



Basel, 20. August 2020

Entwicklung der Motorfahrzeugsteuereinnahmen seit 1. Januar 2018

1. Ausgangslage

Bis zum Steuerjahr 2017 erfolgte die Besteuerung der Personenwagen im Kanton Basel-Stadt nach Hubraum und der Euro-Abgasnorm (Bonus/Malus-System). Um die Motorfahrzeugsteuer ökologischer auszugestalten, bemisst sich die Motorfahrzeugsteuer bei Personenwagen seit der Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge, die am 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist, nach Leergewicht und CO₂-Ausstoss: Das Leergewicht wird mit 1.25 Franken pro zehn Kilogramm und der CO₂-Ausstoss mit 1.60 Franken pro Gramm besteuert. Bei elektrisch betriebenen Personenwagen ohne Verbrennungsmotor bemisst sich die Jahressteuer nur noch anhand des Leergewichts, da sie im Fahrbetrieb keine CO₂-Emissionen verursachen. Zusätzlich erhalten sie auf die Motorfahrzeugsteuer einen Rabatt von 50 %.

Aktuell ist eine Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge in Erarbeitung, um künftig auch Gesellschafts- und Wohnmotorwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper sowie Motorräder inkl. Dreiräder und Kleinmotorfahrzeuge nach ökologischeren Kriterien zu berechnen. Die öffentliche Vernehmlassung soll im dritten Quartal eröffnet werden.

2. Ist-Situation

2.1 Informationen zu Daten und Auswertungen

Die dem Bericht zu Grunde liegenden Daten stammen von der Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt. In den Auswertungen wurde das Hauptaugenmerk auf die Fahrzeugkategorie Personenwagen gelegt. Die Unterkategorie Veteranen wurde – sofern nichts anderes vermerkt – nicht berücksichtigt, da diese der Pauschalbesteuerung unterliegt. Referenzdatum der Daten ist jeweils der 31. Dezember des angegebenen Jahres, ausser es ist anders vermerkt.

2.2 Entwicklung des Leergewichts bei Personenwagen

Die Grafik zeigt die Gewichtsverteilung der immatrikulierten Personenwagen über die Jahre 2013 bis 2019. Dabei werden in Abbildung 1 die einzelnen Personenwagen auf Leergewichtsgruppen von 200 kg verteilt.

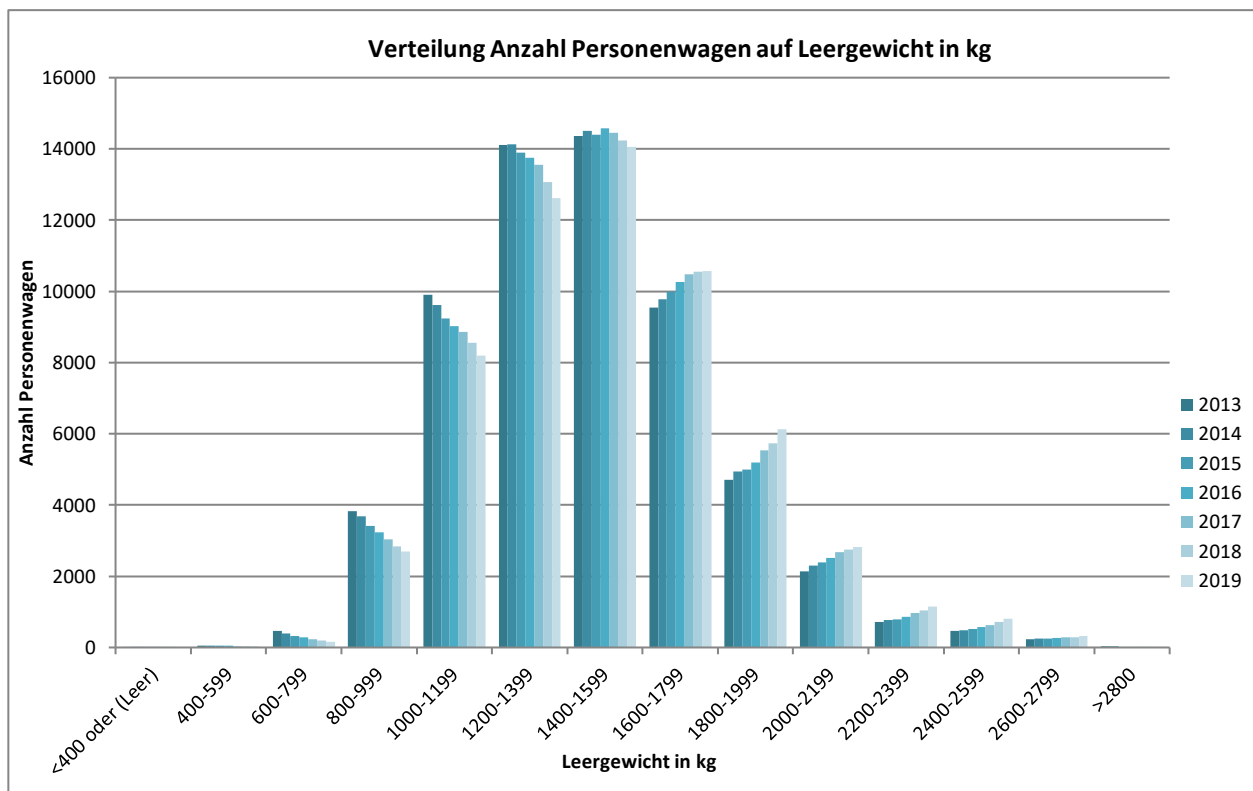


Abbildung 1: Verteilung Anzahl Personenwagen auf Leergewicht

Wie die Abbildung 1 verdeutlicht, werden die immatrikulierten Personenwagen immer schwerer. Zur Verdeutlichung sei auch auf die nachfolgende Abbildung 2 verwiesen.

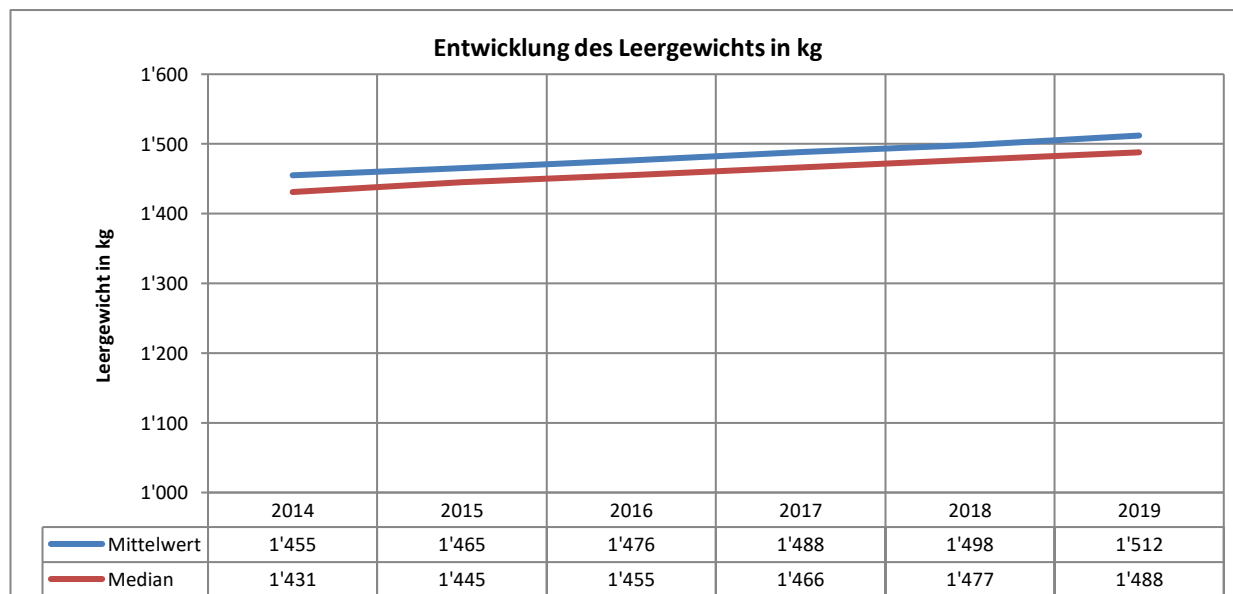


Abbildung 2: Entwicklung des Leergewichts in kg bei Personenwagen

Die Skala beginnt bei 1'000 kg. Die Zunahme des Leergewichts über die Jahre liegt im Mittelwert bei rund 10 kg pro Jahr. Den gleichen Verlauf zeigt der Median.

2.3 Entwicklung des CO₂-Austosses bei Personenwagen

Nebst dem Leergewicht wird auch der CO₂-Ausstoss in Gramm pro gefahrenen Kilometer besteuert. Die Daten für den CO₂-Ausstoss stammen vom Bundesamt für Strassen

(ASTRA). Mit der systematischen Erfassung des CO₂-Wertes wurde erst im Jahr 2017 begonnen. Die CO₂-Daten aus den Vorjahren sind daher nicht vollständig und werden nicht ausgewertet.

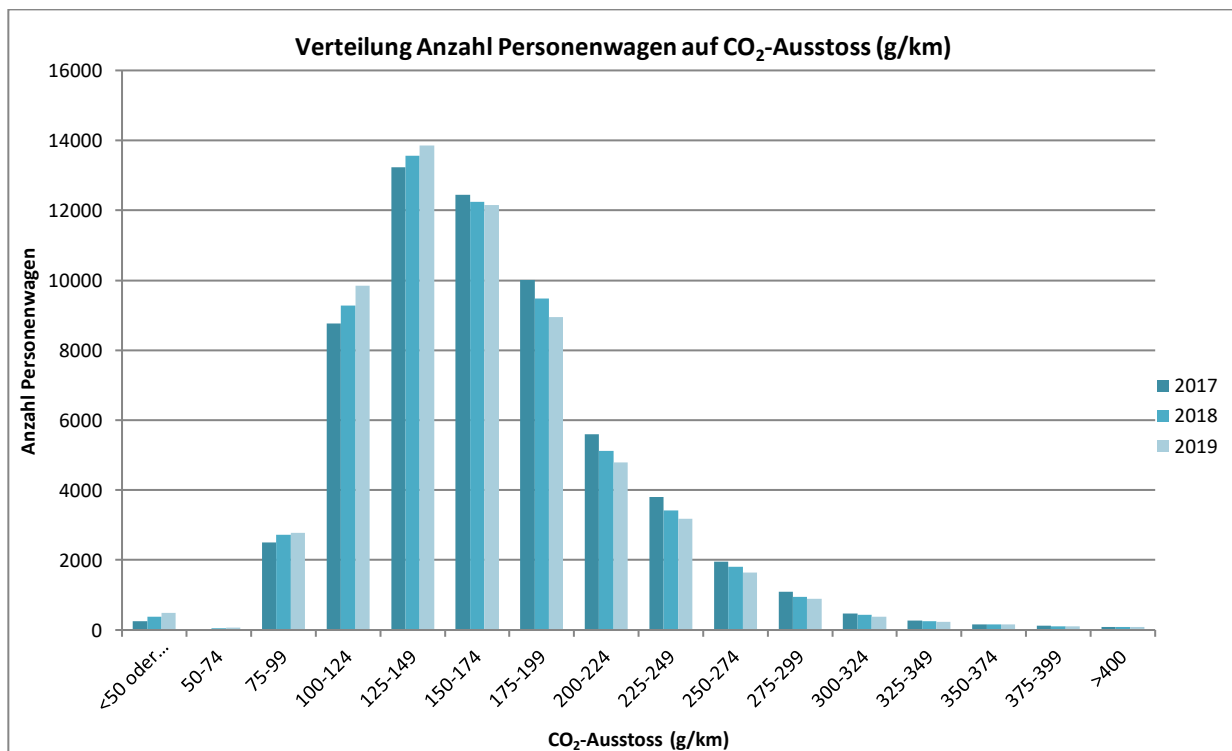


Abbildung 3: Verteilung Anzahl Personenwagen auf CO₂-Ausstoss

Wie in Abbildung 3 grafisch dargelegt, nimmt der Anteil an Personenwagen mit hohem CO₂-Ausstoss ab, während vergleichsweise mehr CO₂-ausstossarme Fahrzeuge zugelassen werden. Der Abbildung 4 sind der Mittelwert und der Median über die letzten drei Jahre zu entnehmen. Diese sanken in den letzten Jahren zwischen zwei und drei Gramm pro gefahrenen Kilometer.

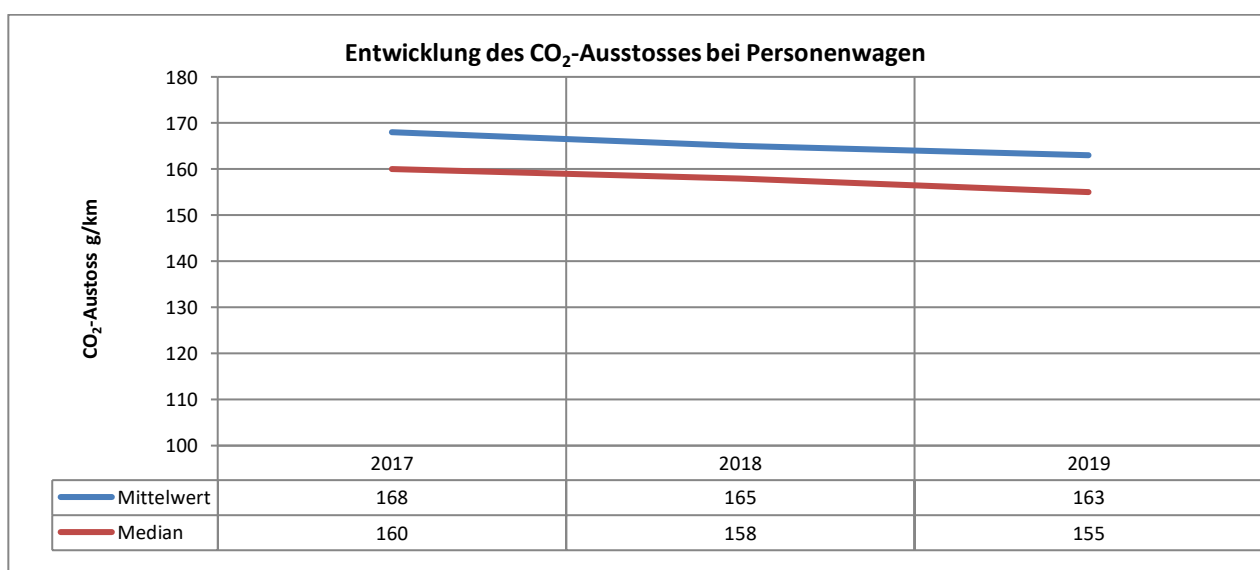


Abbildung 4: Entwicklung des CO₂-Ausstosses bei Personenwagen

2.4 Alter des Fahrzeugbestands

Der Anteil an Neufahrzeugen in Basel-Stadt hat in den letzten Jahren laufend abgenommen. Ende 2013 lag der Anteil an maximal einjährigen Personenwagen bei 6.5 %. Ende 2019 lag dieser Wert bei 6 %. Dies bedeutet, dass weniger Neuwagen immatrikuliert werden und das Durchschnittsalter der immatrikulierten Fahrzeuge steigt. Die Abbildung 5 zeigt das durchschnittliche Alter von Personenwagen in Basel-Stadt.

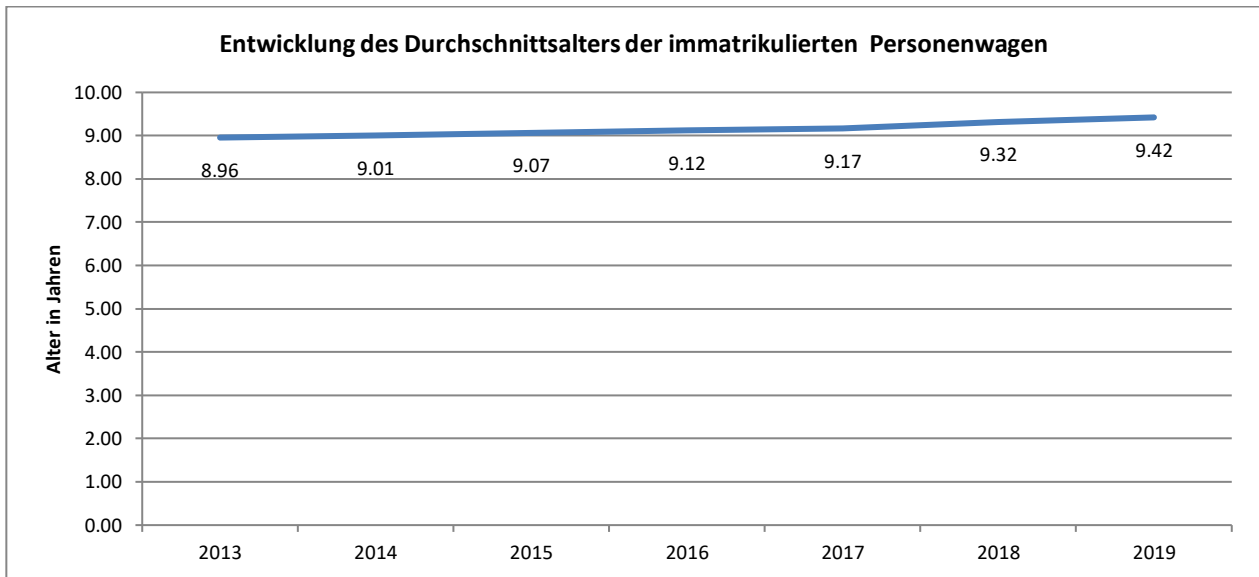


Abbildung 5: Entwicklung des Durchschnittsalters der immatrikulierten Personenwagen

2.5 Entwicklung der Antriebsarten

2.5.1 Entwicklung der Antriebe: Benzin, Diesel und Alternative

Es wurde auch untersucht, wie sich die Antriebsarten bei den immatrikulierten Fahrzeugen im Kanton Basel-Stadt über die Jahre entwickelt haben. Abbildung 6 zeigt die jährliche Zu- bzw. Abnahme der einzelnen Treibstoffarten seit 2014. Um die Lesbarkeit der Grafik zu gewährleisten, wurden die alternativen Antriebe wie Hybrid und Elektro als «Alternative» kategorisiert.

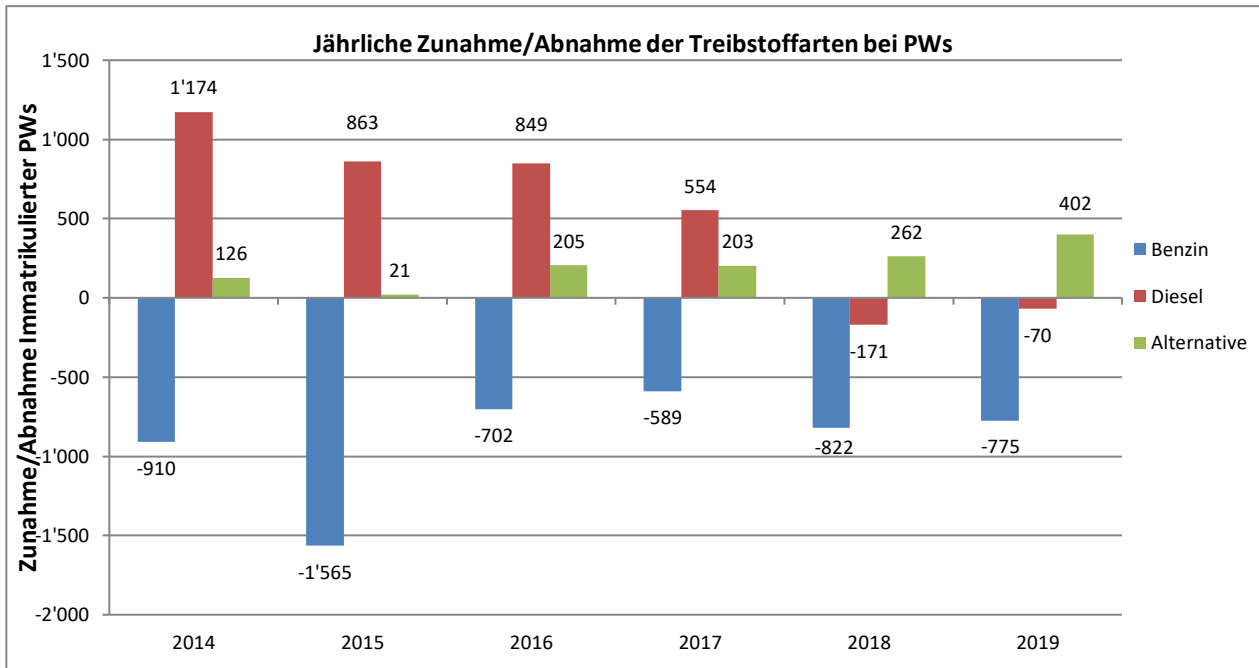


Abbildung 6: Jährliche Zunahme/Abnahme der Treibstoffarten bei Personenwagen

Über die letzten Jahre verringerte sich der Bestand der benzinbetriebenen Personenwagen deutlich. Weniger stark war der Rückgang von Dieselfahrzeugen. Deutlich zugenommen hat seit 2016 der Bestand der alternativen Antriebsarten. Gemessen am Gesamtbestand ist deren Anteil jedoch weiterhin gering.

2.5.2 Entwicklung der alternativen Antriebe: Hybrid und Elektro

Aus der Tabelle 1 ist die Entwicklung der einzelnen Antriebsarten ersichtlich. Sie zeigt den Gesamtbestand der Personenwagen und setzt die Antriebe Benzin, Diesel, Hybrid und Elektro ins Verhältnis. Dabei wurden die Antriebe mit Gas und Alkohol, deren Bestand Ende 2019 bei rund 100 Fahrzeugen lag, ausgeblendet.

Jahr	Personenwagen (o. Veteranen)		Mengengerüst Antriebsarten (o. Veteranen)							
	Anz. PW	Diff. in % VJ	Benzin	Anteil %	Diesel	Anteil %	Hybrid	Anteil %	Elektr.	Anteil %
2013	60'557		44'276	73.11%	15'272	25.22%	776	1.28%	60	0.10%
2014	60'946	0.64%	43'366	71.15%	16'446	26.98%	888	1.46%	76	0.12%
2015	60'263	-1.12%	41'801	69.36%	17'309	28.72%	959	1.59%	82	0.14%
2016	60'614	0.58%	41'099	67.80%	18'158	29.96%	1'124	1.85%	114	0.19%
2017	60'782	0.28%	40'510	66.65%	18'712	30.79%	1'280	2.11%	168	0.28%
2018	60'049	-1.21%	39'688	66.09%	18'541	30.88%	1'450	2.41%	265	0.44%
2019	59'606	-0.74%	38'913	65.28%	18'471	30.99%	1'718	2.88%	395	0.66%

Tabelle 1: Entwicklung der immatrikulierten Fahrzeuge in Basel-Stadt

Der Personenwagenbestand in Basel-Stadt ist in den letzten Jahren insgesamt leicht rückläufig. Lag dieser Ende 2013 bei 60'557, sind Ende 2019 noch 59'606 Personenwagen immatrikuliert. Der Anteil an Dieselfahrzeugen hat in den vergangenen Jahren zu Lasten des Anteils an Personenwagen mit Benzinmotoren zugenommen. War bei letzteren Ende 2013 noch einen Anteil von fast Dreivierteln zu verzeichnen, liegt er sechs Jahre später nur noch bei rund Zweidritteln.

Bei vollelektrischen Fahrzeugen ist im Jahr 2019 eine Zunahme von rund 50 % zu verzeichnen. Einen Zuwachs weisen auch Fahrzeuge mit Hybridantrieb aus. Der Anteil der alternativen Antriebe am gesamten Personenwagenbestand in Basel-Stadt ist mit 3.5 % aber nach wie vor gering.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die jährlichen Motorfahrzeugsteuereinnahmen schwanken zwischen 30 und 32 Mio. Franken. Mit rund 26 bis 27 Millionen werden 85 % der Motorfahrzeugsteuer von Halterinnen und Haltern von Personenwagen bezahlt. Seit 2014 sind die Gesamteinnahmen der Motorfahrzeugsteuer rückläufig. Ausnahme bildete das Steuerjahr 2018, in dem erstmals die Besteuerung der Personenwagen nach CO₂-Ausstoss und Leergewicht vorgenommen wurde.

Bei der Ausgestaltung der Bemessungskriterien und der Steuersätze wurde darauf geachtet, dass die Revision ertragsneutral erfolgt. Tatsächlich fiel das Ergebnis im Einführungsjahr 2018 für die Kategorie der Personenwagen mit 27 Mio. Franken neutral aus.

Die Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Motorfahrzeugsteuereinnahmen seit 2014:

Jahr	Gesamt			Personenwagen (inkl. Veteranen)		
	Steuereinnahmen	Diff. zum Vorjahr	Diff. in %	Steuereinnahmen	Diff. zum Vorjahr	Diff. in %
2014	32'469'706.95			27'485'392.20		
2015	31'682'307.45	787'399.50	-2.43%	26'888'182.20	597'210.00	-2.17%
2016	31'873'001.40	-190'693.95	0.60%	27'046'122.15	-157'939.95	0.59%
2017	31'500'718.05	372'283.35	-1.17%	26'682'714.65	363'407.50	-1.34%
2018	31'811'319.85	-310'601.80	0.99%	27'010'376.15	-327'661.50	1.23%
2019	31'363'430.60	447'889.25	-1.41%	26'653'384.25	356'991.90	-1.32%
2020*	30'827'917.55	-535'513.05	-1.71%	26'158'068.60	495'315.65	-1.86%

* per 31.05.2020

Tabelle 2: Entwicklung der Motorfahrzeugsteuereinnahmen Basel-Stadt

Die mittlere Steuerbelastung bewegt sich von 453.80 Franken¹ im Jahr 2017 hin zu 449.55 Franken im Jahr 2019, respektive bei Anwendung des Median von 438.50 Franken auf 433 Franken. Zwar steigt das Leergewicht im Schnitt, im Gegenzug sinkt jedoch der CO₂-Ausstoss. Dies reduziert die mittlere bzw. mediane Steuerbelastung, da der Steuerfaktor für den CO₂-Ausstoss höher ist als der des Leergewichts.

4. Fazit

Allgemein ist jedoch festzustellen, dass der Fahrzeugbestand an Personenwagen in den letzten Jahren abgenommen hat.

Die Personenwagen wurden in den letzten Jahren im Schnitt älter und durch den technologischen Fortschritt der CO₂-Ausstoss CO₂-emissionsärmer. Zwar werden Personenwagen immer schwerer, der Steuerfaktor des CO₂-Ausstosses wird aber stärker als das Leergewicht gewichtet.

Erfreulicherweise konnten die Vorgabe der ertragsneutralen Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer eingehalten werden. Zwar nimmt der Bestand an Personenwagen, die mit alternativen ökologischeren Energien angetrieben werden, langsam zu. Der Anteil an Hybrid- und Elektrofahrzeuge ist mit 3.5 % aber immer noch gering. Es zeigt sich, dass die Lenkungswirkung der Motorfahrzeugsteuer begrenzt ist, da die Steuerbelastung nur

¹ Steuerberechnung Mittelwerte 2017: 168 g/km * 1.60 Franken + 148 * 1.25 Franken = 453.80 (Leergewicht wird pro 10 kg besteuert und zugunsten des Halters abgerundet).

einen geringen Anteil an den Gesamtkosten eines Personenwagens (Anschaffungs- und Betriebskosten) darstellt. So werden Personenwagen im Schnitt immer länger gefahren, obwohl bis dato mit höherem Fahrzeugalter aufgrund des Malus die Motorfahrzeugsteuerbelastung stieg.