dem Zusammenwirken mit den Bonus/Malus-Elementen.

1.4.4. Bonus/Malus

Die Boni und Mali richten sich nach der jeweiligen obligatorischen EURO-Norm und nach dem CO₂-Ausstoss. Lediglich für Personenwagen stehen diese Daten (zum Teil) zur Verfügung. Entscheidend für die Rabatte und die Zuschläge ist für Personenwagen zunächst die Einhaltung der neuesten für die Neuwagenzulassung obligatorischen EURO-Abgasnorm (gegenwärtig EURO5). Nur für Fahrzeuge, welche diese Norm erfüllen, können Boni ausgerichtet werden.

Als weiteres Kriterium soll ein Grenzwert für den CO₂-Ausstoss von maximal 150 Gramm pro Kilometer (§ 3 Abs. 2 und 3 des Entwurfs) gelten. Im Jahr 2010 lag der durchschnittliche CO₂-Ausstoss von Neuwagen bei 161g/km. Bis 2015 soll dieser Durchschnittswert bei Neuwagen gemäss Plänen des Bundes und der Europäischen Union auf 130 Gramm pro

Kilometer gesenkt werden. Entsprechend soll der CO₂-Grenzwert gemäss regierungsrätlichem Entwurf aufgrund der technologischen Entwicklung gesenkt werden können (§ 3 Abs. 7).

Da der CO₂-Ausstoss und die Energieetikette erst seit 2001 zur Verfügung stehen, sind lediglich für ca. 48% aller Personenwagen die CO₂-Emissionswerte bekannt. Ältere Fahrzeuge und Fahrzeuge, die nicht der EURO5-Abgasnorm entsprechen, werden mit einem Malus belastet.

Dies gilt auch für Lieferwagen. Für diese gibt es zwar eine EURO-Abgasnorm, aber keine CO₂-Emissionswerte. Deshalb richten sich Bonus oder Malus einzig nach der Einhaltung der jeweiligen EURO-Abgasnorm (§ 3 Abs. 4 und 5 des Entwurfs).

Die Boni für Personen- und Lieferwagen werden im Jahr der Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Steuerjahre gewährt. Die Mali werden jedes Jahr erhoben.

Die maximalen Boni und Mali sind im Gesetz mit einem jeweiligen Maximum von ± CHF 250 definiert. Die Höhe der effektiven Boni und Mali kann in dieser Spannbreite durch den Regierungsrat festgelegt werden. Das vorgeschlagene neue Besteuerungsmodell ist somit ein dynamisches Modell, das die Berücksichtigung des technischen Fortschritts ermöglichen soll. Gesetzestechisch möchte sich der Regierungsrat deshalb die Anpassung des CO₂-Grenzwerts sowie die Festlegung der Höhe der Boni und Mali delegieren lassen. Der Regierungsrat schlägt im Ratschlag für EURO5-kompatible Fahrzeuge (je nach CO₂-Ausstoss) Bonusbeträge von CHF 150 bis CHF 250 sowie Malusbeträge von CHF 50 bis CHF 100 vor, für ältere Fahrzeuge Malusbeträge von CHF 75 bis CHF 150 (S. 15 f.).

1.4.5. Aufkommensneutralität

Die Motion Jans verlangt, dass das neue Motorfahrzeugsteuersystem aufkommensneutral ausgestaltet werden soll. Mit dem vorliegenden Steuersystem kann dies nicht von Anfang an vollumfänglich erreicht werden. Das Alter der Fahrzeugflotte (durchschnittlich ca. 10 Jahre) führt dazu, dass viele Fahrzeuge (ca. 60'000) mit einem Malus belegt werden müssten und nur wenige (ca. 1'500) von einem Bonus profitieren könnten. Gemäss Modellrechnungen aufgrund der aktuellen Zusammensetzung des Basler Personenwagenbestandes (auf Basis der Daten von November 2010) sowie aufgrund der im Ratschlag vorgesehenen Bonus- und Malus-Beträge rechnet der Regierungsrat im ersten Jahr nach Inkraftsetzung (vorgesehen ist 2013) mit Mehreinnahmen von ungefähr CHF 3.9 Mio. (geschätzt CHF 31'266'797 gegenüber CHF 27'387'503 im Jahr 2010).

Es wird allerdings erwartet, dass sich die anfänglich höheren Steuereinnahmen mit der Veränderung des Fahrzeugparks reduzieren werden, womit die politische Vorgabe der Aufkommensneutralität gemäss Regierungsrat – jedenfalls über einen Zeitraum von mehreren Jahren betrachtet – eingehalten wird. Die Verwaltung schätzt, dass sich die Zusammensetzung des Fahrzeugparks nach 4-5 Jahren so verändert haben wird, dass kein weiterer Einnahmenüberschuss mehr entstehen wird. Dies gilt nur, wenn der Regierungsrat die Malus-Beträge gemäss Ratschlag nicht auf dem Verordnungsweg erhöht.

Für weitere Details des regierungsrätlichen Entwurfs wird auf den Ratschlag verwiesen.

2. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den Bericht des Regierungsrates Nr. 11.0636.01 betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge am 11. Mai 2011 der Wirtschafts- und Abgabekommission überwiesen.

Die Kommission hat das Geschäft an insgesamt vier Sitzungen (23. Mai 2011, 15. Juni 2011, 15. August 2011 und 26. August 2011) beraten und sich von Regierungsrat Hanspeter Gass, von Polizeikommandant Gerhard Lips sowie von Herrn Bernhard Frey Jäggi (Leiter Abteilung Verkehr) und Beat Loosli (Dienstchef Verkehrszulassung und Sanktionen) ausführlich informieren lassen. Das Justiz- und Sicherheitsdepartement war an allen Sitzungen anwesend. Die Kommission dankt dem Departement an dieser Stelle für die zur Verfügung gestellten Unterlagen und den grossen Arbeitseinsatz.

Die Diskussionen in der Kommission kreisten um die Schwerpunktfragen Lenkungswirkung und Aufkommensneutralität. Geprüft wurden dabei auch mögliche Alternativen und Änderungen, insbesondere der Wechsel zu einer reinen CO₂-Steuer, eine mögliche Senkung des Sockelbetrags, die Reduktion der Malusbeiträge oder die Erhöhung des CO₂-Grenzwerts, die jedoch alle verworfen wurden.

Eine Kommissionsmehrheit bestehend aus acht Kommissionsmitgliedern (Elisabeth Ackermann, Andreas C. Albrecht, Lukas Engelberger, Christine Keller, Gülsen Oeztürk, Tanja Soland, Dieter Werthemann und Christoph Wydler) unterstützt den regierungsrätlichen Vorschlag, mit geringfügigen Änderungen. Eine Kommissionsminderheit von drei Mitgliedern (Patrick Hafner, Christophe Haller und Oskar Herzig) beantragt demgegenüber Nichteintreten, was sie unter Punkt 6 dieses Berichts erläutert.

3. Erwägungen der Kommissionsmehrheit

3.1. Grundsätzliche Unterstützung des regierungsrätlichen Vorschlags

Die Kommissionsmehrheit unterstützt den Ratschlag des Regierungsrats als wichtigen Schritt zur Ökologisierung der baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer. Der motorisierte Verkehr trägt wesentlich zur Emission der umweltschädlichen Stoffe CO₂, Stickstoffdioxid und Feinstaub bei. Eine Reduktion dieses Schadstoffausstosses ist deshalb umweltpolitisch von grosser Bedeutung.

3.2. Lenkungswirkung und Effizienz

Der Kommissionsmehrheit ist bewusst, dass die Motorfahrzeugsteuer zu diesem Zweck lediglich ein Steuerungsinstrument unter mehreren darstellt. Am wirkungsvollsten liesse sich der Schadstoffausstoss selbstverständlich durch eine Reduktion der gefahrenen Kilometer verringern. Dies spräche für eine Besteuerung nach gefahrenen Kilometern, wie sie im Anzug Thomas Mall und Konsorten vorgeschlagen und im Ergebnis auch bereits durch die Mineralölsteuer des Bundes erhoben wird. Auf kantonaler Ebene wäre eine solche Steuer jedoch nicht praktikabel, weil die Anzahl der gefahrenen Kilometer nicht periodisch erfasst wird und entsprechend nicht zur Verfügung steht. Die kantonale Motorfahrzeugsteuer knüpft

deshalb beim gehaltenen Fahrzeug an. Ihre erwünschte Wirkung besteht in der Veränderung der in BS immatrikulierten Fahrzeugflotte hin zu kleinmotorigen und emissionsarmen Fahrzeugen. Dies kann durch eine progressive Steuer auf dem Hubraum erreicht werden, denn Fahrzeuge mit grossem Hubraum haben regelmässig einen hohen Ausstoss an CO₂, Stickstoffdioxid und Feinstaub. Die gewünschte Lenkungswirkung kann durch das vorgeschlagene Bonus/Malus-System nach EURO-Abgasnorm und CO₂-Ausstoss pro gefahrenem Kilometer verstärkt und verfeinert werden.

Im Resultat schafft der regierungsrätliche Vorschlag damit Anreize zu Gunsten von kleinmotorigen (progressive Hubraumbesteuerung), modernen (EURO5-Abgasnorm) und saubereren (CO₂-Ausstoss) Personenwagen. Dies unterstützt die Kommissionsmehrheit.

Die Auswirkungen der Revision im Vergleich zur heutigen Besteuerung sind auf S. 17 des Ratschlags dargestellt. Dabei zeigt sich, dass sich die Steuer für einen Smart mit 799 cm³ Hubraum von heute CHF 184 auf CHF 180 nur sehr knapp reduziert (Wirkung des Sockelbetrags). Bemerkenswert ist aber, dass neu auch für moderne kleinmotorige und emissionsarme Wagen der unteren Mittelklasse bei gegebenen Bonusvoraussetzungen nur noch der Sockelbetrag zu entrichten ist. Andererseits steigt der Steuerbetrag für Wagen mit grösserem Hubraum und höheren CO₂-Emissionen gegenüber heute spürbar an. Die Unterschiede bewegen sich in absoluten Zahlen im Bereich von wenigen hundert Franken. Dies mag zunächst als geringer Anreiz erscheinen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Motorfahrzeugsteuer insgesamt nur einen kleinen Teil der Fahrzeughalterkosten ausmacht. Zudem sind die Unterschiede bei relativer Betrachtung beachtlich. Ein Wagen mit 2-Liter-Motor in der untersten Malus-Kategorie kostet mehr als doppelt soviel Steuer als ein bonusberechtigtes Fahrzeug mit 1.6-Liter-Motor.

Da zudem vorgesehen ist, dass die Boni jeweils für 3 Jahre gelten, summieren sich die Einsparungen auf einem grösseren Betrag, der durchaus eine Lenkungswirkung erzielen kann. Sobald die anfänglichen Mehreinnahmen kompensiert sind, ist zudem eine Erhöhung des maximalen Malusbetrags auf CHF 250 möglich, was die Lenkungswirkung deutlich verstärken würde.

3.3. Kumulation mit zukünftigen Anreizen auf Bundesebene und Signalwirkung

Die Kommission wurde darüber informiert, dass der Bund bei der Importbesteuerung ebenfalls ein Anreizsystem zu Gunsten von Fahrzeugen mit geringem CO₂-Ausstoss erarbeite. Die Kommissionsmehrheit erwartet, dass sich dadurch der Effekt der Lenkungsmassnahmen entsprechend vergrössern werde.

Von der Kommissionsmehrheit wird besonders auch die Signalwirkung des mit dem neuen System verbundenen Paradigmawechsels hervorgehoben. Neben dem ökonomischen Effekt haben Anreizsysteme gemäss einer ETH-Studie² "ein grosses bewusstseinsbildendes Potential" (S. 10). Anreizsysteme entfalten eine normative Wirkung und tragen somit "mittelfristig zur Schaffung von Normen auf gesellschaftlicher Ebene" (S. 11) bei. Durch

² Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (2007): Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14. Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz.

Lenkungsmaßnahmen kann ein Wertewandel eingeleitet werden, welcher "Energie-Effizienz zu einer populären Eigenschaft machen" (S. 11) wird.

Im interkantonalen Vergleich zeigt sich, dass der neue Tarif im Rahmen des Vergleichbaren liegt. Die Tabelle auf S. 17 des Ratschlags bringt zudem zum Ausdruck, dass der neue Basler Tarif stark progressiv wirkt: Umweltfreundliche Autos sind im interkantonalen Vergleich sehr günstig, umweltschädliche eher teuer. Dies entspricht der Zielsetzung, die von der Kommissionsmehrheit unterstützt wird.

3.4. Geprüfte Alternativen und Änderungen

Die Kommission prüfte in Zusammenarbeit mit dem Departement verschiedene Möglichkeiten, um die Lenkungswirkung zu steigern und um die Aufkommensneutralität bereits von Beginn an einzuhalten. Die Kommissionsmehrheit liess sich indessen überzeugen, dass die geprüften und nachstehend erläuterten Alternativen und Änderungen mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wären und deshalb abzulehnen sind.

3.4.1. Reduktion der Malus-Beträge

Um die Aufkommensneutralität schneller erreichen zu können, wurde die Variante geprüft, die Mali bei Einführung des Gesetzes noch weiter als im Ratschlag vorgesehen zu senken. Berechnungen des Justiz- und Sicherheitsdepartements zeigen, dass die Malusbeträge auf maximal CHF 50 (EURO5) resp. CHF 100 (für ältere Personenwagen) gesenkt werden müssten, um dem Ziel der Aufkommensneutralität zumindest nahezukommen, wobei im ersten Jahr noch immer Mehreinnahmen von CHF 776'000 zu erwarten wären. Mit dem Ziel null Mehreinnahmen zu machen, dürfe man die Berechnung nicht durchführen, da sich der Fahrzeugpark im Verlauf des Jahres bereits verbessere. Der Nachteil dieses Modells ist, dass die Lenkungswirkung von tieferen Mali entsprechend geringer ausfallen würde. Aus diesem Grund spricht sich die Kommissionsmehrheit gegen eine Reduktion der Malusbeträge aus. Sie erwartet aber vom Regierungsrat, dass er die im Ratschlag erwähnten Malusbeträge von maximal CHF 100 für EURO5 kompatible Wagen resp. von maximal CHF 150 für ältere Fahrzeuge mindestens solange nicht erhöht, wie die angestrebte Aufkommensneutralität noch nicht erreicht ist.

3.4.2. Reduktion des Sockelbetrags

Mit einer Senkung des Sockelbetrages könnte ebenfalls dazu beigetragen werden, dass die Aufkommensneutralität von Anfang an erreicht wird. Der Sockelbetrag müsste von jährlich CHF 180 auf schätzungsweise CHF 130 gesenkt werden. Dadurch würde aber der Deckungsgrad der Infrastrukturkosten weiter abnehmen. Zudem hängen die Mehreinnahmen nicht ursächlich mit dem Sockelbetrag zusammen, sondern mit dem ungünstigen Verhältnis zwischen bonusberechtigten und malusbelasteten Fahrzeugen.

Im Ergebnis würde ein derart tiefer Sockelbetrag mit dem Verursacherprinzip in Konflikt geraten und das Auto (bei gegebenen Bonus-Voraussetzungen) gegenüber anderen Mobilitätsformen in ungerechtfertigter Weise begünstigen. Zudem ist der vorgeschlagene Sockelbetrag von CHF 180 im Vergleich zu demjenigen im Kanton Basel-Landschaft von CHF 338 bereits tief. Eine weitere Senkung würde diese Differenz auf problematische Art

vergrössern und zum Risiko eines „Immatrikulationstourismus“ führen. Die Kommissionsmehrheit lehnt aus diesen Gründen eine Senkung des Sockelbetrags ab. Hingegen schlägt sie vor, den Sockelbetrag explizit im Gesetz zu erwähnen (vgl. Ziff. 4. unten).

3.4.3. Erhöhung des CO₂-Grenzwerts

Da der anfängliche Einnahmenüberschuss aus einem Missverhältnis zwischen bonusberechtigten und malusbelasteten Personenwagen resultiert, wurde die Möglichkeit geprüft, den für die Bonus-Malus-Verteilung ausschlaggebenden CO₂-Grenzwert zu erhöhen. Der im Ratschlag vorgesehene CO₂-Grenzwert liegt bei 150g/km. Wird der Grenzwert erhöht, so gebe es weniger mit einem Malus belastete Fahrzeuge. Allerdings geht damit auch die angestrebte Lenkungswirkung beim Kauf eines Neuwagens verloren. Der Durchschnittliche CO₂-Ausstoss der verkauften Neuwagen betrug im Jahr 2010 161g/km. Der Grenzwert muss folglich unter diesem Durchschnittswert zu liegen kommen, damit überhaupt eine Lenkungswirkung erreicht wird. Zudem ist im eidgenössischen CO₂-Gesetz vorgesehen, dass der Durchschnitt der neu verkauften Personenwagen ab dem Jahr 2015 einen CO₂-Emissionswert von maximal 130g/km aufweisen darf. Eine Erhöhung des Grenzwertes wäre somit nicht sinnvoll, da durch das neue Steuermodell ein Anreiz für den Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen gesetzt werden soll.

3.4.4. Systemswechsel auf reine CO₂-Steuer oder Gewichtbesteuerung

In der Kommissionberatung wurde in Erwägung gezogen, die Motorfahrzeugsteuer inskünftig als eine reine CO₂-Steuer auszugestalten. Als problematisch erweist sich dabei, dass nur für 48% aller im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenwagen die CO₂-Werte bekannt sind. Aus ökologischer Sicht empfiehlt sich zudem eine reine CO₂-Besteuerung lediglich für Fahrzeuge, die über die EURO5-Abgasnorm verfügen, und dies wären aktuell nur 8% aller Personenwagen. Die Personenwagen mit statistisch nicht erfasstem CO₂-Ausstoss müssten weiterhin gemäss Hubraumgrösse besteuert werden. Dies würde zu einem Vollzugsproblem führen, da es für die Fahrzeughalter nicht offensichtlich ist, wieso Fahrzeuge desselben Baujahres teils nach Hubraum, teils nach CO₂-Ausstoss besteuert würden. Zudem würde man hier Neuland betreten, da bisher kein Kanton eine reine CO₂-Steuer kennt. Auch in Deutschland gilt seit 2009 eine Kraftfahrzeugsteuer, die sowohl den Hubraum wie auch den CO₂-Ausstoss als Besteuerungsgrundlage verwendet. Auch das Lufthygieneamt hat sich gegen eine reine CO₂-Steuer ausgesprochen, weil mit der Verwendung beider Kriterien (Hubraum + CO₂-Ausstoss) die ökologische Wirkung verstärkt werde, da grossvolumige Fahrzeuge nicht nur mehr CO₂, sondern auch mehr Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) oder Dieselmotoren ausstossen.

Mit derselben Begründung wird ein Wechsel zur Gewichtbesteuerung abgelehnt, die im Kanton Basel-Stadt für Lastwagen und diverse andere Fahrzeugtypen und im Kanton Basel-Landschaft auch für Personenwagen angewandt wird. Gemäss Experten korreliert auch das Gewicht nicht im selben Mass mit der Umweltbelastung wie der Hubraum eines Motorfahrzeugs.

3.5. Aufkommensneutralität

Die Mehrheit der Kommission kommt nach den verschiedenen geprüften Varianten zum Schluss, dass der Regierungsrat dem Parlament einen durchdachten Vorschlag vorgelegt hat, der den Auftrag der Motion innerhalb der Grenzen, die die Bedingung der Aufkommensneutralität setzt, bestmöglich erfüllt.

Die Einschränkung, dass die Aufkommensneutralität anfänglich nicht erfüllt wird, ist aufgrund des Missverhältnisses zwischen bonusberechtigten und malusbelasteten Fahrzeugen plausibel und als Übergangsphänomen akzeptabel. Nach Einschätzung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) wird sich der gegenwärtige Trend zu Fahrzeugen mit geringerem Hubraum, der sich seit 2008 beobachten lässt, auch in den kommenden Jahren fortsetzen, was zu einer Reduktion der Steuererträge führen wird.³ Deshalb wird von der Ergreifung von Massnahmen, die die Aufkommensneutralität ab Gesetzeseinführung garantieren würden, abgesehen. Die Kommissionsmehrheit erwartet aber vom Regierungsrat, dass dieser das Ziel der Aufkommensneutralität auf Basis des von ihm im Ratschlag dargestellten Modells raschestmöglich anstrebt.

4. Änderungen im Gesetzestext gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit

§ 3 Abs. 2 erhält folgende neue Fassung:

² Für Personenwagen, die weniger als 150 Gramm CO₂ je Kilometer ausstossen und der neuesten obligatorischen anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, werden für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahren Steuerrabatte gewährt, wobei die jährliche Steuer in jedem Fall mindestens CHF 180 beträgt.

Begründung: Der Sockelbetrag legt den minimal zu bezahlenden Steuerbetrag fest. Ohne derartigen Sockel wäre für die ganz kleinmotorigen und schadstoffarmen Fahrzeuge praktisch keine Steuer zu entrichten. Der Sockelbetrag ist somit ein Grundelement zur Bemessung der Steuerhöhe und muss als solches gemäss Legalitätsprinzip in einem Gesetz im formellen Sinn festgehalten werden.

§ 3 Abs. 6 erhält folgende neue Fassung:

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. Die Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge für Personenwagen richten sich nach Massgabe ihres CO₂-Ausstosses pro Kilometer.

³ Vereinigung der Strassenverkehrsämter; Personenwagen in der Schweiz – Neuzulassungen und Flotte bis 2030, Kuzfassung, April 2011.

Begründung: Im Gesetz soll festgehalten werden, aufgrund von welchen Kriterien der Regierungsrat als Verordnungsgeber die Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge regeln soll.

5. Anträge der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Mehrheit der Kommission dem Grossen Rat einstimmig folgende Anträge:

1. Dem angehängten Beschlussentwurf 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.

Die Mehrheit der Kommission hat diesen Bericht am 26. August 2011 einstimmig verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit



Dr. Lukas Engelberger, Präsident

6. Erwägungen der Kommissionsminderheit

Die Motion Jans fordert, ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System für die Motorfahrzeugsteuern einzuführen, mit dem Ziel, "energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge" zu fördern. Bei der Behandlung im Grossen Rat wurde von bürgerlicher Seite ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Anliegen der Ökologisierung an sich mitgetragen wird, dass es aber auf keinen Fall darauf hinauslaufen darf, dass die Motorfahrzeugsteuern insgesamt erhöht werden.

Die fundierte Erarbeitung der Verwaltung hat nun gezeigt, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen keine ökologische Wirkung über die Motorfahrzeugsteuern erreicht werden kann: ausschlaggebend ist nicht in erster Linie das Fahrzeug, sondern wie viele Kilometer damit gefahren werden. Über Bonus und Malus bei der Motorfahrzeugsteuer je nach Schadstoff-Ausstoss könnte höchstens erreicht werden, dass ein verbrauchs- bzw. schadstoffgünstigeres Fahrzeug gekauft wird. Es hat sich aber herausgestellt, dass auch dieses Ziel nicht erreicht werden kann.

Die Kommissionsminderheit beantragt daher, auf die entsprechende Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge ganz zu verzichten, da mit der Veränderung lediglich ein Zeichen gesetzt werden könnte. Gesetze sind nicht für Symbolik da, sondern um das Zusammenleben der Menschen in unserem Kanton möglichst optimal zu gestalten.

Ein Einzelnen fasst die Kommissionsminderheit ihre Argumente wie folgt zusammen:

- Die bisherige Regelung wird dem Anliegen weitgehend gerecht: die Besteuerung nach Hubraum entspricht weitgehend einer Besteuerung nach CO₂-Ausstoss
- Eine reine Besteuerung nach CO₂ wäre auch nach Ansicht von Fachleuten (Lufthygieneamt) nicht korrekt, da sie andere Elemente der Abgase (insbesondere HC und NO_x) unberücksichtigt liesse
- Es ist einmal mehr festzuhalten, dass CO₂ ein natürliches Element der Atmosphäre ist und nicht ein Schadstoff; ein Grossteil der Fachleute postuliert, dass der zunehmende Anteil von CO₂ und dessen Wachstumsgeschwindigkeit für negative klimatische Veränderungen massgeblich sind.
- Gerade auch in ökologischer, aber auch ökonomischer Hinsicht ist es nicht sinnvoll, ein neues Gesetz zu schaffen, das weder notwendig noch für das Anliegen der Initianten hilfreich ist: auch die Schaffung eines neuen Gesetzes bedeutet Verbrauch von Ressourcen!
- Notwendigkeit ist nicht gegeben, weil die bisherige Hubraumbesteuerung sinnvoll, praktikabel und eingespielt ist.
- Nützlichkeit eines neuen Gesetzes ist – auch gemäss Fachleuten – nicht gegeben: es ist mit den vorhandenen Rahmenbedingungen schlicht nicht möglich, über eine Veränderung der Motorfahrzeugsteuern einen ökologischen Nutzen zu erreichen
- Argumentation: Sockelbetrag notwendig, da alle Strassenbenützer an die Kosten der Strasse bezahlen sollen; Bonus/Malus limitiert auf minimale Steuerhöhe, da sonst

(äusserst aufwändige) Rückerstattungen notwendig werden oder Ungerechtigkeiten entstehen; Autokäufer werden durch finanzielle Mehraufwände in diesem Rahmen nicht wirksam beeinflusst, verbrauchsärmere und schadstoffgünstigere Fahrzeuge zu kaufen.

7. Antrag der Kommissionsminderheit

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Minderheit der Kommission dem Grossen Rat einstimmig den folgenden Antrag:

Da die bisherige Bemessungsgrundlage den Anliegen der Ökologie weitestgehend Rechnung trägt und sich eine Neuregelung nur komplizierter, aber sehr wenig wirksam und dazu aufwändig präsentieren würde, beantragt die Kommissionsminderheit, auf den Ratschlag nicht einzutreten.

Die Minderheit der Kommission hat diesen Bericht am 26. August 2011 einstimmig verabschiedet und Patrick Hafner zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Wirtschafts- und Abgabekommission



Patrick Hafner

Beilagen:

Grossratsbeschluss der Kommissionsmehrheit
Synoptische Gegenüberstellung

Grossratsbeschluss der Kommissionmehrheit

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 11.0636.01 vom 20. April 2011 und in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 11.0636.02 vom 30. August 2011, 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, wobei die jährliche Steuer in jedem Fall mindestens CHF 180 beträgt.

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. Die Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge für Personenwagen richten sich nach Massgabe ihres CO₂-Austosses pro Kilometer.

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.

Synoptische Gegenüberstellung

Bestimmungen gemäss geltendem Recht und gemäss Ratschlag sowie der Mehrheit der WAK

Geltendes Recht	Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK (<u>hervorgehoben</u>)																
<p>§ 2.³⁾ Die Steuer beträgt: Fr.</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; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="3">Hubraum in Kubikzentimetern</th> <th>Steuer pro Jahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 cm³</td> <td>bis</td> <td>1000 cm³</td> <td>CHF 270</td> </tr> <tr> <td>1001 cm³</td> <td>bis</td> <td>1200 cm³</td> <td>CHF 290</td> </tr> <tr> <td>1201 cm³</td> <td>bis</td> <td>1400 cm³</td> <td>CHF 312</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
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														

Geltendes Recht**Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK
(hervorgehoben)**

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

Geltendes Recht**Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK
(hervorgehoben)**

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

Geltendes Recht

Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK (hervorgehoben)

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) Motorfahrzeuge180
- 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

§ 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.

Geltendes Recht	Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK (<u>hervorgehoben</u>)
	<p>ersten Inverkehrsetzung und für die drei folgenden Jahre Steuerrabatte gewährt, <u>wobei die jährliche Steuer in jeden Fall mindestens CHF 180 beträgt.</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>⁵ Für Lieferwagen, die nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben.</p> <p>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. <u>Die Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge für Personanwagen richten sich nach Massgabe ihres CO₂-Austosses pro Kilometer.</u></p> <p>⁷ Der Regierungsrat kann den CO₂-Emissionsgrenzwert aufgrund der technologischen Entwicklung senken.</p> <p>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</p>

Geltendes Recht	Ratschlag + Ergänzungen der Mehrheit der WAK (<u>hervorgehoben</u>)
	<p>ausserhalb des Kantons Basel-Stadt. Ist dieses nicht feststellbar, werden keine Rabatte gewährt.</p> <p>II. Übergangsbestimmung</p> <p>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.</p> <p>III.</p> <p>Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.</p>