



An den Grossen Rat

**16.0411.02**

14.5169.05

Basel, 24. November 2016

Kommissionsbeschluss vom 24. November 2016

## **Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission**

zum

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

sowie

### **zum Bericht zur Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags</b> .....	<b>3</b>
1.1 Korrigierte Zahlen.....	4
<b>2. Auftrag und Vorgehen der Kommission</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Erwägungen der Kommission</b> .....	<b>5</b>
3.1 Ertragsneutralität.....	5
3.2 Änderungsantrag der Kommission.....	5
3.3 Abgelehnte Anträge .....	6
Stuerrabatt für Elektroautos .....	6
Kappung der Steuererhöhung.....	7
<b>4. Antrag</b> .....	<b>7</b>

## 1. Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags

Ausgehend von der Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten beantragt der Regierungsrat die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (MfzStG) sowie die Abschreibung der Motion Dominique König-Lüdin.

Der Grosse Rat hat am 19. Oktober 2011 mit grossem Mehr gegen 21 Stimmen eine Teilrevision des Motorfahrzeuggesetzes beschlossen. Die wesentlichen Änderungen dieser Revision hatten die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zum Ziel. Beschlossen wurde im Rahmen dieser Revision, dass sich die Besteuerung von Personenwagen grundsätzlich nach dem Hubraum mit einer Progression der Ansätze bemisst. Zusätzlich wurde ein Bonus-/Malus-System basierend auf dem Emissionscode eingeführt. Diese Gesetzesänderungen wurden per 1. Januar 2013 in Kraft gesetzt.

Die zunehmende Beliebtheit von Hybrid- und Elektrofahrzeugen hat allerdings im Hinblick auf die angestrebte Ökologisierung des Fahrzeugparks Schwachstellen im revidierten Motorfahrzeuggesetz zum Vorschein gebracht. Beispielsweise muss ein Toyota Prius II Hybrid nach geltendem Gesetz mit einem Malus belegt werden, weil er in der Schweiz in der Euro-4-Norm zugelassen wurde. Auch die Umrechnung der Leistung von Elektrofahrzeugen in Hubraum führt dazu, dass beispielsweise der leistungsstarke Tesla S 85 D P mit rund 3'000 Franken besteuert wird. Aufgrund dieser in ökologischer Hinsicht unbefriedigenden Resultate fordert die Motion Dominique König-Lüdin eine Überarbeitung der Motorfahrzeugsteuer.

Nach der Durchführung eines Fachworkshops und einer Vernehmlassung beantragt der Regierungsrat nun mit dem Ratschlag Nr. 16.0411.01 vom 5. Juli 2016 auf die Berücksichtigung des Hubraums und der Euro-Norm – und somit auf ein Bonus-/Malus-System – zu verzichten. Künftig soll die Grundsteuer ökologisierte Elemente enthalten: Die Steuer soll sich nach dem Leergewicht und dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss bemessen, wobei beide Steuerkomponenten 50% der Steuereinnahmen generieren sollen. Da die Motorfahrzeugsteuer in erster Linie einem Entgelt für die Benutzung von Strasseninfrastruktur entspricht, werden keine Motorfahrzeuge gänzlich von der Steuer befreit. Allerdings fällt die Besteuerung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge deutlich niedriger aus, da für diese Fahrzeuge der CO<sub>2</sub>-Ausstoss gleich Null gesetzt wird. Somit fällt für diese Fahrzeuge nur eine Steuer in Abhängigkeit vom Leergewicht an.

Der Regierungsrat sieht eine steuerertragsneutrale Berechnung vor. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Ratschlags wurde für das Jahr 2016 mit Einnahmen von 28.2 Mio. Franken gerechnet. Da der g CO<sub>2</sub>/km-Wert künftig aufgrund des technischen Fortschritts und entsprechend den Klimazielen sinken wird, soll der Grosse Rat periodisch über die Anpassung der beiden Steuerparameter (CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Leergewicht) zu entscheiden haben. Nur so kann verhindert werden, dass die Einnahmen generell sinken.

Gemäss Ratschlag stellen sich die beiden Steuerparameter wie folgt dar:

Steuerkomponente	Berechnung
Leergewicht	CHF 1.50 pro 10 Kg
gCO <sub>2</sub> /km	Linear: CHF 1.35 pro g CO <sub>2</sub>

## 1.1 Korrigierte Zahlen

Bei den Berechnungen für den Ratschlag wurde versehentlich die Berücksichtigung der Wechselnummern und der Veteranenfahrzeuge unterlassen. Die korrigierte Berechnung der Steuersumme für Personenwagen sieht wie folgt aus:

Besteuerung Fzg Grundsatz	27'747'160 CHF	(variabel)
Besteuerung Fzg Wechselnummer	339'800 CHF	(nicht variabel)
Besteuerung Veteranenfahrzeug	113'040 CHF	(nicht variabel)
<b>Total</b>	<b>28'200'000 CHF</b>	

Daraus ergibt sich folgende Berechnungsgrundlage:

Angepeilte Steuern Leergewicht	13'873'580 CHF	50%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	13'873'580 CHF	50%
verteilt auf	58'361 Fahrzeuge (ohne Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686 Kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9980896 g	

Ausgehend von der korrigierten Berechnung stellen sich die Steuerparameter wie folgt dar:

Steuerkomponente	Berechnung
Leergewicht	CHF 1.60 pro 10 Kg
gCO <sub>2</sub> /km	Linear: CHF 1.40 pro g CO <sub>2</sub>

## 2. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den Ratschlag Nr. 16.0411.01 am 14. September 2016 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) zur Berichterstattung überwiesen.

Die Kommission hat das Geschäft an vier Sitzungen beraten und sich von Herrn Regierungsrat Baschi Dürr, Vorsteher des Justiz- und Sicherheitsdepartements, und von Peter Schmutz, Leiter Verkehrszulassungen, eingehend informieren lassen. Die Kommission bedankt sich für die Zurverfügungstellung der zusätzlichen Unterlagen.

### 3. Erwägungen der Kommission

Die Kommission unterstützt den Vorschlag des Regierungsrates weitgehend. Das bestehende System stellt gemäss Kommission falsche Anreize. Die Abkehr vom Bonus-/Malus-System sowie die neuen Steuerparameter (Leergewicht und CO<sub>2</sub>-Ausstoss) werden begrüsst. Dass dadurch gezielt die Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen eine markante Steuererleichterung erfahren, entspricht der expliziten Zielsetzung dieser Revision. Darüber hinaus entlasten elektrisch betriebene Fahrzeuge auf Basis von erneuerbaren Energie nicht nur das Klima, sondern reduzieren auch die Lärm- und Luftschadstoffe, was besonders in den Ballungszentren zu erheblichen Verbesserungen der Lebensqualität und zur Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe beitragen kann.

#### 3.1 Ertragsneutralität

In der Kommission wurde kontrovers diskutiert, auf welcher Basis die Ertragsneutralität der vorliegenden Revision zu berechnen ist. Zur Debatte standen der Steuerertrag 2011<sup>1</sup>, der 26'047'566 Franken betrug und als Basis für die Berechnung der damaligen Revision diente, und die Berechnungsgrundlage von 28.2 Mio. Franken gemäss Ratschlag Nr. 16.0411.01 auf Seite 7. Im Sinne eines möglichen Kompromisses wurde ein Antrag auf 27 Mio. Franken gestellt. Die Kommission beschloss schliesslich mit 6 zu 4 Stimmen, dass die Berechnungen auf Basis der Steuereinnahmen von 2011 basieren sollen. Die Korrektur der Berechnungssystematik soll nicht Hand bieten, die Steuereinnahmen auf einem höheren Niveau zu stabilisieren. Künftig ist aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von Elektrofahrzeugen darüber hinaus mit einem weiteren Rückgang der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer zu rechnen.

#### 3.2 Änderungsantrag der Kommission

Da die Verbreitung von Elektrofahrzeugen mit zahlreichen Vorteilen für die Allgemeinheit verbunden ist, wurden in der Kommission verschiedene Ideen zur verstärkten Förderung von Elektrofahrzeugen diskutiert. Diskutiert wurde die Idee, bei den Elektrofahrzeugen einen Abzug beim Leergewicht zu gewähren, weil die Batterien relativ schwer sind. Da dieser Vorschlag mit einem gewissen administrativen Aufwand verbunden ist, wurde der Antrag nicht weiterverfolgt. Dafür hat in der Kommission der Antrag, die Gewichtung der Parameter zugunsten von Elektrofahrzeugen zu verschieben, eine Mehrheit gefunden. Die Parameter Leergewicht und CO<sub>2</sub>-Ausstoss sollen in einem Verhältnis von 40 zu 60 – und nicht wie im Ratschlag vorgesehen 50 zu 50 – gewichtet werden. Die Kommission hiess diesen Antrag mit 6 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen gut.

Das angepasste Verhältnis der Parameter Leergewicht und CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 40 zu 60 sowie der Beschluss, die Berechnungsbasis auf das Niveau 2011 von rund 26 Mio. Franken zu setzen, wirken sich wie folgt auf die Berechnung der Steuerparameter aus<sup>2</sup>:

Angepeilte Steuern Leergewicht	10'218'864 CHF	40%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	15'328'296 CHF	60%
verteilt auf	58'361 Fahrzeuge (ohne Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686 Kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9980896 g	

<sup>1</sup> Vgl. Anhang 1

<sup>2</sup> Für Berechnung aller Varianten vgl. Anhang 2

Ausgehend von dieser Berechnung stellen sich die Steuerparameter wie folgt dar:

Steuerkomponente	Berechnung
Leergewicht	CHF 1.20 pro 10 Kg
g CO <sub>2</sub> /km	Linear: CHF 1.55 pro g CO <sub>2</sub>

Diese Änderung wird in Ziff. 2 des Anhangs zu § 2 des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeugsteuer umgesetzt.

### 3.3 Abgelehnte Anträge

#### Steuerrabatt für Elektroautos

Um die Markteinführung der Elektroautos zu unterstützen, wurde beantragt, einen Steuerrabatt von 50% für Elektroautos zu gewähren, solange der Marktanteil dieser Fahrzeuge weniger als 5% beträgt oder längstens während zehn Jahren ab Inkrafttreten der Teilrevision. Die Kostenfolgen eines solchen Rabatts würden für das Jahr 2016 rund 10'000 Franken betragen, da erst knapp 100 Elektrofahrzeuge in BS immatrikuliert sind<sup>3</sup>.

Ein befristeter Steuerbonus für Elektrofahrzeuge begründet sich darin, dass die öffentliche Infrastruktur für die Betankung heute noch keine hohe Dichte aufweist. Der Kauf neuer Elektrofahrzeuge ist noch mit gewissen Risiken und Nachteilen verbunden, es braucht deshalb zu Beginn eine gewisse Förderung der Umstellung zwecks Vertrauensbildung.

Viele Elektrofahrzeuge sind trotz sinkenden Preisen noch teurer als herkömmliche Benzin- und Dieselfahrzeuge. Unsicherheiten im Betrieb, namentlich die beschränkte Reichweite und die noch wenig gesicherte Lebenserwartung neuer Batterien lassen es deshalb angezeigt erscheinen, den Käuferinnen und Käufern solcher Fahrzeuge befristet einen Rabatt einzuräumen.

Mit steigender Verbreitung steigen auch das Vertrauen und die Kenntnis der Leistungsfähigkeit solcher Fahrzeugtypen. Der Steuerbonus soll deshalb während höchstens zehn Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes gelten und 50 Prozent der geschuldeten Motorfahrzeugsteuer betragen. Überschreitet der Marktanteil der rein elektrisch betriebenen Personenwagen schon früher den Schwellenwert von fünf Prozent, so kann das Ziel der Markteinführung als erreicht gelten. Die Förderung entfällt in diesem Fall bereits vor Ablauf von zehn Jahren.

Der konkrete Antrag lautete wie folgt:

§ 3 Abs. 9 (neu)

Elektrisch betriebene Personenwagen ohne Verbrennungsmotor erhalten einen Steuerrabatt von 50%, solange der Marktanteil dieser Fahrzeuge weniger als 5% beträgt. Der Steuerrabatt gilt erstmals für das Jahr 2018 und wird während höchstens zehn Jahren ausgerichtet.

Dieser Antrag wurde bei 5 zu 5 Stimmen mit Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt. Eine zusätzliche Privilegierung von Elektrofahrzeugen wurde insbesondere im Hinblick auf die Neugewichtung der Steuerparameter als unnötig angesehen. Mit dem Entscheid den CO<sub>2</sub>-Ausstoss mit 60% zu gewichten ist gegenüber dem Ratschlag eine weitere Förderung der Elektrofahrzeuge vorgehen. Darüber hinaus hätte die Gewährung eines solchen zusätzlichen Rabatts kaum oder keinen Einfluss auf einen Kaufentscheid. Durch den Rabatt würde kein wirksamer Anreiz geschaffen werden.

<sup>3</sup> Vgl. Anhang 3

## Kappung der Steuererhöhung

Der Vergleich der Steuereinnahmen für verschiedene Fahrzeugtypen bei geltendem Gesetz und nach der Revision macht deutlich, dass eine Steuererhöhung für viele „Mittelstandsautos“ zu rechnen wäre, während die heute hoch besteuerten Fahrzeugtypen tendenziell tiefer besteuert werden<sup>4</sup>. Insbesondere Autohalter und Autohalterinnen, die heute von einem Bonus profitieren, müssen mit einer spürbaren Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer rechnen. Von einem Bonus profitieren knapp 15'000 der rund 58'300 immatrikulierten Personenwagen. Da allerdings ein Bonus für höchstens drei Jahre gewährt wird, verzerrt diese Komponente den Vergleich der Steuerbeträge. Vor dem Hintergrund, dass die Steuerertragsneutralität auf das Niveau von 2011 zurückgesetzt wurde – wovon alle Fahrzeughalter und -halterinnen profitieren – wurde ein Antrag für die Kappung einer Steuererhöhung nicht weiterverfolgt. Ein entsprechender Konsultativantrag wurde mit 6 zu 3 Stimmen abgelehnt.

## 4. Antrag

Die WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig mit 10 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem nachstehenden Beschlussantrag zuzustimmen. Die WAK beantragt zusätzlich einstimmig die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten als erledigt abzuschreiben. Die Kommission hat diesen Bericht am 24. November 2016 einstimmig verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Wirtschafts- und Abgabekommission



Christophe Haller, Präsident

### Beilagen:

Beschlussentwurf

Anhang 1 Steuerreinnahmen PW 2009 bis 2016

Anhang 2 Berechnungsgrundlagen

Anhang 3 Modellrechnung Einnahmen Elektrofahrzeuge

Anhang 4 Tabelle Besteuerung ausgewählter Personenwagen

Anhang 5 Prozentuale Verteilung der Personenwagensteuern

---

<sup>4</sup> Vgl. Anhang 4 und Anhang 5

## Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Änderung vom [Datum]

---

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt,

nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 16.0411.01 vom 5. Juli 2016 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 16.0411.02 vom 24. November 2016,

beschliesst:

### I.

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vom 17. November 1966 <sup>5)</sup> (Stand 1. Januar 2013) wird wie folgt geändert:

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

<sup>1</sup> Aufgehoben.

<sup>2</sup> Aufgehoben.

<sup>3</sup> Aufgehoben.

<sup>6</sup> 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<sup>bis</sup> und 2 (geändert)

- Für Personenwagen setzt sich die jährliche Steuer aus den Komponenten Leergewicht und CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammen. Es gelten folgende Steuersätze:
  - Leergewicht: pro 10 kg Leergewicht: CHF 1.20
  - CO<sub>2</sub>-Emissionen: pro g CO<sub>2</sub>/km: CHF 1.55
- <sup>1 bis</sup> a) Für Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie für Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach Hubraum in Kubikzentimeter (cm<sup>3</sup>)
  - 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 <sup>3</sup> bis 200 cm <sup>3</sup>	46
201 cm <sup>3</sup> bis 1'800 cm <sup>3</sup> je weitere 200 cm <sup>3</sup>	46
1'801 cm <sup>3</sup> bis 10'000 cm <sup>3</sup> je weitere 200 cm <sup>3</sup>	35
10'001 cm <sup>3</sup> bis 20'000 cm <sup>3</sup> je weitere 200 cm <sup>3</sup>	23
über 20'000 cm <sup>3</sup> für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm <sup>3</sup> zusätzlich CHF 23	

#### Motorräder, Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge

Hubraum in Kubikzentimetern	Steuer pro Jahr CHF
0 cm <sup>3</sup> bis 200 cm <sup>3</sup>	58
201 cm <sup>3</sup> bis 400 cm <sup>3</sup>	70
401 cm <sup>3</sup> bis 600 cm <sup>3</sup>	82

---

<sup>5)</sup> SG 650.500

601 cm <sup>3</sup> bis 800 cm <sup>3</sup>	94
801 cm <sup>3</sup> bis 1'000 cm <sup>3</sup>	106
1'001 cm <sup>3</sup> bis 1'200 cm <sup>3</sup>	118
1'201 cm <sup>3</sup> bis 1'400 cm <sup>3</sup>	130
1'401 cm <sup>3</sup> bis 1'600 cm <sup>3</sup>	142
1'601 cm <sup>3</sup> bis 1'800 cm <sup>3</sup>	154
1'801 cm <sup>3</sup> bis 2'000 cm <sup>3</sup>	166
2'001 cm <sup>3</sup> bis 2'200 cm <sup>3</sup>	178
2'201 cm <sup>3</sup> bis 2'400 cm <sup>3</sup>	190
<hr/>	
über 2'400 cm <sup>3</sup> für jeweils weitere volle oder angebrochene 200 cm <sup>3</sup> 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.

## Anhang 1

### Steuereinnahmen PW 2009 bis 2016

2009	Fr.	25'941'043
2010	Fr.	25'998'108
2011	Fr.	26'047'566
2012	Fr.	26'165'162
2013	Fr.	28'151'252
2014	Fr.	27'487'406
2015	Fr.	26'890'197
① 2016	Fr.	27'089'800

① Die Einnahmen des Jahres 2016 sind per 31.12.2016 hochgerechnet

## Anhang 2

### Berechnungsgrundlagen

*Zusammensetzung Steuersumme PW*

*Vorgabe 28,2 Mio.*

Besteuerung Fzg Grundsatz	27'747'160	CHF	variabel
Besteuerung Fzg Wechselnummer	339'800	CHF	nicht variabel
Besteuerung Veteranenfahrzeug	113'040	CHF	nicht variabel
<b>Total</b>	<b>28'200'000</b>	<b>CHF</b>	Vorgabe = 28'200'000

*Variante 50/50 Leergewicht und CO<sub>2</sub>*

*(Ratschlag korrigiert)*

Angepeilte Steuern Leergewicht	13'873'580	CHF	50%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	13'873'580	CHF	50%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.60	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.40	CHF	

*Variante 40/60 Leergewicht und CO<sub>2</sub>*

*(Vorschlag Kommission)*

Angepeilte Steuern Leergewicht	11'098'864	CHF	40%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	16'648'296	CHF	60%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.30	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.65	CHF	

**Zusammensetzung Steuersumme PW**

**Vorgabe 27,0 Mio.**

Besteuerung Fzg Grundsatz	26'547'160	CHF	variabel
Besteuerung Fzg Wechselnummer	339'800	CHF	nicht variabel
Besteuerung Veteranenfahrzeug	113'040	CHF	nicht variabel
<b>Total</b>	<b>27'000'000</b>	<b>CHF</b>	Vorgabe = 27'000'000

**Variante 50/50 Leergewicht und CO<sub>2</sub>**

**(Ratschlag korrigiert)**

Angepeilte Steuern Leergewicht	13'273'580	CHF	50%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	13'273'580	CHF	50%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.55	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.35	CHF	

**Variante 40/60 Leergewicht und CO<sub>2</sub>**

**(Vorschlag Kommission)**

Angepeilte Steuern Leergewicht	10'618'864	CHF	40%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	15'928'296	CHF	60%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.25	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.60	CHF	

**Zusammensetzung Steuersumme PW**

**Vorgabe 26,0 Mio.**

Besteuerung Fzg Grundsatz	25'547'160	CHF	variabel
Besteuerung Fzg Wechselnummer	339'800	CHF	nicht variabel
Besteuerung Veteranenfahrzeug	113'040	CHF	nicht variabel
<b>Total</b>	<b>26'000'000</b>	<b>CHF</b>	Vorgabe = 26'000'000

**Variante 50/50 Leergewicht und CO<sub>2</sub>**

**(Ratschlag korrigiert)**

Angepeilte Steuern Leergewicht	12'773'580	CHF	50%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	12'773'580	CHF	50%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.50	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.30	CHF	

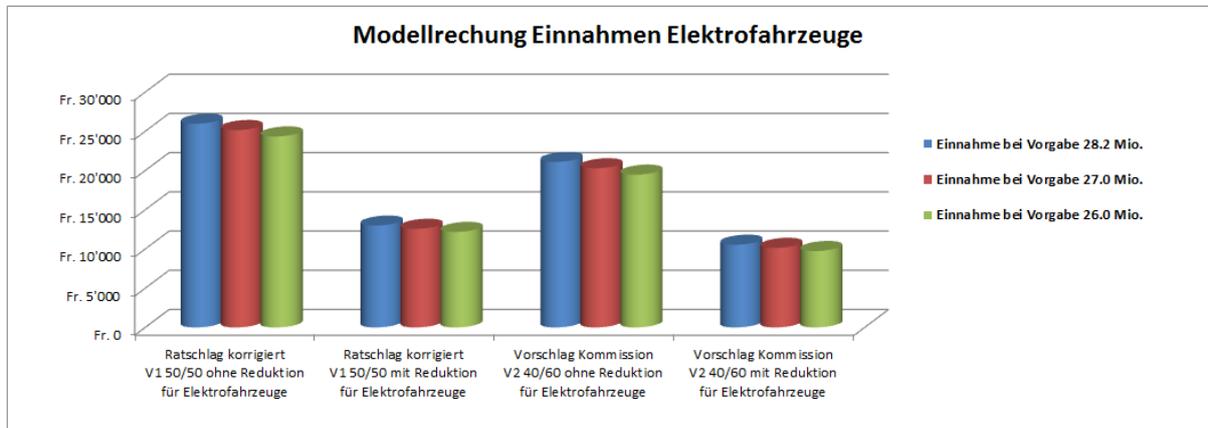
**Variante 40/60 Leergewicht und CO<sub>2</sub>**

**(Vorschlag Kommission)**

Angepeilte Steuern Leergewicht	10'218'864	CHF	40%
Angepeilte Steuern CO <sub>2</sub>	15'328'296	CHF	60%
verteilt auf	58361	Fahrzeuge (exkl. Veteranen und Wechselschild)	
Summe Leergewicht	85885686	kg	
Summe gCO <sub>2</sub>	9950596	g	
Leergewicht Preis pro 10 kg	1.20	CHF	
CO <sub>2</sub> Preis pro 1 g	1.55	CHF	

## Anhang 3

### Modellrechnung Einnahmen Elektrofahrzeuge



Vorgaben Gesamteinnahmen Motorfahrzeugsteuer	Anzahl Elektrofahrzeuge	Steuer 2016	Ratschlag korrigiert V1 50/50 ohne Reduktion für Elektrofahrzeuge	Ratschlag korrigiert V1 50/50 mit Reduktion für Elektrofahrzeuge	Vorschlag Kommission V2 40/60 ohne Reduktion für Elektrofahrzeuge	Vorschlag Kommission V2 40/60 mit Reduktion für Elektrofahrzeuge
Fr. 28'200'000	98	Fr. 101'249	Fr. 25'971	Fr. 12'985	Fr. 21'101	Fr. 10'550
Fr. 27'000'000	98	Fr. 101'249	Fr. 25'159	Fr. 12'579	Fr. 20'290	Fr. 10'145
Fr. 26'000'000	98	Fr. 101'249	Fr. 24'348	Fr. 12'174	Fr. 19'478	Fr. 9'739

## Anhang 4

## Tabelle Besteuerung ausgewählter Personenwagen

Marke	Fahrzeugdaten		Steuer 2016		Vorgabe 28,2 Mio. CHF ohne 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen		Vorgabe 28,2 Mio. CHF inkl. 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen		Vorgabe 27,0 Mio. CHF ohne 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen		Vorgabe 27,0 Mio. CHF inkl. 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen		Vorgabe 26,0 Mio. CHF ohne 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen		Vorgabe 26,0 Mio. CHF inkl. 50 % Reduktion bei Elektrofahrzeugen	
	Leergewicht	CO2	mit Bonus	ohne Bonus	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)	Ratschlag korrigiert V1 (50/50)	Vorschlag Kommission V2 (40/60)
MICRO COMPACT CAR Smart	815	136	270.00	370.00	320.00	330.00	320.00	330.00	309.00	319.00	309.00	319.00	298.00	308.00	298.00	308.00
FIAT 500 1.2	995	119	180.00	312.00	325.00	325.00	325.00	325.00	314.00	314.00	314.00	314.00	303.00	303.00	303.00	303.00
TOYOTA iQ 1.0	960	130	345.00	345.00	336.00	339.00	336.00	339.00	324.00	328.00	324.00	328.00	313.00	317.00	313.00	317.00
VW Golf VI 2.0 GTI	1420	185	465.00	465.00	486.00	490.00	486.00	490.00	470.00	474.00	470.00	474.00	454.00	457.00	454.00	457.00
SKODA Octavia Co 2.0TDI	1360	119	190.00	390.00	384.00	373.00	384.00	373.00	371.00	360.00	371.00	360.00	359.00	348.00	359.00	348.00
HONDA Insight	1276	105	180.00	312.00	350.00	338.00	350.00	338.00	339.00	327.00	339.00	327.00	327.00	315.00	327.00	315.00
AUDI A3 1.6 TDI 5T	1405	112	180.00	336.00	381.00	367.00	381.00	367.00	368.00	354.00	368.00	354.00	356.00	342.00	356.00	342.00
VW Touran 2.0 TDI	1595	140	240.00	390.00	450.00	438.00	450.00	438.00	435.00	423.00	435.00	423.00	421.00	408.00	421.00	408.00
Mini Cooper S Cabrio	1330	153	386.00	386.00	427.00	425.00	427.00	425.00	413.00	411.00	413.00	411.00	398.00	397.00	398.00	397.00
TOYOTA Prius Hybrid	1445	92	180.00	362.00	359.00	339.00	359.00	339.00	347.00	327.00	347.00	327.00	336.00	315.00	336.00	315.00
VOLVO XC90 D5 AWD	2212	215	552.00	552.00	655.00	642.00	655.00	642.00	633.00	620.00	633.00	620.00	611.00	598.00	611.00	598.00
BMW 730d	1940	192	635.00	635.00	579.00	569.00	579.00	569.00	560.00	550.00	560.00	550.00	541.00	530.00	541.00	530.00
LEXUS RX450h	2280	148	761.00	761.00	572.00	541.00	572.00	541.00	553.00	522.00	553.00	522.00	534.00	503.00	534.00	503.00
MERCEDES-BENZ E 320 CDI	1750	202	635.00	635.00	563.00	561.00	563.00	561.00	544.00	542.00	544.00	542.00	525.00	523.00	525.00	523.00
TOYOTA LandCruiser FZJ80	2585	340	980.00	980.00	889.00	896.00	889.00	896.00	859.00	867.00	859.00	867.00	829.00	837.00	829.00	837.00
PORSCHE Cayenne S	2498	357	1'105.00	1'105.00	898.00	913.00	898.00	913.00	868.00	882.00	868.00	882.00	838.00	852.00	838.00	852.00
Nissan Leaf	1620	0	180.00	362.00	259.00	211.00	129.50	105.50	251.00	203.00	125.50	101.50	243.00	194.00	121.50	97.00
TESLA Model S 85 D P	2262	0	2'780.00	3'030.00	362.00	294.00	181.00	147.00	350.00	283.00	175.00	141.50	339.00	271.00	169.50	135.50
TESLA Model S 85	2175	0	1'155.00	1'405.00	347.00	282.00	173.50	141.00	336.00	271.00	168.00	135.50	326.00	260.00	163.00	130.00

## Anhang 5

### Prozentuale Verteilung der Personenwagensteuern nach Anzahl Personenwagen

<b>prozentuale Steuerveränderung nach Anzahl Personenwagen</b>	
<b>Steuerminderung über 30 %</b>	<b>3133</b>
<b>Steuerminderung bis 30%</b>	<b>23308</b>
<b>keine Veränderung in der Steuer</b>	<b>1273</b>
<b>Steuererhöhung bis 30%</b>	<b>15624</b>
<b>Steuererhöhung über 30%</b>	<b>15023</b>
<b>Total Fahrzeuge</b>	<b>58361</b>