

ERLÄUTERNDER BERICHT
zum Vorentwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes
über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger
(Rabatt für energie- und umwelteffiziente Personenwagen)

1 ALLGEMEINES

1.1 Mit Motionen haben die Grossräte Yvan Hunziker und Fritz Glauser (M. 1023.07), danach die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann-Bolz (M. 1034.07) (zusammen mit 16 Mitunterzeichnern) beantragt, die Motorfahrzeuge nicht mehr auf Grund ihres Hubraumes, sondern je nach deren Treibstoffverbrauch und Luftschadstoff-Emissionen zu besteuern. Die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann haben ausdrücklich die Einführung der Umweltetikette ab 2010 mit einer Reduktion der Besteuerung der sauberen Fahrzeuge gestützt auf dieses neue System verlangt.

In seiner Antwort vom 11. Februar 2008 hat der Staatsrat die Annahme dieser Motionen beantragt. Er verpflichtete sich (bis 2009) einen Entwurf zur Revision des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) vorzulegen. Ebenfalls gab er die Zusicherung, das Prinzip der Besteuerung auf Grund des Hubraumes mit einem an die Umweltetikette gekoppelten Korrekturfaktor zu ergänzen. Am 3. April 2008 hat der Grosse Rat diese Motionen erheblich erklärt.

1.2 Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeuge

1.2.1 Überblick über die wichtigsten Steuern und Abgaben für Fahrzeuge

Bei der ersten Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges auf dem nationalen Markt wird eine Bundessteuer in Höhe von 4 % des Fahrzeugwertes erhoben. Ausserdem zahlt der Fahrzeugführer dem Bund indirekt eine Verbrauchssteuer; es handelt sich um die Mineralölsteuer (von 73 bis 76 Rappen je nach Treibstoffart), die eng mit der Zahl zurückgelegter Kilometer und der Effizienz des Fahrzeuges verbunden ist. Darüber hinaus ist am 1. Oktober 2005 durch wirtschaftliche Kreise die Erhebung von 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff zwecks Verminderung der CO₂-Emissionen eingeführt worden. Schliesslich hat der Fahrzeughalter noch eine feste, vom Immatrikulationskanton erhobene Steuer zu entrichten.

1.2.2 Kurz- und mittelfristige Entwicklung der Besteuerung auf Bundesebene

Auf Grund einer Standesinitiative des Kantons Bern aus dem Jahr 2005 sollte 2010 eine Revision des Automobilsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (AStG; SR 641.51) in Kraft treten. Vorgesehen ist, bei der ersten Immatrikulation eines energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeuges einen Bonus auszuzahlen. Die hierfür nötigen Mittel werden aus den Zusatzeinnahmen herrühren, die sich mit einer Anhebung des Steuersatzes von 4 auf 8 % ergeben werden. Es handelt sich um ein finanzneutrales Modell. Die Bestimmung der Bonus-berechtigten Fahrzeuge wird sich auf die zu entwickelnde Umweltetikette abstützen.

Am 1. Juli 2008 ist eine Anpassung der Mineralölsteuer (MinöStG; SR 641.61) vorgenommen worden. Diese hat es erlaubt, die Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen mittels Steuerbefreiung oder

-begünstigung zu fördern; was die Besteuerung von Erdgas anbelangt, wurde diese um 40 % pro Liter Benzinäquivalent gesenkt. Um diese Massnahmen ertragsneutral halten zu können, war eine Erhöhung der Steuerbelastung beim Benzin um 1,5 Rappen pro Liter notwendig. Langfristig könnte eine Erhöhung um bis zu 6 Rappen erfolgen.

Bislang sind die Treibstoffe noch nicht in das Gesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) integriert worden. Sollte aber die von der Stiftung Klimarappen vorgenommene freiwillige Erhebung von 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff nicht den gewünschten Erfolg bringen, so bestünde die Möglichkeit, dass diese Massnahme aufgegeben und Produzenten und Importeure von fossilen Treibstoffen zur Kompensierung von mindestens einem Viertel der durch diese Treibstoffe verursachten Emissionen verpflichtet werden. Gegebenenfalls würde diese Massnahme 2013 eingeführt werden.

Schliesslich sieht der Bundesrat als Antwort auf die Offroad-Initiative der Jungen Grünen die Einführung von CO₂-Emissionsgrenzwerten für neu immatrikulierte Fahrzeuge ab 2012 vor. Die Importeure der Fahrzeuge sollen mit einer Busse bestraft werden, wenn der Durchschnittswert der neuen Fahrzeuge einen Zielwert überschreitet. 2008 beliefen sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der neu immatrikulierten Fahrzeuge auf 175 Gramm pro Kilometer. Mit dieser Massnahme sollten bis 2015 die Werte auf 130 Gramm pro Kilometer abgesenkt werden können.

1.3 Kantonale Besteuerung

Nach dem BMfzG werden die Personenwagen auf Grund ihres Hubraumes besteuert. Die meisten Kantone verwenden diese Bemessungsgrundlage, oder auch das zulässige Gesamtgewicht. Auf schweizerischer Ebene liegt die steuerliche Belastung im Kanton Freiburg in einer Spannbreite zwischen 107 und 122 Punkten (Schweizerischer Durchschnitt = 100 Punkte). Rangmässig (erster Rang = höchste steuerliche Belastung) liegen die Personenwagen mit einem Hubraum zwischen 1000 und 2'800 cm³ zwischen dem 7. und 9. Rang. Jene zwischen 3'000 und 4'500 cm³ belegen den 4. bis 6. Rang. Die steuerliche Belastung im Kanton Freiburg für hubraumstarke Fahrzeuge ist hoch und erfüllt die Zielsetzungen der Tarifierungen aus dem Jahr 2000. Der gegenwärtige Tarif für Motorfahrzeuge, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast ist unter Ziff. 9 des Anhangs zum BMfzG eingeordnet; dieser wird im Anhang zu diesem Bericht wiedergegeben.

Seit dem 1. Januar 2005 stehen die Halter von hybriden (Benzin-elektrische Energie) oder ausschliesslich durch elektrische Energie oder mit Bio- oder Erdgas angetriebenen Motorfahrzeugen oder Motorrädern im Genuss einer Steuerermässigung in Höhe von 30 % (Art. 16 des Ausführungsbeschlusses vom 22. April 1997 zum BMfzG; SR 635.4.11).

2 ENERGIEETIKETTE UND UMWELTETIKETTE

2.1 Im Allgemeinen

Seit 2002 sind alle in der Schweiz zum Verkauf angebotenen Personenwagen mit einer Energieetikette versehen, welche Auskunft gibt über Energieeffizienz, Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen eines Fahrzeuges. Dieses ist in eine der 7 Energiekategorien (A – G) eingeteilt, welche auch für Haushaltgeräte angewendet werden. Diese Kriterien sind heute zu eingeschränkt oder entsprechen nicht mehr den neueren technologischen Fortschritten. Aus diesem Grund ist vorgesehen, diese Etikette ab 1. August 2010 durch ein neues Label zu ersetzen, welches nebst der Energieeffizienz eine klare Bewertung der Umweltbelastung eines Fahrzeugmodells abgibt. Während die Ka-

tegorien A (sehr gut) bis G (sehr schlecht) beibehalten werden, soll diese obligatorische Etikette die Umweltbelastung eines Fahrzeuges unter realen Betriebsbedingungen kennzeichnen. Diese Belastung ergibt sich aus den Luftschadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen sowie aus den Emissionen und dem Verbrauch der Rohstoffe für die Treibstoffherstellung. Die Etikette erweitert somit ihre Kriterien über das Fahrzeug hinweg auf die Herstellung von Benzin, Diesel, Erdgas oder auch der beispielsweise für aufladbare Hybridfahrzeuge notwendigen Elektrizität. Mit detaillierten Bewertungen dieser Faktoren lassen sich Umweltbelastungspunkte festlegen. Die Einteilung der Fahrzeuge in die Kategorien A bis G unter der Energieetikette bedeutet, dass höchstens ein Siebtel aller Fahrzeuge in die Kategorie A eingeteilt sind. Die sieben Kategorien (A – G) der neuen Umweltetikette werden ihrerseits denselben Fahrzeugbestand umfassen.

2.2 Die Empfehlungen der asa und der KKJPD (*Erwägungen aus der Broschüre der asa « Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen »*)

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat am 2. Juli 2007 Empfehlungen für die Einführung eines Rabattmodells für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen herausgegeben. Diese Empfehlungen sind im November 2007 von der Konferenz der kantonalen Polizei- und Justizdirektorinnen und –direktoren (KKJPD) genehmigt worden (*siehe*

www.asa.ch/media/archive1/shop/Broschuren/Gratis/asa_Rabatt_modell_de.pdf).

Zusammenfassend ist das Modell der asa auf die Energieetikette des Bundes ausgerichtet und derart ausgestaltet, dass es laufend dem neusten Stand der Technik angepasst werden kann; es soll in Richtung einer Umweltetikette weiterentwickelt werden. Nach diesem Modell rabattberechtigt wären alle Personenwagen ab der ersten Inverkehrsetzung, die zu diesem Zeitpunkt eine Effizienzkatégorie A aufweisen. Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden, und die Höhe des Rabatts betrüge mindestens 50 % und maximal 100 % der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Er wäre auch zeitlich begrenzt (3 bis 4 Jahre) und seine Dauer könnte weder unterbrochen noch verlängert werden. Finanziell sollte ein Rabatt in der Höhe von ca. 1000 Franken resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen. Eine Studie der ETHZ aus dem Jahr 2007 hat die wissenschaftliche Legitimierung dieses Rabattmodells aufgezeigt (P. de Haan, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz).

Die Finanzierung des Rabatts erfolgt ertragsneutral. Die asa zieht hierfür zwei Varianten in Betracht:

- Variante 1: Die Finanzierung wird über eine leichte Anhebung der Grundsteuer sichergestellt. In diesem Fall ergibt sich keine zusätzliche Lenkungswirkung. Alle Fahrzeuge werden einbezogen.
- Variante 2: Die Finanzierung erfolgt über die Belastung von Fahrzeugen der Energieetikette der Effizienzkatégorien F und G. So werden zusätzliche Anreize für Neufahrzeuge und Abreize für F- und G-Fahrzeuge geschaffen. Um Einnahmenneutralität zu erzeugen, ist es sinnvoll, die Konditionen (z. B. Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, Befristung) von Bonus und Malus ähnlich auszugestalten.

Das vorhandene Steuersystem mit den geltenden Bemessungsgrundlagen würde durch das Rabattsystem nicht angetastet. Die bestehende Bemessungsgrundlage würde weiterhin zur Erfassung aller Fahrzeuge dienen. Das Rabattmodell tangiert jedoch das bestehende Steuersystem derart, dass der zu gewährende Rabatt eine Steuerentlastung darstellt. Dies führt zu einer Minderung der Steuerein-

nahmen. Unter dem Grundsatz der Einnahmenneutralität kann diese Minderung kompensiert werden, indem die bestehenden Steuern für die Finanzierung des zu gewährenden Rabatts erhöht werden.

Hervorzuheben ist, dass nach diesem Modell Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z. B. Hybridfahrzeuge) oder mit alternativen Treibstoffen (Gas, Biotreibstoffe, Elektrofahrzeuge) grundsätzlich analog wie benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge behandelt werden. Massgebend ist ihre Zuordnung zu einer Effizienzklasse gemäss Energieetikette. Jedoch ist eine weitere Förderung von Technologien im Rahmen des Rabattmodells, je nach kantonaler Stossrichtung, möglich.

3 RABATTMODELLE FÜR EFFIZIENTE FAHRZEUGE

3.1 Allgemeine Zielsetzungen

Auf Grund dieser Darlegungen hält der Staatsrat folgende Massnahmen für angebracht:

- Mit einer befristeten Steuerermässigung werden Anreize geschaffen für den Kauf von ökologischen, wenig Schadstoffe ausscheidenden Fahrzeugen.
- Die angebotene Begünstigung muss transparent und leicht durchführbar sein und sich an der Energie-/Umweltetikette orientieren.
- Diese Massnahme soll finanzneutral gestaltet sein.

3.2 Bestand der Personenwagen im Jahr 2008 und ihr Steuerertrag

Im Jahr 2008 waren 146'193 Personenwagen im Kanton Freiburg immatrikuliert, was einen Anteil von 70 % des kantonalen Fahrzeug- und Anhängerparks ausmacht. Der Steuerertrag für diese Fahrzeuge belief sich auf 64'229'753 Franken oder knapp 83 % der für Fahrzeuge und Anhänger erhobenen Steuern.

Die Verteilung der Personenwagen und ihre Besteuerung nach « Alter » und Energieetikette gestaltet sich wie folgt:

| Alter | 1 Jahr | | 2 Jahre | | 3 Jahre | | 4 Jahre und mehr | | Total | |
|--------------|---------------|------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | Anz. Fz | Steuern | Anz. Fz | Steuern | Anz. Fz | Steuern | Anz. Fz | Steuern | Anz. Fz | Steuern |
| A | 2'457 | 987'273 | 1'891 | 767'340 | 1'781 | 725'818 | 5'892 | 2'513'379 | 12'021 | 4'993'810 |
| B | 2'993 | 1'227'941 | 2'757 | 1'123'154 | 2'190 | 885'305 | 8'264 | 3'229'155 | 16'204 | 6'465'555 |
| C | 2'586 | 1'100'936 | 2'543 | 1'075'858 | 2'353 | 981'384 | 15'672 | 6'291'513 | 23'154 | 9'449'691 |
| D | 1'553 | 685'559 | 1'642 | 741'529 | 1'626 | 728'538 | 18'956 | 7'852'614 | 23'777 | 10'008'240 |
| E | 499 | 257'893 | 669 | 333'796 | 810 | 399'295 | 15'583 | 6'878'836 | 17'561 | 7'869'820 |
| F | 217 | 114'047 | 334 | 179'399 | 461 | 241'940 | 11'871 | 5'448'770 | 12'883 | 5'984'156 |
| G | 170 | 126'488 | 243 | 177'434 | 271 | 202'500 | 8'924 | 5'174'379 | 9'608 | 5'680'801 |
| Ohne | 71 | 36'779 | 86 | 43'983 | 112 | 57'059 | 30'716 | 13'639'859 | 30'985 | 13'777'680 |
| Total | 10'546 | 4'536'916 | 10'165 | 4'442'493 | 9'604 | 4'221'839 | 115'878 | 51'028'505 | 146'193 | 64'229'753 |

Aus diese Tabelle geht hervor, dass **die grösste Anzahl Fahrzeuge (30'985) unter die Rubrik « ohne Umweltetikette » fällt**, und dass eine grosse Anzahl unter die Kategorien C (23'154) und D (23'777) fällt. **Weniger hoch ist die Anzahl der in die Kategorie A eingereichten Fahrzeuge (12'021).**

3.3 Das kantonale Rabattmodell, mit Finanzierungsvarianten

Wir schlagen vor, die folgenden wichtigsten Empfehlungen der asa zu übernehmen:

- Rabattberechtigt sind ausschliesslich Personenwagen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung eine Effizienzklasse A (eventuell auch B) aufweisen.
- Die Höhe des Rabatts soll mindestens 50 % und maximal 100 % der kantonalen Motorfahrzeugsteuer betragen.
- Der Rabatt ist zeitlich begrenzt. Die Rabattdauer kann weder unterbrochen noch verlängert werden und endet in jedem Fall nach 3 (max. 4) Jahren.
- Akkumuliert soll ein Rabatt in Höhe von ca. 1'000 Franken resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen.

An sich kommen mehrere Varianten in Frage. Wir schlagen im Folgenden 2 Alternativen vor, welche jeweils mehrere Finanzierungsvarianten beinhalten.

Alternative Nr. 1

Personenfahrzeugen in der Effizienzklasse A wird ab der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Jahr und die beiden folgenden Kalenderjahre ein Rabatt von 100 % gewährt. Den Zahlen von 2008 zufolge wären 6'129 Fahrzeuge dieser Effizienzklasse von dieser Massnahme betroffen, was eine finanzielle Belastung von 2'480'431 Franken ausmacht.

Nachfolgend zeigt eine Tabelle diese Alternative mit ihren verschiedenen Finanzierungsvarianten auf. Die Prozentsätze entsprechen der für die Finanzierung des vorgeschlagenen Rabatts notwendigen Tarifkorrektur. Es gibt keine zeitliche Befristung, mit Ausnahme der Steuerbefreiung für die Fahrzeuge in der Kategorie A.

| Etikette | A | | B | C | D | E | F | G | Ohne |
|------------|-----------|-----------|---|---|---|---|---|---|-----------|
| | ≤ 3 Jahre | > 3 Jahre | | | | | | | |
| Variante 1 | - 100 % | | | | | | | | + 4,02 % |
| 2 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 4,19 % |
| 3 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 4,70 % |
| 4 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 5,73 % |
| 5 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 7,45 % |
| 6 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 9,75 % |
| 7 | - 100 % | 0 % | | | | | | | + 12,75 % |

Alternative Nr. 2

In dieser Alternative wird Personenwagen in der Effizienzklasse A ein Rabatt von 70 % und jenen in der Effizienzklasse B ein solcher von 35 % ab der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Jahr und die beiden folgenden Kalenderjahre gewährt. Den Zahlen von 2008 zufolge wären 14'069 Fahrzeuge (A = 6'129, B = 7'940 Fahrzeuge) von dieser Massnahme betroffen, was eine finanzielle Belastung von 2'869'042 Franken (A = 1'736'302 Franken, B = 1'132'740 Franken) ausmacht.

Nachfolgend zeigt eine Tabelle die verschiedenen Finanzierungsvarianten auf. Die Prozentsätze entsprechen der für die Finanzierung des vorgeschlagenen Rabatts notwendigen Tarifkorrektur. Es gibt keine zeitliche Befristung, mit Ausnahme der Steuerbefreiung für die Fahrzeuge in den Kategorien A und B.

| Etikette | A | | B | | C | D | E | F | G | ohne |
|------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----|---|----------|-----------|---|------|
| | ≤ 3 Jahre | > 3 Jahre | ≤ 3 Jahre | >3 Jahre | | | | | | |
| Variante 1 | - 70 % | + 4,90 % | - 35 % | | | | + 4,90 % | | | |
| 2 | - 70 % | 0 % | - 35 % | | | | + 5,12 % | | | |
| 3 | - 70 % | 0 % | - 35 % | 0 % | | | + 5,44 % | | | |
| 4 | - 70 % | 0 % | - 35 % | 0 % | | | + 6,62 % | | | |
| 5 | - 70 % | 0 % | - 35 % | | 0 % | | + 8,61 % | | | |
| 6 | - 70 % | 0 % | - 35 % | | 0 % | | | + 11,28 % | | |
| 7 | - 70 % | 0 % | - 35 % | | 0 % | | | + 14,74 % | | |

Beispiele für die Besteuerung

Zur Illustration gewisser Varianten haben wir Fahrzeuge mit einem « gewöhnlichen » Hubraum, nämlich von 1601 cm³ bis 1800 cm³, ausgesucht.

Ad Alternative 1

- Variante 1 :
- Fahrzeug der Kategorie A, weniger als 3 Jahre alt: von der Steuer befreit
 - alle übrigen Fahrzeuge : Fr. 423 + 4,02 % = Fr. 440 (**jährlicher Zuschlag von Fr. 17**)
- Variante 2 :
- Fahrzeug der Kategorie A, unter 3 Jahre alt: von der Steuer befreit
 - Fahrzeug der Kategorie A, über 3 Jahre alt: Fr. 423 (**keiner Zuschlag**)
 - alle übrigen Fahrzeuge: Fr. 423 + 4,19 % = Fr. 441 (**jährlicher Zuschlag von Fr. 18**)

Ad Alternative 2

- Variante 1 :
- Fahrzeug der Kategorie A, unter 3 Jahre alt: zu 70 % von der Steuer befreit: Fr. 127 (**jährliche Reduktion von Fr. 296**)
 - Fahrzeug der Kategorie B, unter 3 Jahre alt: zu 35 % von der Steuer befreit: Fr. 275 (**jährliche Reduktion von Fr. 148**)
 - alle übrige Fahrzeuge: Fr. 423 + 4,9 % = Fr. 444 (**jährlicher Zuschlag von Fr. 21**)

Diese 2 Alternativen werden mit den jeweiligen Finanzierungsvarianten in die Vernehmlassung gegeben.

3.4 Reduktion für spezielle Motorfahrzeuge

Der Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG sieht wie erwähnt seit dem 1. Januar 2005 einen zeitlich unbefristeten Nachlass von 30 % der Motorfahrzeugsteuer für gewisse saubere Fahrzeuge vor. Nahezu 400 Fahrzeuge gelangen in den Genuss dieser Steuerreduktion.

Hybrid- oder mit Gas betriebene Personenwagen sind mit einer Energie-/Umweltetikette gekennzeichnet. Für sie gelten somit gegebenenfalls die vorgesehenen neuen Bestimmungen des BMfzG. Um Schwerfälligkeiten zu vermeiden wird hauptsächlich empfohlen, sie aus dem Geltungsbereich des Ausführungsbeschlusses zum BMfzG herauszunehmen, um sie schlussendlich dem geplanten neuen Steuersystem zu unterstellen. Dies betrifft nahezu 300 Fahrzeuge mit einem Finanzergebnis, das als neutral betrachtet werden kann: Rabatt von 100 % / 70 % / 35 % während 3 Jahren verglichen mit einem zeitlich unbefristeten Rabatt von 30 %.

Es sind jedoch auch Varianten denkbar, mit denen vermieden werden kann, dass Halter von Hybrid- oder mit Gas betriebenen Personenwagen, die vor dem 1. Januar 2011 in Verkehr gesetzt wurden, benachteiligt werden. Die Varianten bestehen darin, entweder den bisherigen Rabatt von 30 % bis 2015 aufrechtzuerhalten oder einen Rabatt von 50 % bis 2013 vorzusehen.

4. Änderung des BMfzG

Die Einführung einer abgestuften Besteuerung der Personenwagen je nach Energie-/Umweltetikette erfordert eine Änderung des BMfzG (vgl. den Vorentwurf in der Beilage).

Dem Artikel 2 des BMfzG wird ein neuer Absatz 2 hinzugefügt. Es wird Sache des Staatsrates sein, den für Personenwagen anwendbaren Tarif anzupassen, um das Finanzergebnis neutral zu halten. Die für die Finanzierung des Rabatts vorgesehenen Tarifzuschläge würden 2011 um zwei Drittel und 2012 um einen Drittel gesenkt, weil die Gesamtzahl der rabattberechtigten Fahrzeuge erst 2013 erreicht sein wird.

Der Artikel 7 Abs. 2 BMfzG ist diesbezüglich zu ändern, ebenso wie der Anhang zum BMfzG, welcher geändert wird, um die Einzelheiten der Besteuerung einzuführen (vgl. Ziff. 9bis des Anhangs). Dem Artikel 7 wird ein Absatz 2bis hinzugefügt, um die Situation der Motorräder und ähnlichen Motorfahrzeuge sowie der leichten Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast (unverändert) zu regeln. Diese Fahrzeuge würden weiterhin auf Grund ihres Motor-

Hubraumes (vgl. Ziff. 9 des Anhangs), ohne Berücksichtigung der Energie-/Umweltetikette besteuert.

SJD / 03.12.2009

Beilagen erwähnt

Auszug
aus
dem Anhang zum BMfzG
(Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger, Indexstand 152,6 Punkte)

| 9. Personenwagen, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast: | Steuer nach Anhang I Fr. |
|--|-----------------------------|
| - bis 400 cm ³ | 223.- |
| - von 401 bis 600 cm ³ | 256.- |
| - von 801 bis 1000 cm ³ | 320.- |
| - von 1001 bis 1200 cm ³ | 352.- |
| - von 1201 bis 1400 cm ³ | 376.- |
| - von 1401 bis 1600 cm ³ | 400.- |
| - von 1601 bis 1800 cm³ | 423.- |
| - von 1801 bis 2000 cm ³ | 447.- |
| - von 2001 bis 2200 cm ³ | 471.- |
| - von 2201 bis 2400 cm ³ | 497.- |
| - von 2401 bis 2600 cm ³ | 521.- |
| - von 2601 bis 2800 cm ³ | 597.- |
| - von 2801 bis 3000 cm ³ | 633.- |
| - von 3001 bis 3200 cm ³ | 668.- |
| - von 3201 bis 3400 cm ³ | 705.- |
| - von 3401 bis 3600 cm ³ | 739.- |
| - von 3601 bis 3800 cm ³ | 774.- |
| - von 3801 bis 4000 cm ³ | 811.- |
| - von 4001 bis 4200 cm ³ | 837.- |
| - von 4201 bis 4400 cm ³ | 862.- |
| - von 4401 bis 4600 cm ³ | 888.- |
| - von 4601 bis 4800 cm ³ | 917.- |
| - von 4801 bis 5000 cm ³ | 943.- |
| - von 5001 bis 5200 cm ³ | 969.- |
| - von 5201 bis 5400 cm ³ | 994.- |
| - von 5401 bis 5600 cm ³ | 1021.- |
| - von 5601 bis 5800 cm ³ | 1048.- |
| - von 5801 bis 6000 cm ³ | 1075.- |
| - pro 200 cm ³ mehr | 36.- |