



An den Grossen Rat

16.0411.01

14.5169.04

JSD/P160411

Basel, 6. Juli 2016

Regierungsratsbeschluss vom 5. Juli 2016

Ratschlag «Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge»

sowie

Bericht zur Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge»

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Übersicht	3
2.2 Geschichte der ökologisierten Motorfahrzeugsteuer in Basel-Stadt	3
2.3 Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten	4
2.4 Vorgehen bei der Umsetzung der Motion	4
3. Vernehmlassung	5
4. Neue Besteuerung	6
4.1 Grundsatz	6
4.2 Neue Steuerkomponenten	7
4.3 Personenwagen mit Elektro- und Hybridantrieb sowie Leichtfahrzeuge	7
4.4 Besteuerung ausgewählter Personenwagen	8
5. Die Änderungen im Einzelnen	8
5.1 Anhang zu § 2 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge	8
5.2 § 3 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge	11
6. Finanzielle Auswirkungen	12
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	12
8. Antrag	13

1. Begehren

Mit dem vorliegenden Ratschlag wird die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (MfzStG) beantragt. Gleichzeitig soll die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge» abgeschrieben werden.

2. Ausgangslage

2.1 Übersicht

Gegenstand vorliegender Revision ist die Besteuerung von Personenwagen. Im Kanton Basel-Stadt sind rund 62'000 steuerpflichtige Personenwagen immatrikuliert, womit diese mit Abstand die wichtigste Fahrzeuggruppe bilden. Die Besteuerung anderer Motorfahrzeuge ist weder Gegenstand der Motion noch hat sie bisher zu Kontroversen geführt. Aus diesem Grund sollen die Besteuerungsgrundlagen für Lieferwagen, Motorräder etc. – zumindest vorläufig – unverändert bleiben.

Im Kanton Basel-Stadt werden Personenwagen bis anhin nach ihrem Hubraum und ihrer Abgasnachbehandlungs-Technologie (Euro-Norm) besteuert. Neben Basel-Stadt kennen aktuell die meisten Kantone eine Besteuerung der Personenwagen nach Hubraum oder Steuer-PS. In einigen Kantonen werden hingegen das Gewicht, die Leistung oder eine Kombination dieser Steuerkomponenten herangezogen. Wie der Kanton Basel-Stadt gewähren verschiedene Kantone Rabatte für gewisse emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge. Das Bundesamt für Energie BFE hat einen diesbezüglichen Benchmark veröffentlicht, der laufend aktualisiert wird (www.emobile.ch > Markt > Steuern/Beiträge).

2.2 Geschichte der ökologisierten Motorfahrzeugsteuer in Basel-Stadt

Der Grosse Rat hat am 19. Oktober 2011 mit grossem Mehr gegen 21 Stimmen eine Teilrevision des MfzStG beschlossen. Diese ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Die Änderungen gingen vor allem auf die Motion Beat Jans und Konsorten «für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer» aus dem Jahr 2007 zurück.

Die aktuelle Motorfahrzeugsteuer bemisst sich grundsätzlich nach dem Hubraum mit einer Progression der Ansätze. Hinzu kommt ein Bonus-/Malus-System anhand des Emissionscodes. Im Sinne eines Anreizsystems bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge wird nach dem neuesten Emissionscode und je nach CO₂-Ausstoss ein zeitlich befristeter Steuerbonus gewährt. Weniger emissionsarme, energieineffiziente Fahrzeuge sowie alle Fahrzeuge mit Emissionscode vorangegangener Zeiten werden steuerlich abgestuft mit einem Malus belastet. Die Mindestmotorfahrzeugsteuer beträgt 180 Franken. Dies ist der Grundbetrag für die Benutzung der Strasseninfrastruktur im Sinne eines Nutzungsentgelts. Die Bandbreite des heutigen Anreizsystems zwischen «sehr guten» und «sehr schlechten» Fahrzeugen beträgt maximal 400 Franken, was vor allem auf die politische Vorgabe der Aufkommensneutralität zurückzuführen ist (max. 250 Franken Bonus bzw. max. 150 Franken Malus).

Kaum eingeführt, hat die ökologisierte Motorfahrzeugsteuer zu Diskussionen geführt, namentlich aufgrund der steigenden Beliebtheit von Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Als Beispiel ist etwa der Toyota Prius II Hybrid zu nennen, dessen Typenprüfung für die Zulassung in der Schweiz in der Euro-4-Norm erfolgt ist und der deshalb gemäss MfzStG mit einem Malus belegt werden musste.

2.3 Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. November 2014 die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen.

«Die im Jahre 2011 beschlossene Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuern führt in ökologischer Hinsicht zu unbefriedigenden Resultaten. Die Gewährung von Rabatten oder Zuschlägen wird an das Erfüllen von Normen gebunden (konkret: Euronorm 5/4/3) und nur nachrangig mit der Höhe der CO₂-Emissionen verknüpft.

Die Anknüpfung von Rabatten an die Euronorm bestraft in erster Linie Besitzerinnen und Besitzer älterer Fahrzeuge, selbst wenn diese sparsamer sind als Neuwagen; die aktuellen Ausführungsbestimmungen können dazu führen, dass Neuwagen mit hohem Energieverbrauch Rabatte erhalten, während ältere, viel CO₂-ärmere Autos mit Malus-Zuschlägen konfrontiert sind.

Die Gewichtung der Euronorm macht unter dem Aspekt der Luftreinhaltung heute wenig Sinn, weil heute 100 Autos zusammen nicht mehr annähernd so viel Schadstoffe in die Luft ausstossen wie ein einzelnes Auto in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Umgekehrt ist die Klimaproblematik dringlich geworden, und die Senkung der CO₂-Emissionen, die im bestehenden Rabattsystem nur eine nachrangige Rolle spielen, wäre konsequenter als bisher anzustreben.

Die Rabattierung der Euronorm ist schweizweit ein Unikat und ökologisch wenig nachvollziehbar. Die Euronorm ist, wie der Name sagt, eine Norm (Vorschrift), die alle Fahrzeuge ab einem bestimmten Baujahr (Erstzulassung) zu erfüllen haben. Mit einer Rabattskala nach Euronorm wird die Erfüllung des Stands der Technik und die Einhaltung von Vorschriften geldwert belohnt, obschon beides eine Selbstverständlichkeit ist und keiner Rabattierung bedarf. Hingegen werden die tatsächlichen Emissionen, die zum Teil ganz wesentlich unter den Mindestanforderungen der Euronorm liegen können, sowie die Tatsache, dass für verschiedene Motortypen unterschiedliche Mindestanforderungen gelten (Dieselmotoren dürfen wesentlich mehr Schadstoffe emittieren als Benzin- oder Gasmotoren) ausser Acht gelassen.

Damit werden gerade jene Leute systematisch bestraft (Malus), die schon frühzeitig saubere Autos gekauft haben, lange bevor das gesetzliche Pflicht war. Für die Schweiz gilt (wie für die EU) für das Jahr 2015: PKW-Neuzulassungen sollten im Schnitt noch 130 g CO₂/km ausstossen (2010: 161gCO₂/km, 2011: 155 g CO₂/km). Dieses Ziel sollte beim Neuwagenkauf durch ein ökologisches Steuerumfeld gefördert werden. Der Neuwagenkauf ist die folgenreichste Umweltentscheidung nach dem Hauskauf, da Motorfahrzeuge rund 30% der CO₂-Emissionen in der Schweiz ausstossen, Tendenz steigend. Deshalb beantragen die Unterzeichneten, das Bonus-Malus-System ganz im Sinne eines wirksamen Klimaschutzes und des Lärmschutzes zu gestalten.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vorzulegen, welche zum Inhalt hat, für die gesetzlichen Bonus-Malus-Elemente

- a) auf eine Berücksichtigung von Euronormen zu verzichten (weil im Ergebnis verzerrend),
- b) stattdessen einzig auf die Unterschreitung/Überschreitung der gesetzlichen CO₂-Emissionen pro km abzustellen und
- c) für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO₂-Angabe existiert (z.B. Altfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) eine klare Regelung vorzusehen.

Weiter ist darzulegen, wie sich die für den Energiebedarf bzw. für die menschliche Gesundheit relevanten Grössen Fahrzeuggewicht und Lärmemission bei der Besteuerung berücksichtigen lassen.

Dominique König-Lüdin, Michael Wüthrich, Aeneas Wanner, Rudolf Rechsteiner, Andreas Zappalà, Heiner Vischer, Remo Gallacchi, Pasqualine Gallacchi, Jörg Vitelli»

2.4 Vorgehen bei der Umsetzung der Motion

Nachdem der Regierungsrat das Justiz- und Sicherheitsdepartement mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage beauftragt hatte, erarbeitete dieses eine umfangreiche Auslegeordnung zur Besteuerung von Personenwagen. Ende März 2015 fand ein Fachworkshop mit Expertinnen und Experten aus Politik, Verbänden und der Verwaltung statt. Dabei wurden die möglichen und wünschbaren Kriterien, die der neuen Besteuerung zugrunde gelegt werden sollen, festgehalten. Als denkbar wurde namentlich eine Besteuerung nach Gewicht, CO₂-Ausstoss und eventuell Leistung (statt einer Grundsteuer samt Bonus/Malus) erachtet, allenfalls verbunden mit einem Malus bei fehlendem Dieselpartikelfilter. Die Gesamtsteuereinnahmen sollen dabei unverändert bleiben bzw. nicht steigen.

Mit Beschluss vom 4. Februar 2016 hat der Grosse Rat die Frist zur Ausarbeitung der Vorlage bis zum 19. Mai 2016 erstreckt.

3. Vernehmlassung

Der Regierungsrat hat gemäss den oben genannten Vorgaben einen ersten Ratschlagsentwurf erarbeitet und den interessierten Kreisen Gelegenheit gegeben, ihre Anliegen einzubringen. Vorgeschlagen wurden dabei vier Varianten: die Besteuerung von Personenwagen nach Gesamtgewicht, Leistung und g CO₂/km-Wert (Variante 1) und die Besteuerung nach Leistung und g CO₂/km-Wert (Variante 2), wobei als Untervarianten in Erwägung gezogen wurde, jeweils einen Malus von 100 Franken für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter zu erheben (Varianten 1+ und 2+). Die Vernehmlassung, bei der insgesamt 15 Vernehmlassungsantworten eingegangen sind, hat Folgendes ergeben.

Umfang der Revision

Eine Minderheit der Vernehmlassungsteilnehmenden hat sich für eine Anpassung der Besteuerung aller Fahrzeugkategorien ausgesprochen (EVP, Grüne, umverkehR, VCS). Die deutliche Mehrheit hat sich damit einverstanden erklärt, die Revision – zumindest vorerst – auf Personenwagen zu beschränken (ACS, Bettingen, FDP, Gewerbeverband, GLP, LDP, Riehen, SP, SVP, TCS).

Steuerkomponenten

Für eine der im Vernehmlassungsentwurf vorgeschlagenen Varianten hat sich nur eine Minderheit ausgesprochen (Bettingen: Variante 1; EVP: Variante 1+; Grüne: Variante 2 mit Bonus für Elektrofahrzeuge). Der VCS schlägt eine Besteuerung nach CO₂-Ausstoss, Fahrleistung in Kilometern und Fahrzeuggewicht vor. Eine klare Mehrheit ist hingegen für eine Besteuerung des Gewichts und des CO₂-Ausstosses. Betreffend Gewicht sollte teilweise das Leergewicht, teilweise das Verhältnis zwischen Nutzlast und Leergewicht ausschlaggebend sein.

Maluszuschlag bei fehlendem Partikelfilter

In diesem Punkt differierten die Vernehmlassungsantworten am stärksten. Während ein entsprechender Malus (bzw. allenfalls eine Erhöhung desselben) teilweise unterstützt wird (EVP, GLP, Grüne, SP, umverkehR, VCS), da er sich einfach verwirklichen lasse und das Umweltschutzgesetz eine Minimierung von Emissionen verlange, wird er von anderer Seite grundsätzlich oder aufgrund des zusätzlichen Verwaltungsaufwands und der abnehmenden Problematik abgelehnt (ACS, Bettingen, FDP, Gewerbeverband, LDP, Riehen, SVP, TCS).

Weitere Bemerkungen

Die weiteren Bemerkungen betreffen namentlich die Höhe der Einnahmen, die mit der Motorfahrzeugsteuer generiert werden sollen. Verschiedentlich wurde Ertragsneutralität gefordert, wobei als Basis die vor dem 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Steuereinnahmen relevant sein sollen (ACS, FDP, Gewerbeverband). Für das einzelne Steuerobjekt soll dabei im Vergleich zur bisherigen Steuer keine Erhöhung der Abgaben (SVP) bzw. keine Erhöhung über 20% (FDP, LDP) erfolgen. Andere fordern wegen der Degression des Steuersubstrats und ungenügender Kostendeckung die Motorfahrzeugsteuer zu Beginn des neuen Gesetzes um ca. 20% anzuheben (SP). GLP und SP fordern darüber hinaus, dass alle Elektrofahrzeuge effektiv weniger belastet werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in derselben Klasse.

4. Neue Besteuerung

4.1 Grundsatz

Die 2011 beschlossene erste Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer hat sich in diesen Fällen als unbefriedigend erwiesen, wo die Komponenten Euro-Norm und Hubraum zusammenkommen. Bei modernen Elektroautos, die politisch als förderungswürdig gelten, führt die Euro-Norm-Betrachtung zwar zu einem Bonus, die Umrechnung des Elektromotoren in einen fiktiven Hubraum aber zu einer ausserordentlich hohen Grundsteuer. Deshalb soll die anstehende zweite Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer wie folgt gestaltet werden:

- Den Leitlinien der Motion folgend soll künftig bei der Personenwagenbesteuerung auf die Berücksichtigung sowohl des Hubraums als auch der Euro-Norm verzichtet werden. Neu gibt es keinen Bonus oder Malus mehr. Vielmehr enthält bereits die Grundsteuer ökologisierte Elemente: Die Steuer soll sich nach dem Leergewicht und der Berücksichtigung der CO₂-Emissionen bemessen, wobei beide Steuerkomponenten 50% der Steuereinnahmen generieren sollen. Die Motorfahrzeugsteuer entspricht, wie bereits erwähnt, in erster Linie einem Entgelt für die Benutzung der Strasseninfrastruktur. Es werden daher auch künftig keine Motorfahrzeuge gänzlich von der Steuer befreit.
- Durch die neuen Bemessungskriterien soll keine generelle Erhöhung der Steuereinnahmen erfolgen. Als Basis werden die Einnahmen des Jahres 2016 (27,9 Mio. Franken) genommen.
- Die neue Steuer soll nicht zu Automatismen führen. Anpassungen an den Bemessungsgrundlagen sind nach Einführung periodisch situativ zu prüfen.
- Die neue Steuer soll zu keinen Verkomplizierungen führen. Von einem Bonus für Elektrofahrzeuge kann abgesehen werden, da Elektrofahrzeuge wegen fehlendem CO₂-Ausstoss lediglich den Steueranteil aus der Steuerkomponente «Leergewicht» entrichten.
- Eine Steuerveranlagung nach Kilometerleistung würde zu unverhältnismässigem administrativem Erhebungsaufwand (Jahresfakturierung, Fahrzeugwechsel etc.) führen und ist nicht praktikabel. Der effektive Verbrauch müsste, falls politisch gewollt, auf Bundesebene über die Erhöhung der Mineralölsteuer erfolgen.
- Auf einen Malus für Dieselpersonenwagen ohne Partikelfilter wird aufgrund des Aufwands, der damit verbundenen Unsicherheiten und der geringen Lenkungswirkung ab dem Jahr 2019 verzichtet.
- Bei der 2011 ebenfalls ökologisierten Besteuerung der Lieferwagen soll sich der Bonus/Malus unverändert an der Euro-Norm bemessen. Die Problematik des umgerechneten Hubraums stellt sich bei dieser Kategorie nicht, spielt doch der Hubraum bei der Berechnung der Grundsteuer keine Rolle. Die Berechnung der Grundsteuer erfolgt einzig nach der Nutzlast.
- Demgegenüber bleibt der Hubraum bei der Besteuerung der Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie der Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge relevant. Damit könnte sich künftig – etwa durch das Aufkommen von starken Elektromotorrädern – ebenfalls die Problematik der Hubraum-Umrechnung stellen. Da aber bereits 2011 diese Fahrzeuge von der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ausgenommen worden sind, soll deren Besteuerung auch gemäss vorliegendem Ratschlag unverändert bleiben.
- Die Besteuerung aller weiteren Motorfahrzeuge berücksichtigt bisher wie künftig weder den Hubraum oder die Euro-Norm noch eine (sonstige) ökologische Komponente.

Die neue Steuerbemessung soll mit ihrer Wirksamkeit – ohne Übergangsbestimmungen – auch für bereits immatrikulierte Fahrzeuge Anwendung finden. Würden letztere auch künftig nach dem alten System besteuert, wäre einerseits der Vollzugsaufwand höher – vereinzelt Fahrzeuge werden auch in 50 Jahren noch auf den Strassen verkehren –, andererseits müssten die gesetzlichen CO₂-Grenzwerte angepasst werden. Mit der Anwendung der neuen Besteuerungsgrund-

sätze auf alle Personenwagen (Neuzulassungen und Altbestand) wird eine einheitliche, gerechte und einfachere Besteuerung aller Personenwagen erreicht.

4.2 Neue Steuerkomponenten

Neu sollen die im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenwagen basierend auf ihrem Leergewicht und dem g CO₂/km-Wert besteuert werden.

Steuerkomponente	Berechnung
Leergewicht	<ul style="list-style-type: none">• Kein Sockel• CHF 1.50 pro 10 Kilogramm.
gCO ₂ /km	<ul style="list-style-type: none">• Kein Sockel• Linear: CHF 1.35 pro g CO₂

Auf jedes Fahrzeug ist dabei eine Gesamtsteuer zu entrichten, die sich aus der Summe der beiden Steuerkomponenten ergibt. Die Parameter wurden so gewählt, dass beiden Steuerkomponenten – über den gesamten Steuerertrag, nicht jedoch zwingend für das einzelne Fahrzeug – in etwa das gleiche Gewicht zukommt (Einnahmen von je rund 14,1 Mio. Franken) und die Ertragsneutralität gesichert ist. Es soll kein Bonus-Malus-System mehr geben, weder auf Basis der Euro-Abgasstufe noch auf Basis des CO₂-Werts. Eine explizite Mindeststeuer ist ebenfalls nicht mehr vorgesehen. Der g CO₂/km-Wert wird künftig – entsprechend den Klimazielen und dem technischen Fortschritt – tendenziell stark sinken. Deshalb wird der Grosse Rat periodisch über die Anpassung der einzelnen Steuerparameter zu befinden haben, sollte die Einnahmen nicht generell sinken.

Die Steuerkomponente «Leergewicht» stellt einen Grundertrag sicher, ersetzt funktional gesehen die bisherige Mindeststeuer. Das Leergewicht wird dabei auf die nächste 10-Kilogramm-Stufe abgerundet.

Die Steuerkomponente «g CO₂/km-Wert» sichert die ökologische Lenkungswirkung und stellt eine steuerliche Entlastung von Fahrzeugen mit (teil-)elektrischem Antrieb sicher.

4.3 Personenwagen mit Elektro- und Hybridantrieb sowie Leichtfahrzeuge

a) Hybridantriebe (ohne Plug-in/Range-Extender)

Personenwagen mit Hybridantrieb werden mit der neuen Steuer profitieren; die meisten Hybridautos verwenden einen anderen thermodynamischen Verbrennungszyklus, weshalb trotz deutlich reduziertem Energieverbrauch ihr Hubraum nicht kleiner ist als für konventionelle Fahrzeuge. Mit der neuen Steuer werden sie aufgrund der CO₂-Komponente günstiger bewertet als bisher.

b) Plug-in-Hybride (auch Range-Extender genannt)

Diese profitieren mit der neuen Steuer, vor allem, wenn sie als parallele Hybride ausgelegt sind. Serielle Hybride haben meist einen kleinen Hubraum und wurden auch unter der bisherigen Steuer bereits günstig taxiert. Plug-in-Hybride profitieren davon, dass der Stromverbrauch mit 0 Gramm CO₂/km angerechnet wird.

c) Elektrofahrzeuge

Der Stromverbrauch von Elektrofahrzeugen wird bei der Ermittlung des Normverbrauchs mit 0 Gramm CO₂/km eingesetzt werden, so dass diese Steuerkomponente gänzlich entfällt.

d) Leichtfahrzeuge der Kategorien L6e und L7e

Die Fahrzeuge dieser Kategorien sollen nicht höher besteuert werden als vergleichbare kleine Personenwagen.

4.4 Besteuerung ausgewählter Personenwagen

Marke	Hubraum	Leistung	Leergewicht	CO ₂	Steuer 2016	Vernehmlassungsvariante 1	Ratschlag
MICRO COMPACT CAR Smart	599	52	815	136	370.00	204.00	306.00
Fiat 500 1.2 Lounge	1242	51	995	119	312.00	160.00	310.00
TOYOTA iQ 1.0	998	50	960	130	345.00	190.00	286.00
VW Golf VI 2.0 GTI	1984	173	1420	185	465.00	615.00	463.00
SKODA Octavia Co 2.0TDI	1968	110	1360	119	190.00	285.00	365.00
HONDA Insight	1139	65	1276	105	312.00	150.00	333.00
AUDI A3 1.6 TDI 5T	1598	77	1405	112	336.00	206.00	362.00
VW Touran 2.0 TDI	1968	103	1595	140	336.00	363.00	428.00
MINI Cooper S Cabrio	1598	135	1330	153	386.00	431.00	406.00
TOYOTA Prius Hybrid	1798	73	1445	92	362.00	125.00	341.00
VOLVO XC90 D5 AWD	2400	147	2212	215	552.00	722.00	622.00
BMW 730d	2993	180	1940	192	635.00	681.00	550.00
LEXUS RX450h	3456	183	2280	148	761.00	541.00	542.00
MERCEDES-BENZ E 320 CDI	2987	165	1750	202	635.00	680.00	535.00
TOYOTA LandCruiser HDJ100	4164	150	2585	340	1'080.00	1'189.00	847.00
PORSCHE Cayenne S	4806	283	2498	357	1'105.00	1'452.00	819.00
Nissan Leaf	-	80	1620	0	180.00	154.00	243.00
TESLA Model S 85 D P	-	568	2262	0	2'780.00	970.00	339.00
TESLA Model S 85	-	285	2175	0	1'155.00	514.00	326.00

Tabelle 1: Voraussichtliche Besteuerung nach den jeweiligen Varianten (ohne Gewähr)

5. Die Änderungen im Einzelnen

5.1 Anhang zu § 2 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Anhang zu § 2: Werte der jährlichen Steuer

1. (neu)

Für Personenwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Leergewicht und CO₂-Emissionen zusammen.

Es gelten folgende Steuersätze:

- | | |
|--|--------------|
| a) Leergewicht: pro 10 kg Leergewicht: | 1.50 Franken |
| b) CO ₂ -Emissionen: pro g CO ₂ /km: | 1.35 Franken |

1^{bis} (bisher: Ziffer 1)

a) Für ~~Personen-~~ Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³)

b) Für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge 46 Franken

2. Für **Personenwagen**, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge gelten jeweils folgende Steuersätze:

Personenwagen

Hubraum in — Steuer pro Jahr
Kubikzentimetern — CHF

0 cm ³ bis 1'000 cm ³	270
1'001 cm ³ bis 1'200 cm ³	290
1'201 cm ³ bis 1'400 cm ³	312
1'401 cm ³ bis 1'600 cm ³	336
1'601 cm ³ bis 1'800 cm ³	362
1'801 cm ³ bis 2'000 cm ³	390
2'001 cm ³ bis 2'200 cm ³	420
2'201 cm ³ bis 2'400 cm ³	452
2'401 cm ³ bis 2'600 cm ³	486
2'601 cm ³ bis 2'800 cm ³	522
2'801 cm ³ bis 3'000 cm ³	560
3'001 cm ³ bis 3'200 cm ³	600
3'201 cm ³ bis 3'400 cm ³	642
3'401 cm ³ bis 3'600 cm ³	686
3'601 cm ³ bis 3'800 cm ³	732
3'801 cm ³ bis 4'000 cm ³	780
4'001 cm ³ bis 4'200 cm ³	830
4'201 cm ³ bis 4'400 cm ³	880
4'401 cm ³ bis 4'600 cm ³	930
4'601 cm ³ bis 4'800 cm ³	980
4'801 cm ³ bis 5'000 cm ³	1'030
5'001 cm ³ bis 5'500 cm ³	1'155
5'501 cm ³ bis 6'000 cm ³	1'280
6'001 cm ³ bis 6'500 cm ³	1'405
6'501 cm ³ bis 7'000 cm ³	1'530
7'001 cm ³ bis 7'500 cm ³	1'655
7'501 cm ³ bis 8'000 cm ³	1'780

über 8'000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 500 cm³ zusätzlich CHF 125

Gesellschafts- und Wohnmotorwagen

Hubraum in Kubikzentimetern	Steuer pro Jahr Franken
0 cm ³ bis 200 cm ³	46
201 cm ³ bis 1'800 cm ³ je weitere 200 cm ³	46
1'801 cm ³ bis 10'000 cm ³ je weitere 200 cm ³	35
10'001 cm ³ bis 20'000 cm ³ je weitere 200 cm ³	23
über 20'000 cm ³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm ³ zusätzlich 23 Franken.	

Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge

Hubraum in Kubikzentimetern	Steuer pro Jahr Franken
0 cm ³ bis 200 cm ³	58
201 cm ³ bis 400 cm ³	70
401 cm ³ bis 600 cm ³	82
601 cm ³ bis 800 cm ³	94

801 cm ³ bis 1'000 cm ³	106
1'001 cm ³ bis 1'200 cm ³	118
1'201 cm ³ bis 1'400 cm ³	130
1'401 cm ³ bis 1'600 cm ³	142
1'601 cm ³ bis 1'800 cm ³	154
1'801 cm ³ bis 2'000 cm ³	166
2'001 cm ³ bis 2'200 cm ³	178
2'201 cm ³ bis 2'400 cm ³	190
über 2'400 cm ³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm ³ zusätzlich 12 Franken	
3. Für Lieferwagen mit einer Nutzlast bis 1000 kg	309
für je weitere 500 kg bis 2500 kg Nutzlast	115
4. Für Lastwagen für die ersten 3000 kg Nutzlast	736
für je weitere 500 kg	110
5. Für Traktoren	619
6. Für Sattelschlepper	
Gesetzlich zulässiges Gesamtgewicht des Sattelschleppers und -anhängers pro Tonne (Sattelanhänger siehe Ziff. 10 lit. c)	89
7. Für Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachser:	
a) Arbeitsmaschinen	
bis 3500 kg Gesamtgewicht	124
über 3500 kg Gesamtgewicht	238
b) Arbeitskarren	
bis 3500 kg Gesamtgewicht	93
über 3500 kg Gesamtgewicht	149
mit weniger als 10 km/h Höchstgeschwindigkeit	61
c) Motorkarren	
bis 3500 kg Gesamtgewicht	93
über 3500 kg Gesamtgewicht	149
d) Motoreinachser einschliesslich Anhänger bis zu einem Höchstgewicht von 3500 kg	93
8. Für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge:	
a) landwirtschaftliche Einachser mit Anhänger	61
b) landwirtschaftliche zwei- oder mehrachsige Motorfahrzeuge	93
9. Für Ausnahme-Fahrzeuge ist die ordentliche Steuer als Nutzfahrzeug, Arbeitsmaschine usw. zu entrichten.	
10. Für Anhänger:	
a) Transport-Anhänger	
bis und mit 1000 kg Nutzlast	86
für jede weitere 500 kg Nutzlast bis 10 000 kg Nutzlast	43
für jede weitere 500 kg Nutzlast über 10 000 kg bis 25000 kg Nutzlast	22
mit mehr als 25000 kg Nutzlast	1'542
b) Touristen-, Camping-, Sportgeräte- und Wohn-Anhänger	
bis 300 kg Gesamtgewicht	52
bis 1000 kg Gesamtgewicht	86
bis 1500 kg Gesamtgewicht	129
über 1500 kg Gesamtgewicht	172
c) Sattelanhänger	129
d) Arbeitsanhänger und Schausteller-Anhänger	
bis 3500 kg Gesamtgewicht	52
über 3500 kg Gesamtgewicht	77
e) Motorrad-Anhänger	25
f) Landwirtschaftliche Anhänger	
bis 3500 kg Gesamtgewicht	52

über 3500 kg Gesamtgewicht	77
11. Für Händlerschilder:	
a) für Motorwagen-Händlerschilder	1'035
b) für ein Motorwagen-Anhänger-Händlerschild	288
c) für ein Motorrad-Händlerschild	173
d) für ein Kleinmotorrad-Händlerschild	86
e) für ein Motorrad-Anhänger-Händlerschild	58
12. Für Wechsel-Kontrollschilder ist zur ordentlichen Steuer für jedes Fahrzeug, das in die höhere Steuerkategorie gemäss den Ziff. 1–10 hiervor eingereiht ist, zusätzlich für jedes weitere Fahrzeug ein jährlicher Festbetrag zu entrichten, und zwar für:	
a) Personen-, Gesellschafts-, Liefer- und Lastwagen, Traktoren, Sattelschlepper, Transport- und Sattel-Anhänger	70
b) Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachser, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Touristen-, Camping-, Sportgeräte- und Wohn-Anhänger, Arbeitsanhänger und Schausteller-Anhänger	25
c) Motorräder, Kleinmotorräder, Dreiräder und deren Anhänger	18
Die Grundsätze von § 5 finden keine Anwendung.	
13. Für Fahrzeuge mit Fahrzeugausweis-Eintrag „Veteranenfahrzeug“:	
a) Motorfahrzeuge	180
b) Motorräder	50

Bemerkung: Für eine ordnungsgemässe Veranlagung der Motorfahrzeugsteuer über den CO₂-Ausstoss fehlt von aktuell 5'900 Fahrzeugen dieser Wert. Eine elektronische Aktualisierung des CO₂-Werts wurde von durch die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt bereits vollzogen. Weitere Massnahmen zur Datenbeschaffung wie Errechnung synthetischer CO₂-Wert gemäss Anhang 4 CO₂-Verordnung, Modellvergleiche, Kundenanschrift sind in Planung. Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoss bei Einführung des neuen Gesetzes nicht ermittelt werden konnten, entrichten einen Zuschlag von 100% der Leergewichtssteuer.

5.2 § 3 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

§ 3.

~~⁴ 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.

6. Finanzielle Auswirkungen

Um die Steuereinnahmen für die Zukunft prognostizieren zu können, müssen sowohl der Fahrzeugbestand als auch die technischen Entwicklungen antizipiert werden. Dazu sind verschiedene Annahmen betreffend Neuzulassungen und Ausserverkehrsetzungen alter Fahrzeuge zu treffen. Es ist davon auszugehen, dass sich verschiedene Trends zur Zunahme (z.B. steigender Anteil wirtschaftlich leistungsfähiger Personen, die über 65 Jahre alt sind) bzw. Abnahme (z.B. immer mehr Haushalte in Kernstädten ohne Personenwagenbesitz) des Motorisierungsgrads in etwa kompensieren werden und der Personenwagen-Bestand bis 2035 konstant bleiben wird. Hinsichtlich der technischen Entwicklung basieren die Modellrechnungen, die bis zum Jahr 2035 reichen, auf dem «mittleren Szenario» der Energiestrategie 2050 des Bundes.

Die Revision soll ertragsneutral erfolgen. Die Steuerparameter wurden deshalb so gewählt, dass für das Jahr 2019 Steuererträge von 27.9 Mio. Franken, also in der Höhe der heutigen Steuer, prognostiziert werden. In den Folgejahren dürfte der Steuerertrag abnehmen, da Rückgänge bei den Steuerkomponenten zu erwarten sind – am stärksten beim Co₂-Ausstoss. Ohne Anpassung der Steuerkomponenten würden die Steuereinnahmen beispielsweise bis zum Jahr 2025 bei Variante 1 schätzungsweise auf 24.9 Mio. bzw. bei der Variante 2 auf 26.6 Mio. sinken.

Anzumerken ist, dass auch beim heutigen Steuermodell im Vergleich zum Jahr 2015 mit einem Ertragsrückgang von -2.7% (bis 2025) bzw. -8.3% (bis 2035) zu rechnen wäre, falls die Steuerparameter nicht dem technischen Fortschritt angepasst würden.

Die Kosten für die Anpassung der Steuerberechnungs-Software betragen voraussichtlich ca. 70'000 Franken.

7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Unternehmen sind vom Vorhaben nicht negativ betroffen, weshalb auf eine detaillierte Regulierungsfolgenabschätzung verzichtet wird.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes und die Abschreibung der Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

- Entwurf Grossratsbeschluss

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Änderung vom [Datum]

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt,

nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates [hier Nummer eingeben] vom [hier Datum eingeben] sowie in den Bericht der [hier Kommission eingeben] [hier Nummer eingeben] vom [hier Datum eingeben],

beschliesst:

I.

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966¹⁾ (Stand 1. Januar 2013) wird wie folgt geändert:

§ 3 Abs. 1 (aufgehoben), Abs. 2 (aufgehoben), Abs. 3 (aufgehoben), Abs. 6 (geändert)

¹ Aufgehoben.

² Aufgehoben.

³ Aufgehoben.

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.

Anhänge

650.500 Anhang zu § 2

Ziff. 1, 1^{bis} und 2 (geändert)

- Für Personenwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Leergewicht und CO₂-Emissionen zusammen. Es gelten folgende Steuersätze:
 - Leergewicht: pro 10 kg Leergewicht: CHF 1.50
 - CO₂-Emissionen: pro g CO₂/km: CHF 1.35
- ^{bis}
 - Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³)
 - Für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge CHF 46
- Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge gelten jeweils folgende Steuersätze:

Gesellschafts- und Wohnmotorwagen

Hubraum in Kubikzentimetern	Steuer pro Jahr CHF
0 cm ³ bis 200 cm ³	46
201 cm ³ bis 1'800 cm ³ je weitere 200 cm ³	46
1'801 cm ³ bis 10'000 cm ³ je weitere 200 cm ³	35
10'001 cm ³ bis 20'000 cm ³ je weitere 200 cm ³	23

über 20'000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³ zusätzlich CHF 23

Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge

Hubraum in Kubikzentimetern	Steuer pro Jahr CHF
0 cm ³ bis 200 cm ³	58
201 cm ³ bis 400 cm ³	70
401 cm ³ bis 600 cm ³	82
601 cm ³ bis 800 cm ³	94
801 cm ³ bis 1'000 cm ³	106

¹⁾ SG 650.500

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

1'001 cm ³ bis 1'200 cm ³	118
1'201 cm ³ bis 1'400 cm ³	130
1'401 cm ³ bis 1'600 cm ³	142
1'601 cm ³ bis 1'800 cm ³	154
1'801 cm ³ bis 2'000 cm ³	166
2'001 cm ³ bis 2'200 cm ³	178
2'201 cm ³ bis 2'400 cm ³	190

über 2'400 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³ zusätzlich CHF 12

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren. Sie unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft am 1. Januar 2018 wirksam.