



An den Grossen Rat

17.5072.02

JSD/P175072

Basel, 21. Juni 2017

Regierungsratsbeschluss vom 20. Juni 2017

## **Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Anpassung der Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder an die Regelung von Personenwagen» – Stellungnahme**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2017 die nachstehende Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Während der Kommissionsberatung zum Ratschlag "Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge" wurde bewusst verzichtet, die ökologisierte Fahrzeugsteuer für alle Motorfahrzeuge zu regeln. Der Regierungsrat und die Fachleute aus der Verwaltung empfahlen, sich vorerst nur auf die Personenwagen zu konzentrieren und die Ausdehnung auf die übrigen Fahrzeuge in einem nächsten Schritt umzusetzen. Gerne nehmen die Motionäre diese Anregung nun auf, eine zweite Teilrevision in Auftrag zu geben.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, dem Grossen Rat innert Jahresfrist eine Vorlage zum Entscheid vorzulegen, die die Regelung der Motorfahrzeugsteuern für Personenwagen auch für Fahrzeuge, die nicht in der Revision berücksichtigt wurden, nachvollzieht. Dies betrifft vor allem Nutzfahrzeuge (Lieferwagen, Lastwagen) und Motorräder. Dabei sollen wie bei den Personenwagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen und das Fahrzeuggewicht als hauptsächliche Kriterien für die Bemessung der Abgabe zugrunde gelegt werden. Abgabesätze sind so festzulegen, dass die Teilrevision ertragsneutral bleibt.

Dominique König-Lüdin, Michael Wüthrich, Christophe Haller, Heiner Vischer, Rudolf Rechsteiner, Aeneas Wanner, Daniela Stumpf, Andrea Elisabeth Knellwolf»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

### **1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion**

In der am 9. September 2015 geänderten und am 24. April 2016 wirksam gewordenen Fassung bestimmt § 42 GO über die Motion:

**§ 42.** In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

<sup>1bis</sup> In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

<sup>2</sup> Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

<sup>3</sup> Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> Satz 2 GO).

Die Motionärinnen und Motionäre beauftragen den Regierungsrat, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vorzulegen. Gegenstand der Revision soll im Wesentlichen die Besteuerung von Nutzfahrzeugen und Motorrädern sein. Dabei soll die Besteuerung nach denselben ökologischen Kriterien (d.h. Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und das Fahrzeuggewicht) erfolgen, wie sie anlässlich der Revision des gleichen Gesetzes (vgl. Ratschlag Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 6. Juli 2016) für Personenwagen beschlossen worden ist.

Mit der Motion wird vom Regierungsrat die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes beantragt. Der Erlass von Gesetzesbestimmungen fällt in die Zuständigkeit des Grossen Rates. Zudem verlangt die Motion nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Mit der Motion wird kein Bundesrecht verletzt. Der Regelungsbereich fällt in die Zuständigkeit des Kantons.

**Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.**

## 2. Zum Inhalt der Motion

### 2.1 Allgemein

Per 1. Januar 2018 tritt eine Änderung des Gesetzes betreffend die Motorfahrzeugsteuer in Kraft, wonach die im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenwagen neu basierend auf ihrem Leergewicht und den CO<sub>2</sub>/km-Emissionen besteuert werden<sup>1</sup>. Für die Personenwagen tritt somit eine einfachere – namentlich weg vom Bonus-/Malussystem – und gegenüber dem geltenden Recht ökologischere Besteuerung in Kraft.

	Anzahl steuerpflichtige Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2018
Personenwagen	58'300	ca. 27 Mio. Fr.

Die entsprechende Vorlage war jedoch ganz konkret auf die Besteuerung der Personenwagen ausgerichtet. Die Angaben über das Leergewicht sind bei Personenwagen lückenlos vorhanden. Anfänglich fehlten bei über 20 Prozent des Personenwagenbestandes Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss bzw. weitere Daten zu dessen Errechnung gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung des Bundes<sup>2</sup>. Nachdem die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt (MFK) zahlreiche CO<sub>2</sub>-Angaben ermittelt bzw. berechnet hat, fehlen letztere bei der nächsten Steuererhebung nur noch bei ungefähr einem Prozent der Personenwagen – diese Fahrzeuge werden mit 250 Prozent des Leergewichts veranlagt.

Im Folgenden wird dargestellt, weshalb eine analoge Anwendung dieser Besteuerungsgrundsätze auf Nutzfahrzeuge und Motorräder weder praktikabel noch sinnvoll ist.

### 2.2 Übersicht über die einzelnen Fahrzeugarten<sup>3</sup> (Besteuerungsgrundlagen nach geltendem Recht und gemäss Motion)

Es sind die zugelassenen Fahrzeuge aufgeführt, unabhängig davon, ob ihre Zulassung mit einem Wechselschild oder als eines der wenigen Veteranenfahrzeuge erfolgt ist. Die Zahlen in Klammern bezeichnen jeweils den Fahrzeugartencode.

#### 2.2.1 Wohnmotorwagen (Fahrzeugartencode 10) und Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum (11) – Leichte (< 3500 kg) oder schwere (> 3500 kg) Motorwagen wie Wohnmobile, Ambulanzen, Verkaufsfahrzeug, Werkstatt, Büro etc.

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Leichte Motorwagen	594	Fr. 283'000
Schwere Motorwagen	34	Fr. 12'000

##### a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Diese Fahrzeuge werden nach Hubraum abgestuft veranlagt. Es sind keine Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb immatrikuliert. Es besteht keine Bonus-/Malus-Regelung.

##### b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Sowohl die schweren als auch die leichten Fahrzeuge sind meistens als Wohnmotorwagen zugelassen. Sie werden hauptsächlich unter Nutzung des Gesamtgewichts eingesetzt.

<sup>1</sup> Für schwere Personenwagen ist zusätzlich die eidgenössische pauschale Schwerverkehrsabgabe von jährlich 650 Franken zu entrichten. Fahrzeuge mit ausschliesslichem Elektroantrieb erhalten während max. 10 Jahren ab Inkraftsetzung eine Reduktion von 50 Prozent, sofern deren Anteil nicht schon vorher 5 Prozent des Bestandes an Personenwagen ausmacht.

<sup>2</sup> Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, SR 641.711

<sup>3</sup> Fotobeispiele der einzelnen Fahrzeugarten siehe Anhang

Bei den leichten Fahrzeugen verfügt die MFK lediglich bei knapp 25 Prozent über Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Bei den schweren Fahrzeugen fehlen Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss vollständig, da sie nicht ermittelt werden. Das Berechnungsmodell gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung kann jeweils nicht angewendet werden, da sich dieses ausschliesslich auf Personenwagen bezieht. Der CO<sub>2</sub>-Wert kann daher als Bemessungsgrundlage nicht beigezogen werden.

Für schwere Fahrzeuge ist zusätzlich die eidgenössische pauschale Schwerverkehrsabgabe von jährlich 650 Franken zu entrichten.

### 2.2.2 Gesellschaftswagen (20) und Gelenkbusse (22) – Schwerer Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Gesellschaftswagen	61	Fr.50'700
Gelenkbusse	94	

#### a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Diese Fahrzeugarten werden nach Hubraum abgestuft veranlagt. Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sind keine immatrikuliert. Es besteht keine Bonus-/Malus-Regelung.

#### b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Über 80 Prozent dieser Fahrzeuge sind Linienbusse der BVB und von der Motorfahrzeug-Besteuerung ausgenommen. Bei allen Fahrzeugen fehlen Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss vollständig, da sie nicht ermittelt werden. Der CO<sub>2</sub>-Wert kann daher als Bemessungsgrundlage nicht beigezogen werden. Für diese Fahrzeugart ist jährlich zusätzlich die eidgenössische pauschale Schwerverkehrsabgabe zwischen 2'200 und 5'000 Franken – abhängig vom Gesamtgewicht – zu entrichten. Die für den Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge der BVB sind von der pauschalen Schwerverkehrsabgabe befreit.

### 2.2.3 Kleinbusse (21) – Leichte Motorwagen zum Personentransport (< 3500 kg) mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Kleinbusse	88	Fr. 56'000

#### a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Diese Fahrzeugart wird nach Hubraum abgestuft veranlagt. Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb sind keine immatrikuliert. Es besteht keine Bonus-/Malus-Regelung.

#### b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Von 66 Prozent der Fahrzeuge fehlen die Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das Berechnungsmodell gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung kann nicht angewendet werden, da sich dieses ausschliesslich auf Personenwagen bezieht. Weniger als 10 Prozent der Fahrzeuge (Anzahl 8) weisen ein Gesamtgewicht von 3'000 kg und weniger auf; 85 Prozent nutzen das Gesamtgewicht von 3'500 kg.

### 2.2.4 Lieferwagen (30) – Leichter Motorwagen zum Sachentransport

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Lieferwagen	6'141	Fr. 1'732'500

#### a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Die Motorfahrzeugsteuer wird nach Nutzlast des Fahrzeugs veranlagt. Umweltfreundlichen Lieferwagen mit Abgasnorm EURO5 und besser wird ein Steuerrabatt von 250 Franken gewährt, wobei die jährliche Steuer mindestens 180 Franken beträgt. Rund 28 Prozent der Lieferwagen profitieren vom Steuerrabattmodell. Für umweltunfreundliche Lieferwagen mit Abgasnorm EU-

RO4 und schlechter wird ein Steuerzuschlag von 50 Franken erhoben, was 44 Prozent betrifft. 21 Fahrzeuge sind rein elektrisch betrieben.

b) Realisierungsbeurteilung

Die Besteuerung nach Nutzlast ist für Transportmotorwagen grundsätzlich als geeignete Bemessungsgrundlage anzusehen. Abgesehen davon fehlen bei diesen Fahrzeugen bei rund 23 Prozent die Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das Berechnungsmodell gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung kann auch hier nicht angewendet werden, da sich dieses ausschliesslich auf Personenwagen bezieht.

**2.2.5 Lastwagen (35) – schwere Motorwagen zum Sachentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin**

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Lastwagen	535	Fr. 1'006'500

a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Die Motorfahrzeugsteuer wird nach Nutzlast des Fahrzeugs veranlagt.

b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Eine Besteuerung nach Nutzlast für Transportmotorwagen ist grundsätzlich als geeignete Bemessungsgrundlage anzusehen. Bei schweren Fahrzeugen fehlen zudem generell die Angaben zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Schwere Transportmotorwagen müssen mit einem Erfassungsgerät für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ausgerüstet sein. Dieses erfasst Daten, übermittelt diese elektronisch über die gut sichtbaren Baken – beispielsweise auf Autobahnen – an die eidgenössische Finanzkontrolle, die auch diese Abgabe direkt beim Fahrzeughalter erhebt. Die Ansätze für die LSVA, die per 1. Januar 2017 letztmals angepasst wurden, richten sich nach Tonne massgebenden Gewichts, nach Fahrleistung pro gefahrenen Kilometer und zusätzlich auch am Emissionscode E0 bis E6.

Abgabekategorie 1 (E0 bis E3)	3.10 Rappen
Abgabekategorie 2 (E4 und E5)	2.69 Rappen
Abgabekategorie 3 (E6 und besser)	2.28 Rappen

Bei durchschnittlicher Fahrleistung von schweren Motorwagen zum Sachentransport schlägt je nach Tonnage und Emissionscode die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe mit ca. 5'000 bis 15'000 Franken monatlich zu Buche. Der Anteil der modernsten und somit saubersten Fahrzeuge (Euro-Klasse 6) an der Fahrleistung schwerer inländischer Güterfahrzeuge lag im Jahre 2015, d.h. 4 Jahre nach Zulassung der ersten Fahrzeuge, bereits bei 21 Prozent. Von einer Verknüpfung der baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer mit der LSVA ist abzuraten, da dies eine regelmässige Anpassung der Steuersätze an die LSVA zur Folge haben könnte. Das Transportgewerbe ist grösstenteils regional gut vernetzt. Unsicherheiten hätten wohl zur Folge, dass die Fahrzeuge in anderen Kantonen zugelassen werden.

**2.2.6 Sattelschlepper (38) – zum Ziehen von Sattelanhängern gebaute Motorwagen**

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Leichte Sattelschlepper	22	Fr. 607'000
Schwere Sattelschlepper	175	

a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Sattelschlepper werden in Basel-Stadt nach Gesamtzugsgewicht besteuert, da sie nur zum Ziehen von entsprechenden Anhängern ausgerüstet sind.

b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Der Ansatz einer Besteuerung nach Gesamtzugsgewicht bildet eine gut nachvollziehbare Grundlage. Bei den leichten Sattelschleppern verfügt die MFK nur bei der Hälfte der Fahrzeuge über den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das Berechnungsmodell gemäss CO<sub>2</sub>-Verordnung kann auch hier nicht angewendet werden, da sich dieses ausschliesslich auf Personenwagen bezieht.

Schwere Sattelschlepper sind schwere Motorwagen, von denen keine CO<sub>2</sub>-Werte erfasst sind. Schwere Transportmotorwagen müssen mit einem Erfassungsgerät für die leistungsabhängige LSVA ausgerüstet sein. Es gelten dieselben Ausführungen wie bei den Lastwagen.

**2.2.7 Motorrad (60), Motorrad mit Seitenwagen (63) – einspurige Motorfahrzeuge mit zwei Rädern, mit oder ohne Seitenwagen; Motorrad-Dreirad (63) – Fahrzeuge mit drei symmetrisch angeordneten Rädern und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 1,00 t, die nicht als Kleinmotorräder gelten; Kleinmotorfahrzeuge (66) – vierrädrige Motorfahrzeuge mit einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,45 t bei Fahrzeugen zum Personentransport oder von höchstens 0,60 t bei Fahrzeugen zum Sachtransport; Dreirädrige Motorfahrzeuge (67)**

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Motorräder	9'030	Fr. 650'000
Motorrad-Dreirad	5	
Kleinmotorfahrzeuge	70	
Dreirädrige Motorfahrzeuge	47	

a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Diese Fahrzeugarten werden allesamt nach Hubraum abgestuft besteuert.

b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Bei keinem der Fahrzeuge liegen Angaben über der CO<sub>2</sub>-Ausstoss vor, weswegen dieser Wert nicht als Bemessungsgrundlage beigezogen werden kann. Zudem könnte eine ökologische Steuerung bei den geringen Steuerbeträgen nicht erreicht werden. 15 Fahrzeuge werden rein elektrisch angetrieben. Bei elektrisch angetriebenen Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen bleibt das Gewicht der Batterien bei der Berechnung des Leergewichtes und der Nutzlast unberücksichtigt. Das Gesamtgewicht dieser Fahrzeuge ist die Summe des Leergewichtes, der Nutzlast und des Batteriegewichtes.

**2.2.8 Kleinmotorräder (61) – zweirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h und einer Motorleistung von höchstens 4,00 kW sowie einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup> bei Fremdzündungsmotoren; Leichtmotorfahrzeuge (65) – vierrädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h**

	Anzahl Fahrzeuge	Steuereinnahmen 2016
Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge	576	Fr. 35'000

a) Aktuelle Besteuerungsgrundlage

Pauschalbesteuerung 46 Franken pro rata temporis, sämtliche Fahrzeuge sind in der Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h begrenzt.

b) Beurteilung einer Realisierung der Motion

Bei keinem der Fahrzeuge liegen Angaben über den CO<sub>2</sub>-Ausstoss vor. Die Anzahl an Elektrofahrzeugen beträgt 12.

### 2.2.9 Weitere Fahrzeugarten

Weitere Motorfahrzeuge wie Traktoren und Arbeitsfahrzeuge werden entweder nach einem Pauschalansatz oder nach Gesamtgewicht veranlagt. Aufgrund der geringen Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge wurde auf eine nähere Prüfung verzichtet.

Transportanhänger werden nach Nutzlast besteuert, weitere Anhänger aufgrund ihrer Verwendung aufgrund des Gesamtgewichts. Dieses Bemessungsindiz ist als geeignet zu erachten.

Sattelaufzieger (leichte und schwere) werden mit einem jährlichen Pauschalansatz besteuert, da sie nur durch Sattelschlepper gezogen werden können und diese anhand des Gesamtgewichts des Zuges veranlagt werden.

### 2.3 Fazit

Die in der Motion vorgeschlagenen Bemessungskriterien (CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Fahrzeuggewicht) sind nur bei den Personenwagen zur Bemessung einer (ökologisierten) Motorfahrzeugsteuer tauglich. Der MFK stehen derzeit überhaupt keine Werte über den Kohlendioxid-Ausstoss der schweren Motorwagen (Lastwagen, Gesellschaftswagen etc.) zur Verfügung. Entsprechend fehlt diese Angabe als eine der Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung. Die Bemühungen der Europäischen Union, diesbezüglich Abhilfe zu schaffen, dauern bis zu einer allfälligen Einführung noch eine Weile und würden ohnehin nur Neufahrzeuge betreffen. Bis solche Daten für die Steuerbemessung in respektablem Umfang vorhanden sind, wird es mehrere Jahre dauern. Auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Motorräder, Kleinmotorräder etc. steht mangels Daten als Bemessungsgrundlage zur Besteuerung nicht zur Verfügung. Im Gegensatz zu den Personenwagen lassen sich die fehlenden CO<sub>2</sub>-Werte bei den anderen Fahrzeugarten auch nicht nach der CO<sub>2</sub>-Verordnung des Bundes errechnen.

Zweiradfahrzeuge werden hauptsächlich als Freizeitangebot in der wärmeren Jahreszeit genutzt. Vielfach bieten die Versicherungsgesellschaften an, für die Monate Oktober/November bis März/April keine Versicherungsprämie zu verlangen, wenn im Deklarationsverfahren die Nichtnutzung des Zweirads in diesem Zeitraum bestätigt wird, ohne dass das Kontrollschild bei der Behörde hinterlegt ist. Die Motorfahrzeugsteuer für eine Vespa 125 cm<sup>3</sup> beträgt ca. 5 Franken pro Monat, für ein grösseres Motorrad bis 1'500 cm<sup>3</sup> ca. 13 Franken pro Monat. Eine ökologische Lenkung wird sich bei solchen Beträgen wohl kaum erreichen lassen und eine ungleiche Behandlung liegt nicht vor.

Schliesslich ist es vor allem bei schweren Motorwagen nicht sinnvoll, auf das Fahrzeuggewicht abzustellen, weil das für die Strassennutzung relevante Gewicht in ganz überwiegendem Mass von der Ladung abhängt. Dies wird aber bereits – in Kombination mit der Fahrleistung pro gefahrenen Kilometer und dem Emissionscode – durch die LSVA erfasst, die pro Fahrzeug rasch einmal im fünfstelligen Frankenbereich liegt. Eine ökologische Steuerung durch eine kantonale Steuer kann damit nicht erreicht werden.

Nichtsdestoweniger ist dem Regierungsrat die Förderung der Elektromobilität ein grosses Anliegen. Der Regierungsrat verweist auf die Gesamtstrategie Elektromobilität (vgl. die Beantwortung der Motion Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr“ (P175063), der Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“ (P175064) und der Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“ (P175070).

### 3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «Anpassung der Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder an die Regelung von Personenwagen» dem Regierungsrat nicht zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



















Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin



Anhang: Fotobeispiele ausgewählter Fahrzeugarten

		
<b>01 Personenwagen leicht</b>	<b>02 Personenwagen schwer</b>	<b>10 Wohnmotorwagen</b>
		
<b>11 mit aufgebautem Nutzraum</b>	<b>20 Gesellschaftswagen</b>	<b>22 Gelenkbus</b>
		
<b>21 Kleinbus</b>	<b>30 Lieferwagen</b>	<b>35 Lastwagen</b>
		
<b>38 Sattelschlepper leicht</b>	<b>38 Sattelschlepper schwer</b>	<b>60 Motorrad ohne Seitenwagen</b>
		
<b>60 Motorrad mit Seitenwagen</b>	<b>63 Motorrad-Dreirad</b>	<b>66 Variante Kleinmotorfahrz.</b>
		
<b>66 Variante Kleinmotorfahrz.</b>	<b>67 Var. Dreirädr. Motorfahrz.</b>	<b>67 Var. Dreirädr. Motorfahrz.</b>