



An den Grossen Rat

00.0000.00

00.0000.00

00.0000.00

JSD/P190926

Basel,

Regierungsratsbeschluss vom

**Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der
Motorfahrzeuge**

Vernehmlassungsentwurf

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Berechnungsgrundlage im Kanton Basel-Stadt	3
2.2 Vergleich mit anderen Kantonen	4
3. Mögliche Steuerkomponenten	5
3.1 Gewicht	5
3.2 Abgasemission	6
4. Neue Bemessungskriterien	7
4.1 Bemessungskriterien im Allgemeinen	7
4.2 Elektrofahrzeuge im Speziellen	8
5. Konkretes Berechnungsmodell	8
6. Zu den einzelnen zu revidierenden gesetzlichen Bestimmungen	10
6.1 Anhang zu § 2 Motorfahrzeugsteuergesetz	10
6.2 § 3 Motorfahrzeugsteuergesetz	11
7. Finanzielle Auswirkungen	13
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	13
9. Antrag	13

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragt der Regierungsrat eine Anpassung des baselstädtischen Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 (neue Abkürzung «Motorfahrzeugsteuergesetz»; SG 650.500) zur Steigerung ökologischer Antriebssysteme.

Ziel der vorliegenden Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge ist es, nun auch die Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper (nachfolgend als Sammelbegriff «Nutzfahrzeuge» bezeichnet) und Motorräder inkl. Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge (nachfolgend nur als Sammelbegriff «Motorräder» bezeichnet) nach ökologischeren Kriterien zu berechnen und die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen vorzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Berechnungsgrundlage im Kanton Basel-Stadt

Im Kanton Basel-Stadt werden Personenwagen seit der Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge, die am 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist, nach ökologischeren Bemessungsgrundlagen besteuert. Personenwagen werden seither nach Leergewicht (1.25 Franken pro zehn Kilogramm) und CO₂-Emission (1.60 Franken pro Gramm pro Kilometer) besteuert. Bei elektrisch betriebenen Personenwagen ohne Verbrennungsmotor bemisst sich die Jahressteuer nur noch anhand des Leergewichts, da sie im Fahrbetrieb keine CO₂-Emissionen verursachen. Sie erhalten zusätzlich in der Besteuerung einen Rabatt von 50 % auf die Motorfahrzeugsteuer. Nicht betroffen von der Gesetzesrevision 2018 waren Motorräder, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper.

Im Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität vom 3. Juli 2019¹ hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt zu prüfen, ob die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer für Lieferwagen mit der Komponente CO₂-Emissionen erweitert werden kann. Gleichzeitig kündigte er an, dass auch elektrisch betriebene Lieferwagen künftig steuerlich privilegiert werden sollen.

Im Anhang zu § 2 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge unter Ziffer 2 bis Ziffer 4 und Ziffer 6 sowie in der Verordnung zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 20. August 2012 (SG 650.510) ist für Motorräder und Nutzfahrzeuge folgende Besteuerung geregelt:

Ziff.	Kategorie	Besteuerung
Ziff. 2 (Anhang)	Gesellschaftswagen Wohnmotorwagen	Staffelung pro 200 cm ³ Hubraum
		Bis 1'800 cm ³ = Fr. 46.00
		Bis 10'000 cm ³ = Fr. 35.00
		Ab 10'001 cm ³ = Fr. 23.00

¹ Dokumentnummer 19.0926.01.

Ziff.	Kategorie	Besteuerung
Ziff. 2 (Anhang) § 2 VO	Motorräder Dreiräder Kleinmotorfahrzeuge	Staffelung pro 200 cm ³ Hubraum 0–200 cm ³ = Fr. 58.00 Weitere 200 cm ³ = Fr. 12.00
	Elektr. Motorräder	Rabatt auf Besteuerung bei elektrischem Antrieb 20 % ²
Ziff. 3	Lieferwagen	Staffelung der Nutzlast Bis 1'000 kg = Fr. 309.00 Weitere 500 kg Bis 2'500 kg = Fr. 115.00
Ziff. 4	Lastwagen	Staffelung der Nutzlast Bis 3'000 kg = Fr. 736.00 Weitere 500 kg = Fr. 110.00
Ziff. 6	Sattelschlepper	Pro Tonne = Fr. 89.00

Tabelle 1: Ist-Besteuerung Nutzfahrzeuge und Motorräder im Kanton Basel-Stadt

Bis dato wird damit nur der Elektroantrieb von «Personenwagen» und «Motorrädern» mit einem finanziellen Rabatt belohnt.

2.2 Vergleich mit anderen Kantonen

In anderen Kantonen werden die Steuern mit folgenden Steuerkomponenten berechnet:

Kategorie	Aargau	Basel-Landschaft	Bern	Solothurn	Zürich
Gesellschafts- und Wohnmotorwagen	Steuer-PS bis 1'000 kg Nutzlast über 1'000 kg Nutzlast: Staffelung Nutzlast	Gesamtgew.	Staffelung Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus)	Staffelung Hubraum	Staffelung Hubraum + Gesamtgew.
Motorräder	Steuer-PS	Gesamtgew.	Staffelung Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus)	Staffelung Hubraum	Hubraum + Abgaskat.
Lieferwagen	Steuer-PS bis 1'000 kg Nutzlast über 1'000 kg Nutzlast: Staffelung Nutzlast	Gesamtgew.	Staffelung Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus)	Staffelung Hubraum	Staffelung Hubraum + Gesamtgew.

² Für Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb wird die ordentliche Motorfahrzeugsteuer bereits seit dem 1. Januar 1992 um 20 % ermässigt (§ 1a Verordnung zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge). Spezifisch für Motorräder ist der Steuerrabatt seit dem 1. Januar 2013 explizit in § 2 Abs. 5 der Verordnung zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge normiert.

Kategorie	Aargau	Basel-Landschaft	Bern	Solothurn	Zürich
Lastwagen	Steuer-PS bis 1'000 kg Nutzlast über 1'000 kg Nutzlast: Staffelung Nutzlast	Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus/ Malus)	Staffelung Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus)	Staffelung Hubraum	Gesamtgew. + Abgaskat.
Sattelschlepper	Staffelung Nutzlast	Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus/ Malus)	Staffelung Gesamtgew. + Abgaskat. (Bonus)	Staffelung Hubraum	Gesamtgew. + Abgaskat.
Elektrofahrzeuge	Steuer-PS	---	60 % Rabatt	---	---

Tabelle 2: Vergleich Besteuerung Nutzfahrzeuge und Motorräder in anderen Kantonen

In allen verglichenen Kantonen – ausser in Solothurn – wird das Gewicht, das Gesamtgewicht oder die Nutzlast zur Bemessung der Steuer verwendet. Alle Kantone berücksichtigen zudem eine zweite Steuerkomponente, die unterschiedlich ist (Steuer-PS, Hubraum, Abgaskategorie).

3. Mögliche Steuerkomponenten

Bei der Wahl der Berechnungsgrundsätze für die Motorfahrzeugsteuer sind die Kantone grundsätzlich frei. Ausgangspunkt für eine ökologischere Ausgestaltung im Kanton Basel-Stadt sind die für die Besteuerung der Personenwagen geltenden Komponenten Leergewicht und CO₂-Ausstoss. Die Berechnung soll zudem transparent und einfach ausgestaltet sein. Aus diesem Grund sollen Komponenten gewählt werden, die im Fahrzeugausweis aufgeführt sind.

27	Plätze: Places: Posti: Plazs:	Total Totale Totale Total	3	{ 3 vorne) avant) anteriori) davanti)	Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto Paisa da vid	kg	**2158
18	Stamnummer N° matricule N. di matricola Nr. da matricia		222.366.914		Nutz-/Sattellast Charge utile/selle Carico utile/sella Chargia utila/sella	kg	**1042
24	Typgenehmigung Réception par type Approvazione del tipo Approvaziun dal tip		3VE6 02		Gesamtgewicht Poids total Peso totale Paisa totala	kg	**3200
37	Hubraum Cylindrée Cilindrata Cilindrada	cm ³	1968		Gewicht des Zuges Poids de l'ensemble Peso del convoglio Paisa cumposiziun	kg	**5300
76	Leistung Puissance Potenza Prestaziun	kW	110.00		Anhängelast Poids remorquable Carico rimorchiato Chargia annexa	kg	**2500
78	Leergewicht poids à vide peso a vuoto paisa da vid		*****		Dachlast Charge sur le toit Carico sul tetto Chargia sin il tetg	kg	***100
36	1. Inverkehrsetzung mise en circulation 1. messa in circolazione 1. entrada en circulaziun		05.12.2018		Emissionscode Code émissions Codice emissioni Code d'emissions		B6b

Abbildung 1: Beispiel eines Fahrzeugausweises eines Lieferwagens

3.1 Gewicht

Im Fahrzeugausweis werden gemäss Art. 7 Abs. 1, 4 und 5 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) die drei Gewichtsarten «Leergewicht», «Nutzlast» und «Gesamtgewicht» ausgewiesen. Die Angaben sind im Fahrzeugausweis unter den Positionen 30, 32 und 33 in Kg vermerkt.

Leergewicht (Pos. 30)

Das Leergewicht ist das Gewicht des einsatzbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel sowie Treibstoff (mind. 90 % der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge), einschliesslich:

- a. der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung und Werkzeug;
- b. des eventuell vorhandenen Sonderzubehörs;
- c. des Führers oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 Kg angenommen wird (Art. 7 Abs. 1 VTS).

Das Leergewicht ist ein geeignetes ökologisches Bemessungskriterium für Motorräder, da diese nicht in grösserem Ausmass beladen werden können. Für Nutzfahrzeuge, die bei voller Beladung einen deutlich höheren Schadstoffausstoss aufweisen, sollte hingegen nicht auf das Leergewicht, sondern auf das Gesamtgewicht abgestellt werden.

Nutzlast (Pos. 32)

Die Nutzlast ist die Differenz zwischen dem Gesamtgewicht und dem Leergewicht (Art. 7 Abs. 5 VTS). Eine Besteuerung nach der Nutzlast ist unter ökologischen Gesichtspunkten weder für Nutzfahrzeuge noch für Motorräder sinnvoll.

Gesamtgewicht (Pos. 33)

Das Gesamtgewicht ist das für die Zulassung massgebende Gewicht (Art. 9 Abs. 3^{bis} SVG). Es ist das höchste Gewicht, mit dem das Fahrzeug gefahren werden darf (Art. 7 Abs. 4 VTS). Wie oben ausgeführt, ist die Bemessung nach dem Gesamtgewicht bei Nutzfahrzeugen zielführend, da diese in der Regel meist schwer beladen verkehren.

3.2 Abgasemission

Die bis anhin praktizierte Besteuerung nach Hubraum wird den heutigen umweltfreundlichen Anforderungen nicht bei allen Fahrzeugkategorien gerecht. Der technische Fortschritt macht es mittlerweile möglich, dass durch eine Verringerung des Hubraums eine höhere Leistung erzielt werden kann. Ein solches «Downsizing» führt aber nicht zu einer geringeren CO₂-Emission oder zu tieferen Luftschadstoffemissionen. Aus diesem Grund lassen sich durch die Besteuerung nach dem Hubraum besonders bei den leichten Nutzfahrzeugen (LNF) nicht die gewünschten Anreize erzielen. Um einen Anreiz zur Verbesserung der Luftqualität zu schaffen, ist für die Besteuerung ein Wert zu wählen, der die Abgasemissionen des Fahrzeuges erfasst. Mögliche Komponenten, die eine Aussage über die Abgasemissionen machen, sind der «CO₂-Wert», der «Emissionscode» oder die «Leistung».

CO₂-Wert (Pos. --)

Diese Komponente wird schon bei den Personenwagen besteuert. Seit dem Jahr 2020 gelten in der Schweiz neu CO₂-Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) wie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Bei den Kategorien Motorräder, Lastwagen und schwere Motorwagen, wird der CO₂-Ausstosswert jedoch in der Typengenehmigung nicht angegeben und entsprechend im Fahrzeugausweis auch nicht ausgewiesen. Zum Zeitpunkt der Gesetzesrevision 2018 waren bei den Personenwagen nur knapp 2 % der CO₂-Ausstosswerte unbekannt. Bei den Nutzfahrzeugen und Motorrädern, die neu besteuert werden sollen, fehlen aber 28 % der CO₂-Ausstosswerte. Bemühungen der EU, diesbezüglich für Abhilfe zu sorgen, dauern an und werden ohnehin nur Neufahrzeuge betreffen. Bis die CO₂-Ausstosswerte für die Steuerbemessung in respektablem Umfang vorhanden sind, wird es also mehrere Jahre dauern. Deshalb erscheint eine Motorfahrzeugsteuer, die den CO₂-Ausstoss berücksichtigt, nicht sinnvoll.

Emissionscode (Pos. 72)

Der Emissionscode basiert auf den Euro-Abgasnormen, welche die Grenzwerte für den Luftschadstoffausstoss abgestuft nach Fahrzeugkategorien festlegt. Der Bund hat die Euro-Abgasnormen übernommen, die Emissionsvorgaben für die Schadstoffe Kohlenstoffmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (NMC), die Partikelmasse (PM) und die Partikelanzahl (PN) vorsieht. Sie sagt aber nichts über die Menge an CO₂-Emission (Kohlenstoffdioxid) aus, die effektiv ausgestossen wird. Letztere sind aber wesentliche Treiber des Treibhauseffektes und führen zu einer globalen Klimaerwärmung mit negativen Folgen für die Umwelt. Bereits im Rahmen der Gesetzesrevision 2013 wurde erkannt, dass der Emissionscode die CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt. Die Anknüpfung von Rabatten an die Euro-Norm führt in erster Linie zu einer höheren Besteuerung der Besitzerinnen und Besitzer von älteren Fahrzeugen, selbst wenn diese im Treibstoffverbrauch und somit im CO₂-Ausstoss sparsamer sind als Neuwagen. Aufgrund der Ausführungsbestimmungen können Neuwagen trotz hohem Energieverbrauch Rabatte erhalten, während ältere CO₂-ärmere Autos mit Malus-Zuschlägen konfrontiert sind. Zudem müssten bei der Einführung von neuen Emissionscodes jedes Mal erneut die gesetzlichen Grundlagen der Motorfahrzeugbesteuerung angepasst werden. Der Emissionscode eignet sich deshalb nicht als Bemessungskriterium.

Leistung (kW) (Pos. 76)

Die Leistung eines Fahrzeugs steht in enger Verbindung mit dessen CO₂-Emission. Leistung steht für «Energie pro Zeit» und ist «die in einer Zeitspanne umgesetzte Energie bezogen auf diese Zeitspanne». Je höher die Leistung, desto höher ist auch dessen CO₂-Emission. Die Leistung eines Fahrzeugs eignet sich deshalb als transparentes und unter ökologischen Gesichtspunkten – zwar nicht absolut exaktes – aber doch massgebliches Kriterium für die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer.

4. Neue Bemessungskriterien

4.1 Bemessungskriterien im Allgemeinen

Wie eingangs aufgezeigt, soll die Verbreitung von ökologischen Antriebssystemen der Kategorien Nutzfahrzeuge und Motorräder durch eine angepasste Besteuerung gefördert werden. Darüber hinaus soll die Besteuerung für den Kunden möglichst einfach und transparent ausgestaltet sein. Wie unter der vorstehenden Ziffer 3 dargelegt, soll die Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder sinnvollerweise auf den Komponenten *Leistung* und *Gewicht* basieren. Personwagen werden seit der letzten Revision im Jahr 2018 bereits nach dem CO₂-Ausstosswert und dem Leergewicht besteuert. Das Modell der Besteuerung nach Gewicht und Abgasemission hat sich bewährt und soll auch für Nutzfahrzeuge und die Motorräder angewendet werden.

Leistung

Sowohl bei den Nutzfahrzeugen als auch bei den Motorrädern soll die Besteuerung nach der Leistung des Fahrzeugs in kW (Pos. 76) erfolgen. Die Besteuerung nach Leistung in kW berücksichtigt nicht nur die Menge der CO₂-Emission, sondern auch die Abgasqualität. Würde auf den Emissionscode abgestellt, wäre einerseits eine aufwendige laufende Aktualisierung der Abgaskategorien nötig und andererseits wäre die Steuerberechnung für die Fahrzeughalterinnen und -halter nicht mehr ohne weiteres nachvollziehbar.

Gewicht

Die Motorfahrzeugsteuer wird unter anderem für die Abnutzung der Infrastruktur, insbesondere der Strassen, erhoben. Entsprechend ist das Gewicht der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Bei Nutzfahrzeugen (Verbrennungsmotor und elektrischer Antrieb) ist die Besteuerung des Gesamtgewichts (Pos. 33) sinnvoll, da diese meist beladen unterwegs sind. Zudem gilt grundsätzlich «Mehr Gewicht = mehr Treibstoffverbrauch = mehr CO₂-Emission». Bei den Motorrädern (Verbrennungsmotor und elektrischer Antrieb) bietet sich hingegen eine Besteuerung des Leergewichts (Pos. 30) an.

Da die Gewichtsangaben des Fahrzeugs im Fahrzeugausweis erfasst sind, ist für den Fahrzeughalter die Bemessung der Steuerkomponente Gewicht einfach und transparent.

4.2 Elektrofahrzeuge im Speziellen

Bei Elektrofahrzeugen ohne Verbrennungsmotor soll zwecks Förderung der Elektromobilität nur das Gewicht besteuert und die Leistung gar nicht berücksichtigt werden. Als zusätzlicher Anreiz für ökologische Antriebssysteme soll für vollelektrisch betriebene Fahrzeuge während zwölf Jahren überdies ein Rabatt von 50 % auf den errechneten jährlichen Steuerbetrag gewährt werden. Hybridfahrzeuge, die über einen Elektro- und einen Verbrennungsmotor verfügen, erhalten keinen Steuerrabatt, aufgrund ihrer geringeren Verbrennungsmotorenleistung werden sie in der Regel ohnehin tiefer besteuert.

5. Konkretes Berechnungsmodell

Künftig soll die Besteuerung von Nutzfahrzeugen und Motorrädern aufgrund des Gesamtgewichts oder des Leergewichts in Kg (Pos. 30–33 im Fahrzeugausweis) sowie der Leistung in kW (Pos. 76 im Fahrzeugausweis) mit einem fixen Steuertarif berechnet werden. Bei den Elektrofahrzeugen soll die Besteuerung nur nach «Gewicht» erfolgen.

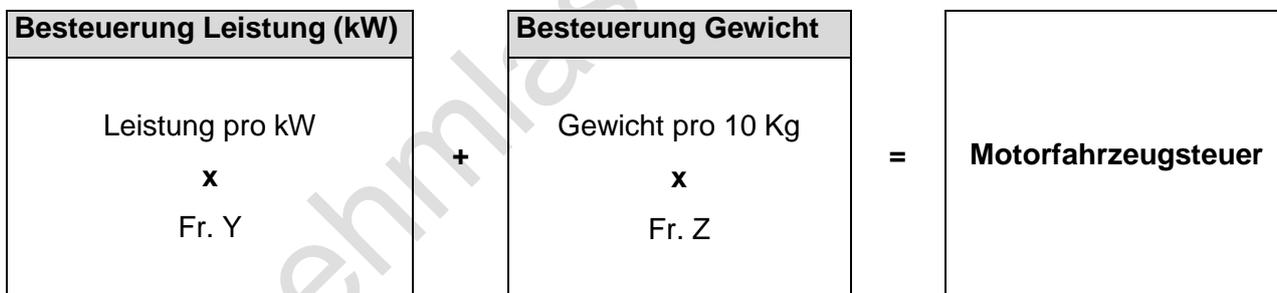


Abbildung 2: Besteuerung nach Leistung und Gesamtgewicht

Die verschiedenen Fahrzeugkategorien werden im Einzelnen wie folgt besteuert:

Kategorie	Besteuerung*
Gesellschafts- und Wohnmotorwagen	Leistung + Gesamtgewicht
Motorräder (inkl. Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge)	Leistung + Leergewicht
Lieferwagen	Leistung + Gesamtgewicht
Lastwagen	Leistung + Gesamtgewicht
Sattelschlepper	Leistung + Gesamtgewicht

Tabelle 3: Besteuerungsbasis nach Fahrzeugkategorien

* Elektrofahrzeuge werden nur nach Gesamt- oder Leergewicht besteuert (ohne Leistung) und erhalten zusätzlichen einen Steuerrabatt von 50 %.

Die Steuertarife für die verschiedenen Fahrzeugkategorien werden sich wie folgt darstellen:

Fahrzeugkategorie	Leistung (Fr./kW)	Gewicht (Fr./10 Kg)
Gesellschafts- und Wohnmotorwagen	2.75	0.75
Motorräder inkl. Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge	1.30	1.70
Lieferwagen	1.90	0.60
Lastwagen	4.25	0.55
Sattelschlepper	4.60	0.90

Tabelle 4: Steuertarife

Daraus ergeben sich folgende konkreten Beispielen für die neue Besteuerung von verschiedenen Fahrzeugarten, -marken und -typen:

Fahrzeugart	Marke und Typ	Hubraum	Leistung	Gesamtgewicht	Leergewicht	Steuer 2020	Steuer neu
Lieferwagen	TOYOTA Hiace D-4D	2494	86	2800	1905	359.00	331.40
Lieferwagen	FORD Courier 1.3	1299	44	1625	1140	359.00	181.10
Lieferwagen	RENAULT Kangoo 1.5dCi 75	1461	55	1950	1430	180.00	221.50
Lieferwagen	MERCEDES-BENZ 316 CDI	2685	115	3500	1950	589.00	428.50
Lieferwagen Hybrid	FORD Transit 350 L2	1995	125	3500	2255	424.00	447.50
Lieferwagen Elektro	NISSAN e-NV200	0	88	2220	1614	309.00	66.60
Lastwagen	MERCEDES-BENZ Atego 1323	6374	170	13500	7900	1'396.00	1'465.00
Lastwagen	SAURER D330N 4X4	11940	243	16000	9500	1'506.00	1'912.75
Lastwagen	MERCEDES-BENZ Antos 1835	7698	260	18000	10070	1'836.00	2'095.00
Lastwagen	MERCEDES-BENZ Antos 2543	10677	315	26000	11620	3'266.00	2'768.75
Lastwagen Hybrid	Scania 7320	9291	235	31000	21000	2'276.00	2703.75
Lastwagen Elektro	Mercedes Benz eActros	0	250	25000	15900	2'166.00	687.50
Sattelschlepper	SCANIA S 500 A	12742	368	18000	7700	3'560.00	3'312.80
Sattelschlepper	MAN TGS 33.500	12419	368	26000	9800	3'560.00	4'032.80
Sattelschlepper	VOLVO FH-460 4x2T	12777	345	18000	7640	3'560.00	3'207.00
Sattelschlepper	MERCEDES-BENZ Actros 1840	10677	290	18000	7500	2'670.00	2'954.00
Gesellschaftswagen	MERCEDES-BENZ TourismusRHDM	11967	315	24000	15200	2'079.00	2'666.25
Gesellschaftswagen	VAN HOOL TX11 Alicron	9186	266	18000	12600	1'709.00	2'081.50
Gesellschaftswagen	MAN RHC 484	12419	353	25530	15650	2'148.00	2'885.50
Gesellschaftswagen	SETRA S516 HD	10677	315	24750	15100	1'941.00	2'722.50
Gesellschaftswagen Hyb	Scania K320	9290	235	19900	11000	2'056.00	2'138.75
Leichter Motorwagen	Mercedes-Benz L 409 GA	2307	66	3500	2650	519.00	444.00
Leichter Motorwagen	VW Typ 2	1588	51	2510	1780	368.00	328.50
Leichter Motorwagen	FORD TRANSIT 120	1993	57	2630	1800	449.00	354.00
Leichter Motorwagen	VW T4 Synchro	2461	85	2800	2600	554.00	443.75
Motorrad	TRIUMPH Rocket III Touring ABS	2294	78.1	615	470	190.00	181.45
Motorrad	BMW R1200RT	1170	92	495	349	118.00	178.95
Motorrad	HARLEY-DAVIDSON FLHXS	1868	66	617	454	166.00	163.00

Fahrzeugart	Marke und Typ	Hubraum	Leistung	Gesamtgewicht	Leergewicht	Steuer 2020	Steuer neu
Motorrad	PIAGGIO FLY 125i.e. 3V	124	8.9	310	207	58.00	46.75
Motorrad Elektro	BMW C evolution	0	19	445	350	65.60	29.75

Tabelle 5: Voraussichtliche Besteuerung nach den jeweiligen Varianten (ohne Gewähr)

6. Zu den einzelnen zu revidierenden gesetzlichen Bestimmungen

6.1 Anhang zu § 2 Motorfahrzeugsteuergesetz

Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge regelt in § 2 die Steuerbemessung und verweist für die Werte der jährlichen Steuer auf den Anhang zu § 2. In den Ziffern 1^{bis}, 2, 3, 4 und 6 des Anhangs zu § 2 sind die Fahrzeugkategorien aufgeführt und die individuellen Werte der jährlichen Steuer (Steuertarife) für die jeweilige Fahrzeugkategorie festgelegt. Die Bemessung nach Hubraum entfällt. Es gelten die neuen Werte (Fr.) gemäss der neuen Bemessungskriterien Gewicht und Leistung.

Anhang zu § 2 bisher	Anhang zu § 2 neu
<p>1^{bis}</p> <p>a) Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm³)</p> <p>b) Für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge Fr. 46</p>	<p>1^{bis}</p> <p>Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Gesamtgewicht und Leistung in Kilowatt (kW) zusammen. Es gelten folgende Steuersätze:</p> <p>a) Pro 10 kg des Gesamtgewichts: Fr. 0.75</p> <p>b) Pro Kilowatt (kW): Fr. 2.75</p>
<p>2</p> <p>Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge gelten jeweils folgende Steuersätze:</p> <p>Gesellschafts- und Wohnmotorwagen Hubraum in Steuer pro Jahr Kubikzentimetern Fr.</p> <p>0 cm³ bis 200 cm³ 46</p> <p>201 cm³ bis 1'800 cm³ je weitere 200 cm³ 46</p> <p>1'801 cm³ bis 10'000 cm³ je weitere 200 cm³ 35</p> <p>10'001 cm³ bis 20'000 cm³ je weitere 200 cm³ 23</p> <p>über 20'000 cm³ für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm³ zusätzlich Fr. 23</p> <p>Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge Hubraum in Steuer pro Jahr Kubikzentimetern Fr.</p> <p>0 cm³ bis 200 cm³ 58</p> <p>201 cm³ bis 400 cm³ 70</p> <p>401 cm³ bis 600 cm³ 82</p> <p>601 cm³ bis 800 cm³ 94</p> <p>801 cm³ bis 1'000 cm³ 106</p> <p>1'001 cm³ bis 1'200 cm³ 118</p> <p>1'201 cm³ bis 1'400 cm³ 130</p>	<p>2</p> <p>Für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Leergewicht und Leistung in Kilowatt (kW) zusammen. Es gelten folgende Steuersätze:</p> <p>a) Pro 10 kg des Leergewichts: Fr. 1.70</p> <p>b) Pro Kilowatt (kW): Fr. 1.30</p>

Anhang zu § 2 bisher	Anhang zu § 2 neu
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 Fr. 12	
3 Für Lieferwagen mit einer Nutzlast bis 1'000 kg 309 für je weitere 500 kg bis 2'500 kg Nutzlast 115	3 Für Lieferwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Gesamtgewicht und Leistung in Kilowatt (kW) zusammen. Es gelten folgende Steuersätze: a) Pro 10 kg des Gesamtgewichts: Fr. 0.60 b) Pro Kilowatt (kW): Fr. 1.90
4 Für Lastwagen für die ersten 3'000 kg Nutzlast 736 für je weitere 500 kg 110	4 Für Lastwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Gesamtgewicht und Leistung in Kilowatt (kW) zusammen. Es gelten folgende Steuersätze: a) Pro 10 kg Gesamtgewicht: Fr. 0.55 b) Pro Kilowatt (kW): Fr. 4.25
6 Für Sattelschlepper Gesetzlich zulässiges Gesamtgewicht des Sattelschleppers und -anhängers pro Tonne (Sattelanhänger siehe Ziff. 10 lit. c) 89	6 Für Sattelschlepper setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Gesamtgewicht und Leistung in Kilowatt (kW) zusammen. Es gelten folgende Steuersätze: a) Pro 10 kg Gesamtgewicht: Fr. 0.90 b) Pro Kilowatt (kW): Fr. 4.60 (Sattelanhänger siehe Ziff. 10 lit. c)

Ziffer 1^{bis}: Die Bemessungsgrundlage Hubraum wurde durch die neuen Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt (kW) und Gesamtgewicht ersetzt. Unter Ziffer 1^{bis} fallen neu nur noch Gesellschafts- und Wohnmotorwagen. Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge fallen neu unter Ziffer 2. Es gelten die neuen Werte (Fr.).

Ziffer 2.: Die Bemessungsgrundlage Hubraum wurde durch die neuen Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt (kW) und Leergewicht ersetzt. Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge fallen neu unter Ziffer 2, da diese (abweichend von Ziffer 1^{bis} und Analog der Revision 2018) nach Leergewicht besteuert werden. Es gelten die neuen Werte in Franken.

Ziffer 3.: Die Bemessungsgrundlage Hubraum wurde durch die neuen Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt (kW) und Gesamtgewicht ersetzt. Es gelten die neuen Werte in Franken.

Ziffer 4.: Die Bemessungsgrundlage Hubraum wurde durch die neuen Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt (kW) und Gesamtgewicht ersetzt. Es gelten die neuen Werte in Franken.

Ziffer 6.: Die Bemessungsgrundlage Hubraum wurde durch die neuen Bemessungsgrundlagen Leistung in Kilowatt (kW) und Gesamtgewicht ersetzt. Es gelten die neuen Werte in Franken.

6.2 § 3 Motorfahrzeugsteuergesetz

Das Motorfahrzeugsteuergesetz regelt in § 3 in Ziffer 9 einen Steuerrabatt für elektrisch betriebene Personenwagen ohne Verbrennungsmotor. Analog diesem Steuerrabatt für Personenwagen wird auch der Rabatt für Nutzfahrzeuge und Motorräder eingeführt.

§ 3 bisher	§ 3 neu
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.	4 (aufgehoben)
5 Für Lieferwagen, die nicht der neuesten obligatorisch anzuwendenden EURO-Abgasnorm entsprechen, wird jährlich ein Steuerzuschlag erhoben	5 (aufgehoben)
6 Steuerrabatte und Zuschläge können bis Fr. 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.	6 Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung der Rabatte und Zuschläge sowie weitere Einzelheiten. Er kann diese Steuerrabatte und -zuschläge auf weitere Motorfahrzeugkategorien ausdehnen.
	10 (neu) Elektrisch betriebene Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor, die unter Ziff. 1 ^{bis} , 2, 3, 4 und 6 des Anhangs zu § 2 fallen, werden ausschliesslich nach der Komponente Gewicht besteuert und erhalten einen Steuerrabatt von 50 %. Der Steuerrabatt gilt erstmals für das Jahr 2022 und wird während zwölf Jahren ausgerichtet.

Absatz 4 und 5: Die Gewährung von Steuerrabatten bzw. Erhebung von Zuschlägen für Lieferwagen auf Basis der EURO-Abgasnorm wird aufgegeben. Stattdessen wird auf die neuen Bemessungskriterien Leistung in kW und Gewicht abgestellt.

Absatz 6: Auf die Limitierung von Steuerrabatten und Zuschlägen bis 250 Franken wird verzichtet, damit der Regierungsrat bei Bedarf über den notwendigen Handlungsspielraum verfügt. Der Regierungsrat kann die Steuerrabatte und -zuschläge auf weitere Motorfahrzeugkategorien ausdehnen.

Absatz 10: Inhalt der Teilrevision sind lediglich die Fahrzeugkategorien Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie Motorräder, Dreiräder, Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge (Ziffern 1^{bis} und 2), Lieferwagen (Ziffer 3), Lastwagen (Ziffer 4) und Sattelschlepper (Ziffer 6). Zur Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotor soll ein Anreiz geschaffen werden, indem zwar das Gewicht, nicht aber die Leistung besteuert wird. Zusätzlich soll während zwölf Jahren ein Steuerrabatt von 50 % gewährt werden.

7. Finanzielle Auswirkungen

Die Steuererträge lassen sich mit der revidierten Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder wie folgt errechnen:

Fahrzeugkategorie	Ertrag 2019	Prognose 2022
Gesellschafts- und Wohnmotorwagen	364'000.00	350'000.00
Motorräder inkl. Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge	680'000.00	679'000.00
Lieferwagen	1'831'000.00	1'850'000.00
Lastwagen	902'000.00	900'000.00
Sattelschlepper	524'000.00	525'000.00
Total	4'301'000.00	4'304'000.00

Tabelle 6: Steuerertrag

Insgesamt wird im Jahr 2022 nur mit marginal höheren Steuererträgen gerechnet – dies unter der Annahme, dass der Fahrzeugbestand in den nächsten zwei Jahren konstant bleiben wird. Aufgrund der stetigen technischen Weiterentwicklungen sowie einem zumindest partiell zu erwartenden Umstieg auf Elektrofahrzeuge werden die Steuereinnahmen in mittlerer Zukunft tendenziell eher abnehmen. Für die Programmanpassung entstehen Kosten von auf zirka 50'000 Franken. Die administrativen und personellen Aufwände werden mit den bestehenden Ressourcen bewältigt.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012, das Justiz- und Sicherheitsdepartement gemäss § 4 Publikationsgesetz vom 19. Oktober 2016 in redaktioneller und gesetzestechnischer Hinsicht geprüft. Der Vortest zur Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) hat ergeben, dass Unternehmen unter Umständen finanziell negativ vom Vorhaben betroffen sein können. Entsprechend wurde eine detailliertere Regulierungsfolgenabschätzung erstellt.

9. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Änderungserlass mit K+C-Bestätigung des Zentralen Rechtsdienstes
- Regulierungsfolgenabschätzung