



**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

23. Januar 2023

**ANHÖRUNGSBERICHT**

---

Verkehrssteuergesetz (VSG)

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
1.1 Vorgeschichte.....	4
1.2 Geltende Regelung .....	4
1.3 Arten und Anzahl Fahrzeuge .....	5
1.4 Parlamentarische Vorstösse, Auftrag des Regierungsrats .....	9
1.5 Rahmen des Bundesrechts .....	10
1.6 Vergleich mit den anderen Kantonen.....	12
1.7 Betriebskosten eines durchschnittlichen Fahrzeugs.....	13
<b>2. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung</b> .....	<b>13</b>
<b>3. Handlungsbedarf</b> .....	<b>14</b>
3.1 Schwachpunkte der heutigen Regelung .....	14
3.2 Ziele der Revision .....	14
3.3 Handlungsbedarf, Zusammenfassung .....	16
<b>4. Kernpunkte der Revision</b> .....	<b>16</b>
4.1 Verkehrssteuer für Personenwagen .....	16
4.2 Verkehrssteuer für weitere Fahrzeugarten .....	25
4.3 Förderung von klimafreundlichen Fahrzeugtechnologien.....	28
4.4 Anpassung an die zukünftige Teuerung .....	30
4.5 Weiterer Regelungsbedarf .....	31
4.6 Umsetzung .....	32
<b>5. Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen</b> .....	<b>33</b>
5.1 Verkehrssteuergesetz .....	33
5.2 Fremdänderung.....	42
5.3 Aufhebung von Erlassen .....	42
<b>6. Auswirkungen</b> .....	<b>42</b>
6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton .....	42
6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	43
6.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft .....	43
6.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima.....	43
6.5 Auswirkungen auf die Gemeinden .....	43
6.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.....	43
<b>7. Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>44</b>
<b>Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat</b> .....	<b>44</b>

---

## Zusammenfassung

Das 50-jährige Strassengesetz, welches die Motorfahrzeugabgabe und das kantonale Strassenwesen regelt, ist veraltet und muss revidiert werden. Um die Komplexität zu reduzieren, wurde die Revision in zwei Pakete aufgeteilt und zeitlich gestaffelt. Das erste Paket konnte mit dem am 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Gesetz über das kantonale Strassenwesen erfolgreich abgeschlossen werden. Im zweiten Paket ist nun ein neues Verkehrssteuergesetz (VSG; bisher Motorfahrzeugabgaben genannt) mit geplanter Inkraftsetzung per 1. Januar 2025 zu erarbeiten.

Die Revision richtet sich an den folgenden Zielen aus:

- Langfristige Sicherstellung der Finanzierung für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrasseninfrastruktur, Ertragsneutralität
- Bemessung der Steuer nach Verursacher- und Nutzniesserprinzip
- Unterstützung der Ziele der Klimapolitik und der Dekarbonisierung
- Transparenz und Optimierung des administrativen Aufwands
- Rechtstechnische Aktualisierung

Der zentrale Punkt der Revision ist die neue Regelung der Verkehrssteuer für Personenwagen. Anstelle der bisherigen Besteuerung auf der Grundlage der Steuer-PS (Hubraum) ist eine möglichst technologieneutrale Bemessungsgrundlage zu evaluieren. Zudem ist mit einer ökologischen Ausrichtung der PW-Besteuerung der grösste Lenkungseffekt zu erzielen. Die Personenwagen machen rund 70 % der gesamten im Aargau eingelösten Fahrzeugflotte sowie rund 75 % des gesamten Ertrags der Verkehrssteuer aus.

Als neue Bemessungsgrundlage für Personenwagen schlägt der Regierungsrat die Kombination von Gewicht und Leistung vor. Diese Parameter sind im Gegensatz zur heutigen Bemessung nach Hubraum grundsätzlich technologieneutral. Weniger umweltbelastende Antriebstechnologien wie Elektro- und Hybridfahrzeuge werden durch den Parameter Gewicht benachteiligt, da sie bedingt durch zusätzlich nötige Komponenten (Batterie, Brennstoffzellen) ein höheres Gewicht aufweisen. Elektrofahrzeuge sind beim Parameter Leistung benachteiligt, weil sie oft eine sehr hohe Spitzenleistung aufweisen. Diese technisch bedingten Benachteiligungen sollen mit Korrekturfaktoren beseitigt werden.

Die neue Bemessungsgrundlage soll auch für Motorräder, Nutzfahrzeuge und Wohnmotorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht sowie für Kleinbusse eingeführt werden. Die Besteuerung der Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht sowie der Transportanhänger nach Nutzlast kann jedoch unverändert beibehalten werden. Auch bei der Besteuerung der übrigen Fahrzeugarten sind keine oder nur marginale Anpassungen vorgesehen.

Mit einer befristeten ökologischen Tarifierpassung sollen effiziente und klimaschonende Antriebstechnologien gefördert werden. Dazu soll für entsprechende Personenwagen, Motorräder und Nutzfahrzeuge ein befristeter Rabatt eingeführt werden; der Ertragsausfall wird mit einer Tarifierpassung bei den übrigen Fahrzeugen dieser Kategorien (ausgenommen schwere Nutzfahrzeuge) kompensiert.

Zur Sicherstellung der Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur ist die Revision im Wesentlichen ertragsneutral gestaltet. Der Grosse Rat soll die Kompetenz erhalten, die Verkehrssteuertarife künftig der Teuerung anzupassen, sofern sich der Landesindex der Konsumentenpreise dauerhaft um mindestens fünf Prozentpunkte verändert hat und die Finanzierung aufgrund des Fondsbestands der Strassenrechnung dies ermöglicht respektive erforderlich macht.

---

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Vorgeschichte

Das 50-jährige Strassengesetz<sup>1</sup>, welches die Motorfahrzeugabgabe und das kantonale Strassenwesen regelt, ist veraltet und muss in vielen Punkten inhaltlich überprüft sowie an die heutigen und zukünftigen Anforderungen angepasst werden. Nachdem 2010 eine umfassende Revision der Strassengesetzgebung in drei Paketen im Grossen Rat scheiterte, wurde der Regierungsrat mit verschiedenen parlamentarischen Vorstössen beauftragt, die Revision der Strassengesetzgebung wiederaufzunehmen. Diese parlamentarischen Vorstösse wurden zwischenzeitlich abgeschlossen.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat unter Einbezug des Departements Volkswirtschaft und Inneres das Revisionsprojekt neu gestartet. Um die Komplexität zu reduzieren, wurde die Revision in zwei Pakete aufgeteilt und zeitlich gestaffelt. Das erste Paket konnte mit dem am 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Gesetz über das kantonale Strassenwesen erfolgreich abgeschlossen werden. Im zweiten Paket ist ein neues Verkehrssteuergesetz (VSG; bisher Motorfahrzeugabgaben genannt) mit geplanter Inkraftsetzung per 1. Januar 2025 zu erarbeiten.

### 1.2 Geltende Regelung

Die Besteuerung der Fahrzeuge liegt in der ausschliesslichen Kompetenz der Kantone (Art. 105 SVG<sup>2</sup>). Gemäss § 117 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Aargau (KV) ist die Erhebung von kantonalen Abgaben durch Gesetz zu regeln. Aktuell ist das alte Strassengesetz mit noch einer Regelung in § 8 aStrG bezüglich Motorfahrzeugabgabe (bis zur Ablösung durch die vorliegende Revision) in Kraft.

#### § 8 Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz

<sup>1</sup> Der Kanton erhebt Abgaben für Motorfahrzeuge und Anhänger mit Standort im Kanton Aargau.

<sup>2</sup> Die jährlichen Motorfahrzeugabgaben betragen:

a) für leichte Motorwagen für den Personentransport und Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast	
1. bis 5,49 Steuer-PS	Fr. 180.–
2. Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene Steuer-PS	Fr. 24.–
b) für Motorräder	
1. bis 0,99 Steuer-PS	Fr. 36.–
2. von 1,0 bis 1,49 Steuer-PS	Fr. 54.–
3. Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene Steuer-PS	Fr. 12.–
c) für Nutzfahrzeuge mit mehr als 1'000 kg Nutzlast	
1. bis 1'500 kg Nutzlast	Fr. 348.–
2. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast bis 5'000 kg	Fr. 72.–
3. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast über 5'000 kg	Fr. 84.–
d) für Transportanhänger an Motorwagen	
1. bis 500 kg Nutzlast	Fr. 78.–
2. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast bis 5'000 kg	Fr. 18.–
3. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 1'000 kg Nutzlast über 5'000 kg	Fr. 30.–

<sup>1</sup> Strassengesetz 1969 (aStrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100); früher: Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung

<sup>2</sup> Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)

<sup>3</sup> Der Grosse Rat setzt die Motorfahrzeugabgaben für die übrigen Motorfahrzeug- und Anhängerarten sowie die Bemessungsgrundlage fest. Er regelt den Bezug, den Abgabenerlass sowie die Ausnahmen von der Abgabepflicht.

<sup>4</sup> Sollten die Bemessungsgrundlagen gemäss Absatz 2 durch ein Konkordat einheitlich festgesetzt werden, so ist der Grosse Rat zum Beitritt zuständig.

Der Grosse Rat hat die ergänzenden und ausführenden Regeln im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977<sup>3</sup> festgelegt. Dabei hat er in § 3 Abs. 1 des Dekrets für die Berechnung der Steuer-PS folgende Formel erlassen:

$$\text{Steuer-PS} = \text{Hubvolumen des Motors in cm}^3 \times 5,093 / 1'000$$

Für Personenwagen, Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast sowie für Motorräder knüpft der Aargau somit an der Bemessungsgrundlage Hubraum des Motors<sup>4</sup> an, für die übrigen Nutzfahrzeuge sowie für Anhänger an der Nutzlast.

Die Verkehrssteuern für weitere Fahrzeugkategorien (Gesellschaftswagen, Traktoren usw.) sind im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr differenziert festgelegt.

Die Regelung von § 8 aStrG gilt seit 1970 unverändert; eine Anpassung an die Teuerung erfolgte nicht. Verschiedene Bestrebungen zur teilweisen Anpassung der Motorfahrzeugabgabe an die seither aufgelaufene Teuerung scheiterten.

### 1.3 Arten und Anzahl Fahrzeuge

#### 1.3.1 Eingelöste Fahrzeuge 2022

Am 30. September 2022 waren im Kanton Aargau 591'793 Motorfahrzeuge und Anhänger registriert. Diese teilen sich wie folgt auf die einzelnen Fahrzeuggruppen und -arten auf:

Fahrzeuggruppen	Anzahl
Personenwagen (inkl. schwere Personenwagen)	415'196
Übrige Personen-Transportfahrzeuge (Kleinbusse, Gesellschaftswagen)	667
Leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen usw.)	41'711
Schwere Nutzfahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper usw.)	6'721
Motorräder (inkl. Kleinmotorräder)	63'750
Anhänger	41'360
Übrige Nutzfahrzeuge, Arbeitsmotorwagen, Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	19'751
Kollektiv-Fahrzeuge (Händlerschilder)	2'637
<b>Total</b>	<b>591'793</b>

Das durchschnittliche Alter der Personenwagen (PW) im Kanton Aargau betrug im 2021 9,8 Jahre.

Die mittlere Anzahl Neuzulassungen (Erstinverkehrsetzungen, ohne Occasionen) betrug im Zeitraum von 2015 bis 2019 durchschnittlich 33'494 Fahrzeuge (alle Fahrzeugtypen, davon 24'418 PW) pro Jahr. Vom 1. Oktober 2021 bis 30. September 2022 wurden 26'098 Neuzulassungen (davon 17'255 PW) in Verkehr gesetzt.

<sup>3</sup> SAR 755.110

<sup>4</sup> Für Elektromobile wird der Berechnung die durch den Hersteller garantierte Dauerleistung an der Motorwelle zu Grunde gelegt (§ 3 Abs. 3 des Dekrets).

### 1.3.2 Entwicklung des Fahrzeugbestands

Der Aargauer Fahrzeugbestand ist heute 3,5 Mal grösser als im Jahr 1975:

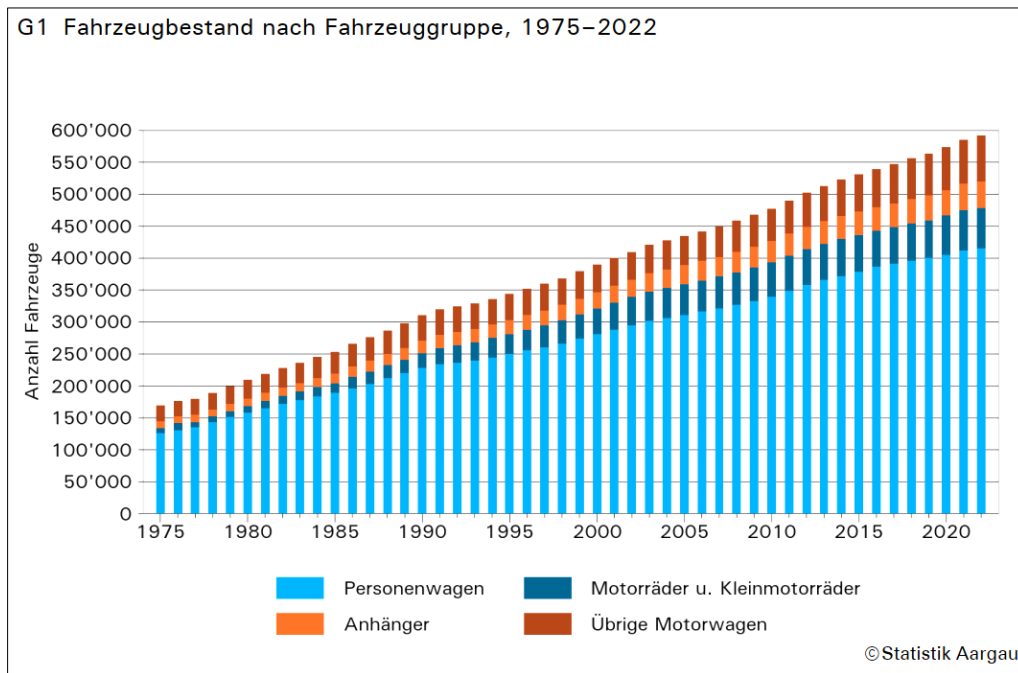


Abbildung 1: Entwicklung Fahrzeugbestand 1975–2021 (Statistik Aargau)

Der seit Jahren anhaltende Trend weg von Benzinmotoren zeigte sich auch 2022. Die Mehrheit der PW wird nach wie vor mit Benzin betrieben (2022: 63,3 %; 2021: 64,8 %), gefolgt von Diesel (2022: 28,6 %, 2021: 29,3 %) und den alternativen Treibstoffarten, welche zusammen einen Anteil von 8,1 % (2021: 5,9 %; 2020: 4,0 %) erreichen. Stark zugelegt zum Vorjahr haben 2022 Elektro- (+53,1 %; Total 9'402 PW) und Hybridmotoren (+34,2 %; Total 23'803), wohingegen die Gasmotoren auf 406 PW zurückgegangen sind (-2,4 %). Die Zahl der dieselbetriebenen PW geht erstmals leicht zurück mit 118'645 (2021: 120'816).

### 1.3.3 Gesamtertrag der Verkehrssteuern

Das Inkasso der Verkehrssteuern besorgt das Strassenverkehrsamt. Nach Abzug der Entschädigung für das Inkasso belief sich der Reinertrag der Verkehrssteuern in den letzten zehn Jahren auf folgende Beträge (in Millionen Franken):

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
126,6	128,3	131,1	133,3	135,0	137,3	139,4	140,6	142,4	145,2

Die Ertragszunahme ist auf die Zunahme des Fahrzeugbestands zurückzuführen.

Der Reinertrag der Verkehrssteuern wird gemäss § 25 Abs. 1 lit. a StrG der Strassenrechnung zugewiesen.

### 1.3.4 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sind stark auf dem Vormarsch. Die Verkaufszahlen von Elektro- und Hybridfahrzeugen sind in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen. Gemäss Auto Schweiz<sup>5</sup> wurden im Jahr 2022 in der Schweiz über 50 % der neuen Personenwagen mit alternativem Antrieb zugelassen. Im Hinblick auf die auch vom Kanton Aargau unterstützte Energiestrategie 2050 des

<sup>5</sup> auto-schweiz >Statistiken

Bundes, nach welcher die Schweiz ab dem Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen soll, müssen Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb (Verbrennungsmotor) durch Fahrzeuge ohne direkten CO<sub>2</sub>-Ausstoss ersetzt werden. Zudem stösst im Aargau die bisherige Besteuerung der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere der Elektrofahrzeuge, zunehmend auf Kritik. Im Hinblick auf die Neuregelung ist ein Überblick über die Arten dieser Fahrzeuge und deren Anzahl hilfreich.

---

### Elektrofahrzeuge

---

Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)	Elektrofahrzeuge mit extern aufladbarer Batterie, ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor.
Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV)	verfügen über einen Antrieb, der aus den Energieträgern Wasserstoff oder Methanol in einer Brennstoffzelle elektrische Energie erzeugt und mit dem Elektroantrieb in Bewegung umwandelt. Zeitweise wird die elektrische Energie in einer Traktionsbatterie zwischengespeichert. Da FCEV eine separate Tankstelleninfrastruktur benötigen und einen deutlich geringeren Gesamtwirkungsgrad aufweisen als batterieelektrische Fahrzeuge, ist ihre längerfristige Marktdurchdringung – über Nischenanwendungen hinaus – noch unklar.
Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV)	ist der Oberbegriff für Autos mit hybridem Antrieb (Verbrennungs- und Elektromotor), deren Batterie sich extern über eine Steckdose aufladen lässt. Dabei gibt es verschiedene Konzepte: Extern aufladbare Parallel- und Vollhybrid-Fahrzeuge mit einer grösseren, extern aufladbaren Batterie; sie können auch rein elektrisch fahren, typischerweise 20 bis 80 km. Extern aufladbare serielle Hybridfahrzeuge (Range-Extender REEV); nur der Elektromotor treibt die Räder an und ein kleiner, auf die Stromerzeugung optimierter Verbrennungsmotor kann zugeschaltet werden, um einen Generator anzutreiben und den Elektromotor so mit Strom zu versorgen.

---

### Keine Elektrofahrzeuge

---

Hybridfahrzeuge (HEV)	Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor. HEV verfügen über eine Batterie, welche aber nur als temporärer Energiespeicher verwendet wird und (aus Kosten- und Gewichtsgründen) möglichst klein gehalten wird; er wird aufgeladen über den Verbrennungsmotor oder durch die Rückgewinnung von Bremsenergie. Da die Batterie sich nicht extern aufladen lässt, zählen HEV, im Gegensatz zu PHEV, nicht zu den Elektrofahrzeugen.
CNG	Compressed Natural Gas (Erdgas-Biogasfahrzeuge)

---

### 1.3.5 Umweltauswirkungen

Im Hinblick auf die Klimaziele des Bundes (vgl. Kap. 1.5.2) und des Kantons (vgl. Kap. 2) ist es wichtig, die Umweltauswirkungen der verschiedenen Antriebstechnologien für Personewagen (Benzin-, Diesel-, Erdgas-, Brennstoffzellen- und Elektrofahrzeuge) zu betrachten. Das Paul Scherrer Institut (PSI) hat diese in einer 2020 veröffentlichten Studie auf der Basis von Lebenszyklusbetrachtungen (unter Einbezug der "grauen Energie" inklusive Entsorgung) untersucht:

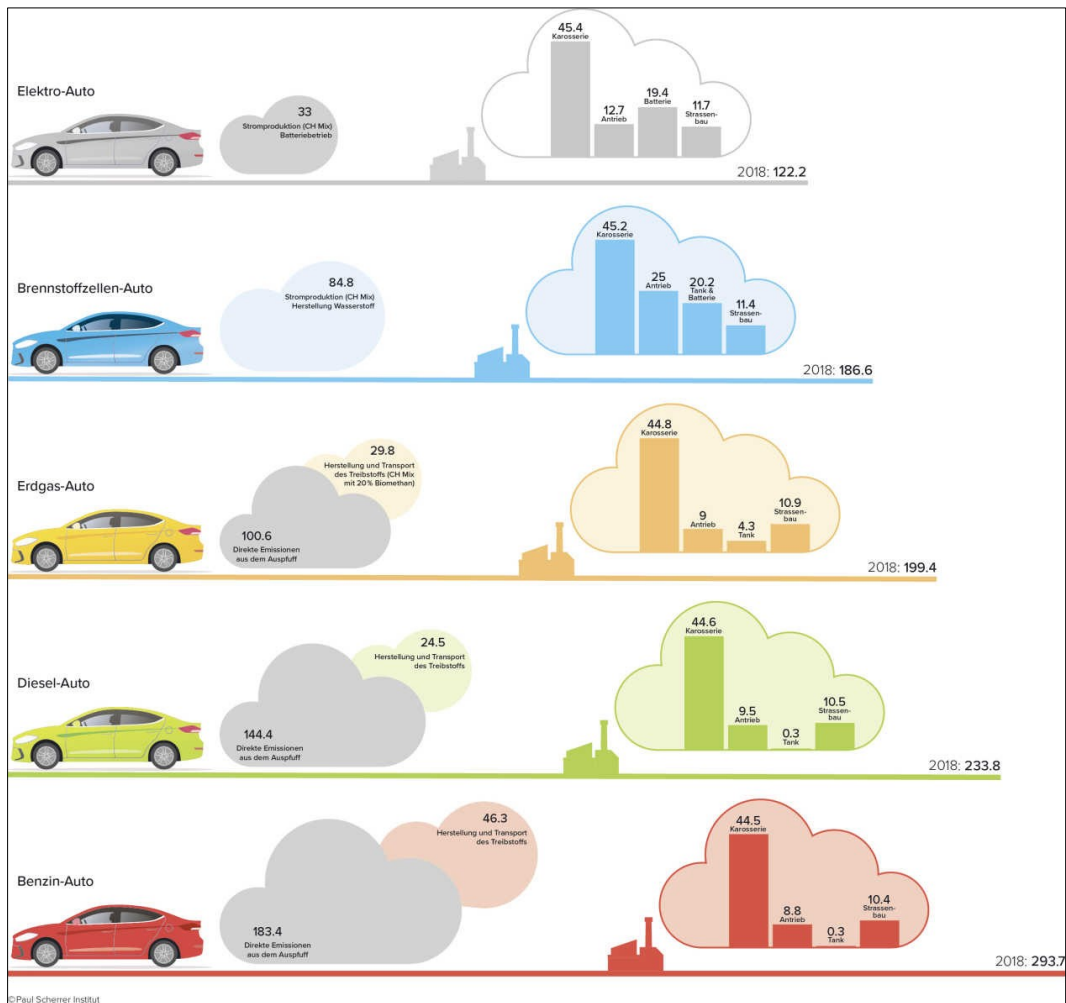


Abbildung 2: Umweltauswirkungen von verschiedenen Antriebstechnologien für Personenwagen (Zahlen in g CO<sub>2</sub>-Äquivalent/km.); Quelle: Paul Scherrer Institut 2020.

In der folgenden prinzipiellen Grafik<sup>6</sup> ist die Produktions-, Betriebs- und Verwertungsphase berücksichtigt.

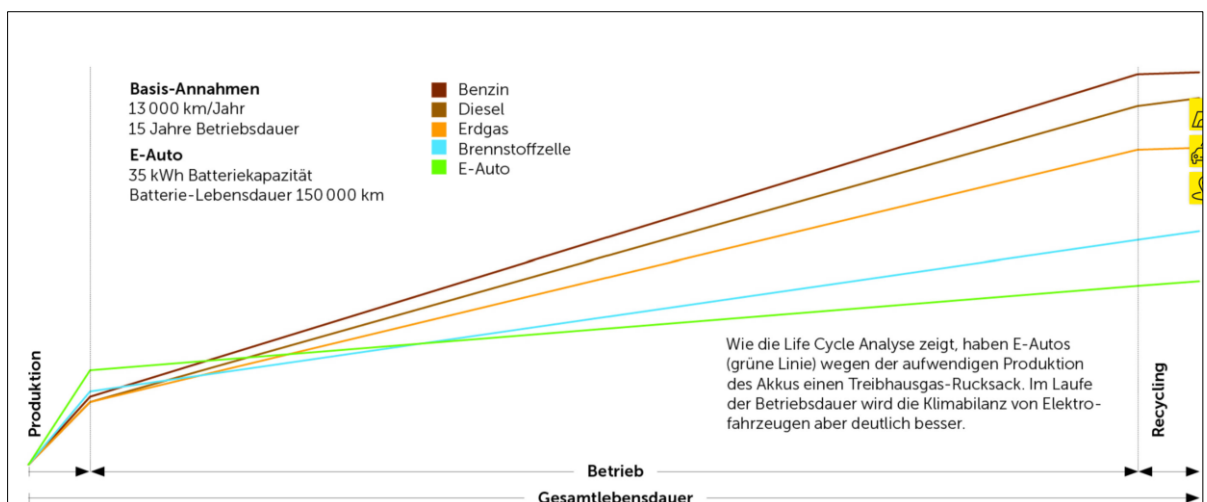


Abbildung 3: Quelle: TCS Ökozyklus-Check (Ökozyklus-Check - TCS Schweiz)

<sup>6</sup> Die Ökobilanz ist für jeden Fahrzeugtyp unterschiedlich. Der Klimarechner des TCS, der mit Daten des Paul Scherrer Instituts arbeitet, bietet hierzu eine Vergleichsmöglichkeit.



Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet weisen Elektrofahrzeuge (BEV) die geringsten Umweltwirkungen aus. Für die Herstellung sind zwar technologiebedingt (Batterie) mehr Ressourcen erforderlich. Diesen Nachteil machen Elektrofahrzeuge im Betrieb aufgrund ihrer hohen Energieeffizienz jedoch wieder wett; ein Elektroauto ist im Betrieb dreimal so energieeffizient wie ein Auto mit Benzin- oder Dieselantrieb.

### 1.3.6 Anteil der Elektrofahrzeuge in der Vergangenheit und in Zukunft

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt die vergangene Entwicklung des Anteils Elektrofahrzeuge mit Marktdaten des Bundesamts für Statistik. Dem gegenübergestellt ist eine Prognose der zukünftigen Entwicklung. Die Entwicklung wird sowohl für den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen als auch am Gesamtbestand der PW aufgezeigt. Der Anteil Elektrofahrzeuge im Gesamtbestand entwickelt sich naturgemäss langsamer und verzögert im Vergleich zu den Neuzulassungen. Abbildung 4 zeigt die Entwicklung sowohl mit und ohne Plug-in-Hybride auf. Langfristig wird davon ausgegangen, dass sich Elektrofahrzeuge ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor durchsetzen (BEV und FCEV). Die Abbildung zeigt das dynamische Wachstum der Elektromobilität in den vergangenen Jahren. Dies wird sich in der Zukunft fortsetzen: Bei den Neuzulassungen wird erwartet, dass bereits vor 2030 die Hälfte der Personenwagen batterie-elektrische Fahrzeuge sein werden. Im Gesamtbestand wird dieser Meilenstein um 2035 erreicht.

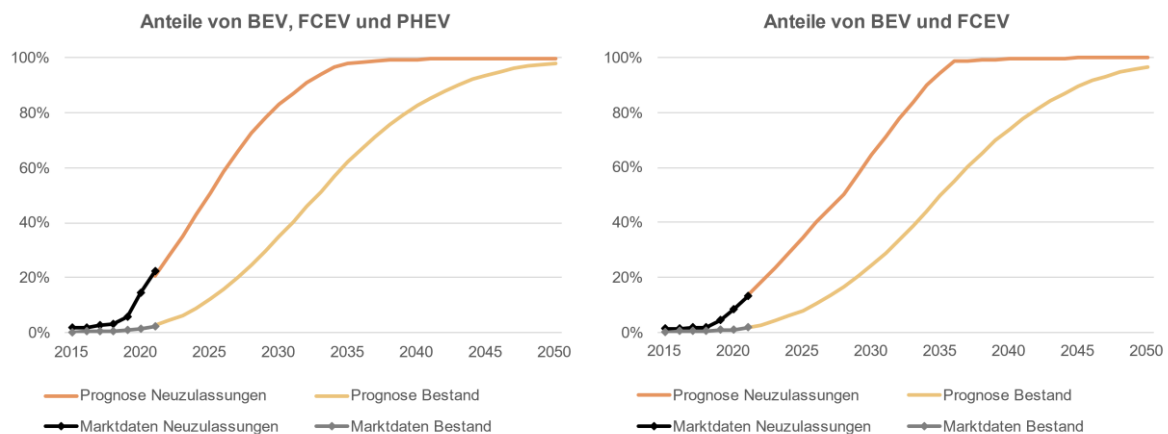


Abbildung 4: Marktdaten zur vergangenen und Prognosen zur künftigen Entwicklung der Anteile von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben.

## 1.4 Parlamentarische Vorstösse, Auftrag des Regierungsrats

Im Hinblick auf eine Revision der Verkehrssteuer sind keine Aufträge aus parlamentarischen Vorstössen mehr hängig.

Der Regierungsrat überwies am 3. März 2010 eine Gesamtrevision der Strassengesetzgebung an den Grossen Rat. Sie umfasste drei Botschaften: Gesetz über das kantonale Strassenwesen, Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG), Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben.

Mit dem MFAG wurde vorgeschlagen, die Abgaben nach dem Energieverbrauch zu bemessen. Der Grosse Rat trat am 24. August 2010 mit 63 zu 62 Stimmen nicht auf das MFAG ein.

Mit der Ökologisierung der MFA wurde ein Bonus/Malus-System auf der Grundlage der Energieetikette beziehungsweise der Umweltetikette vorgeschlagen. Die Ökologisierung der MFA lehnte der Grosse Rat gleichentags ab.

Im Rahmen einer inzidenten Normenkontrolle stellte der Regierungsrat am 17. August 2011 fest, dass die Besteuerung der Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb verfassungswidrig ist (RRB Nr. 2011-001193). Er beauftragte das Departement Volkswirtschaft und Inneres, bei der Besteuerung der Elektrofahrzeuge eine Umrechnungsformel (Reduktion) anzuwenden und das Departement Bau,

Verkehr und Umwelt, eine Neuregelung vorzubereiten. Am 4. November 2015 verlängerte der Regierungsrat den Beschluss von 2011 ohne Befristung und nahm von der Zielsetzung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt Kenntnis, das Rechtssetzungsvorhaben bis Ende 2019<sup>7</sup> abzuschliessen.

## **1.5 Rahmen des Bundesrechts**

### **1.5.1 Steuern und Abgaben**

Der Bund erhebt eine Mineralölsteuer (Verbrauchssteuer) auf Erdöl, anderen Mineralölen, Erdgas und Treibstoffen sowie einen Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen (Art. 131 BV<sup>8</sup>). Die Mineralölsteuer beträgt für unverbleites Benzin 76,82 Rappen und für Dieselöl 79,57 Rappen je Liter. Die Mineralölsteuer wird in der Regel 40 % für die Bundeskasse, zu 50 % zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassen- respektive Luftverkehr und zu 10 % für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) verwendet. Aus dem NAF werden die Nationalstrassen und grosse Projekte des Agglomerationsverkehrs finanziert. Der Mineralölsteuerzuschlag wird zu 100 % für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassen- respektive Luftverkehr verwendet.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sinken die Einnahmen aus den Mineralölsteuern. Sie werden auf Dauer nicht mehr ausreichen, um den Finanzbedarf zu decken. Deshalb plant der Bundesrat, eine Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb einzuführen. Er hat am 29. Juni 2022 die Eckwerte für den Ersatz der Mineralölsteuern festgelegt. Der Bundesrat geht davon aus, dass die Ersatzabgabe bis 2030 in Kraft treten wird. Die daraus generierten Einnahmen sollen analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern verteilt werden. Die Einführung der Ersatzabgabe bedingt eine Verfassungsänderung.

Weiter erhebt der Bund eine Importsteuer (Automobilsteuer) auf Motorfahrzeuge, die rund 4 % des Verkaufspreises entspricht. Elektrofahrzeuge sind von dieser Importsteuer ausgenommen. Die Automobilsteuer fliesst ebenfalls in den NAF.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist eine vom Gesamtgewicht, von der Emissionsstufe sowie den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein abhängige eidgenössische Abgabe (Art. 85 BV). Sie muss für alle Motorfahrzeuge und deren Anhänger entrichtet werden, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3'500 kg aufweisen, dem Gütertransport dienen und im Inland oder Ausland immatrikuliert sind und das öffentliche Strassennetz der Schweiz befahren. Die jährlichen Einnahmen betragen rund 1,5 Milliarden Franken. Die Einnahmen gehen zu zwei Dritteln an den Bund, zu einem Drittel an die Kantone.

Schliesslich wird für das Benützen der Schweizer Autobahnen und Autostrassen eine Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) erhoben (Art. 85a BV). Deren Verkaufspreis beträgt 40 Franken. Auch die Einnahmen aus der Autobahnvignette fliessen in den NAF.

### **1.5.2 CO<sub>2</sub>-Absenkungspfad**

Der Sektor Verkehr verursacht 40 % aller CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz. Personenwagen wiederum verursachen 71 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Sektor Verkehr (Treibhausgasinventar BAFU 2019, Stand April 2021).

Das geltende Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>9</sup> fokussiert darauf, die Emissionen im Inland zu senken. Seit 2015 darf die Neuwagenflotte im Durchschnitt höchstens 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen. Wird dieser Zielwert überschritten, müssen die Autoimporteure als Sanktion Abgaben bezahlen. Im Jahr 2019 wurden Strafzahlungen von knapp 80 Millionen Franken

---

<sup>7</sup> Wegen der aufwändigen Lösungssuche beim Strassengesetz verzögerte sich das ganze Rechtssetzungsprojekt.

<sup>8</sup> Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18. April 1999 (SR 101)

<sup>9</sup> Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz) vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71)

fällig. Bereits seit 2020 gilt für PW ein Zielwert von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Um den Zielwert zu erreichen, ist ein massgeblicher Anteil an Elektromobilität erforderlich; analog zur EU wird im Rahmen der Schweizer Emissionsvorschriften der Strom als CO<sub>2</sub>-neutral bewertet.

Die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sah eine weitere Verstärkung der Massnahmen vor. Nach dem Nein des Stimmvolks zum neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz im Juni 2021 liefen die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele Ende 2021 aus. Ab 2022 hätte die Schweiz somit kein gesetzliches Verminderungsziel für Treibhausgasemissionen mehr gehabt. Die festgelegten Eckwerte für ein neues umfassendes CO<sub>2</sub>-Gesetz sind das Halbierungsziel bis 2030 gegenüber 1990 (als Umsetzung des Übereinkommens von Paris) und das Ziel bezüglich Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis im Jahr 2050.

Die aktuelle Vorlage soll auf dem geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz aufbauen. Der Bundesrat schlägt mit der neuen Vorlage die Fortführung und weitere Absenkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neufahrzeuge (Personen- und leichte Nutzfahrzeuge) in Anlehnung an die EU-Gesetzgebung vor. Neu sollen auch für Lastwagen CO<sub>2</sub>-Zielwerte gelten. Im Verkehrsbereich sieht die Vorlage unter anderem die Unterstützung im Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos vor. Im Güterverkehr bleiben Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) befreit.

Der Bund unterstützt die Elektromobilität heute schon, indem er Elektrofahrzeuge von der Automobilsteuer befreit, Empfehlungen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zum Ausbau von Schnellladestationen veröffentlicht, eine nationale Datenbank zu Ladesäulen initiiert und den Handlungsleitfaden "Elektromobilität für Gemeinden" veröffentlichte. Zusätzlich wurde die Roadmap Elektromobilität 2025 aktualisiert.

### **1.5.3 Fahrzeugzulassungen**

Die heutigen Schweizer Typengenehmigungen und die entsprechende ASTRA-Datenbank (TARGA) werden mittelfristig abgelöst. Neu werden Fahrzeuge auch mit einem CoC-Zertifikat<sup>10</sup> eingelöst werden können.

### **1.5.4 Steuerpflicht / Steuerauscheidung unter den Kantonen**

Die Verkehrssteuer fällt in der Schweiz in die Kompetenz der Kantone, weshalb es 26 verschiedene kantonale Systeme gibt. Die Unterschiede zwischen den Kantonen sind teilweise erheblich. Eine Übersicht über die kantonalen Verkehrssteuern findet sich im Anhang. Kantonale Verkehrssteuern sind jährlich geschuldete Steuern für das Inverkehrbringen von Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen. Ihnen steht eine konkrete Gegenleistung (Recht, die öffentlichen Strassen zu benützen) gegenüber, was einer Nutzungsabgabe entspricht. Trotzdem weisen die Abgabesysteme in nahezu allen Kantonen und europäischen Ländern auch ausgeprägte Steuerelemente auf (Besteuerung nach wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und Versuch, Lenkungseffekte zu erzielen). Auch der Verwendungszweck des Ertrags der Verkehrssteuern wird kantonal unterschiedlich festgelegt. Teilweise liegt eine eigentliche Zweckbindung vor, teilweise fliessen die Einnahmen in die allgemeine Kantonskasse.

Im Aargau fliesst die Verkehrssteuer in die Strassenrechnung; die Mittel werden zweckgebunden für das kantonale Strassenwesen verwendet (§ 25 StrG). Da auch Aufwendungen für Wanderwege und kantonale Velorouten aus der Strassenrechnung finanziert werden, ist die Verkehrssteuer rechtlich als Steuer zu qualifizieren.

---

<sup>10</sup> CoC: Certificate of Conformity zur Bescheinigung, dass ein Fahrzeug den europäischen Normen entspricht.

## 1.6 Vergleich mit den anderen Kantonen

Die Verkehrssteuer ist in jedem Kanton etwas anders geregelt. Eine detaillierte Übersicht ist im Anhang ersichtlich.

Mit dem Kanton Aargau weisen 13 Kantone den Hubraum als Bemessungsgrundlage auf: Aargau, Freiburg, Glarus, Graubünden, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Solothurn, Thurgau, Wallis, Zug, Zürich (kombiniert mit Gesamtgewicht). Damit ist der Hubraum weiterhin die Bemessungsgrundlage, die am meisten verwendet wird. Gefolgt wird Hubraum von Gesamtgewicht. Dieses wird in zwölf Kantonen angewendet: Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Bern, Basel-Landschaft, Basel-Stadt (Leergewicht, zusammen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen), Jura, St. Gallen, Schwyz (kombiniert mit Leistung), TI (kombiniert mit Leistung), Uri, Waadt (kombiniert mit Leistung), Zürich (kombiniert mit Hubraum).

Die Kantone Neuenburg und Basel-Stadt bemessen die Verkehrssteuer auf der Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen und somit mittels eines ökologischen Kriteriums (Neuenburg: zusätzlich Grundtarif; Basel-Stadt: zusätzlich Leergewicht). Weitere sieben Kantone (Basel-Landschaft, Genf, Graubünden, St. Gallen, Tessin, Waadt und Zürich) gewähren einen Rabatt auf Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Energieetikette als Basis für einen Rabatt haben die acht Kantone Bern, Freiburg, Glarus, Nidwalden, Obwalden, St. Gallen, Thurgau und Zürich umgesetzt. St. Gallen und Zürich kombinieren beide Faktoren (Energieetikette und CO<sub>2</sub>-Emissionen).

Von der Antriebstechnologie abhängige Anreize werden in 18 Kantonen eingesetzt: Bern, Basel-Stadt, Genf, Glarus, Graubünden, Jura, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, St. Gallen, Solothurn, Thurgau, Tessin, Uri, Waadt, Zug und Zürich. Allerdings ist zu bedenken, dass namentlich bei der Besteuerung auf der Basis des Gesamtgewichts ein Rabatt für die Elektrofahrzeuge das Mehrgewicht der Fahrzeuge kompensieren kann und damit – zumindest teilweise – nur scheinbar einer Vergünstigung entspricht. Gleichzeitig können unterschiedliche Tarife für Elektrofahrzeuge je nach deren Höhe ein starker Anreiz sein.

Keine ökologische Komponente umgesetzt haben die Kantone Aargau, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden. Die ökologische Komponente seit 2010 aufgegeben haben die Kantone Schaffhausen, Schwyz und seit dem 1. Januar 2016 auch Wallis. Somit erfolgt die Bemessung der Verkehrssteuer 2020 in sechs Kantonen ohne ökologische Komponente. Schaffhausen gewährt eine Prämie von Fr. 2'000.– pro Elektrofahrzeug. Wallis hat ab dem 1. November 2020 bis zum 31. Dezember 2022 eine Prämie beim Kauf eines aufladbaren Fahrzeugs (in der Höhe von Fr. 750.– für Motorrad, Kleinmotorrad, Kleinmotorfahrzeug, leichtes Kleinmotorfahrzeug, Fr. 2'500.– für leichte Plug-in-Hybrid-Motorwagen, Fr. 3'500.– für leichte elektrische Motorwagen oder Fr. 5'000.– für schwere elektrische Motorwagen) vorgesehen.

Im Aargau lag 2006 die Motorfahrzeugabgabe rund 25 % unter dem gesamtschweizerischen Mittel. Einzig die Kantone Schaffhausen, Thurgau und Wallis hatten eine leicht tiefere Motorfahrzeugabgabe als der Aargau. Aus punktuellen Vergleichen (Comparis Februar 2021<sup>11</sup> und TCS August 2021<sup>12</sup>) lässt sich ableiten, dass die Motorfahrzeugabgabe im Aargau heute für Personenwagen mit Benzinmotor deutlich unter dem Durchschnitt liegt, hingegen bei Elektrofahrzeugen über dem Durchschnitt.

---

<sup>11</sup> [www.comparis.ch](http://www.comparis.ch) >Medien >Archiv >23.02.2021, Gebühren Horrende Tarifunterschiede bei den Motorfahrzeugsteuern

<sup>12</sup> [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch) >Test, Rat & Sicherheit >Ratgeber >Umwelt & Mobilität >Motorfahrzeugsteuer in der Schweiz

## 1.7 Betriebskosten eines durchschnittlichen Fahrzeugs

Die Verkehrssteuern machen einen Anteil von 2,9 % der jährlichen Betriebskosten aus. Die Treibstoffkosten machen mit über 15 % einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten aus. Preisschwankungen wirken sich nur marginal auf die Kilometerkosten aus, es sei denn, die Schwankungen seien ausserordentlich hoch. Falls sich die Treibstoffpreise künftig weiterhin ausserordentlich entwickeln, beeinflusst dies die untenstehende Aufteilung.

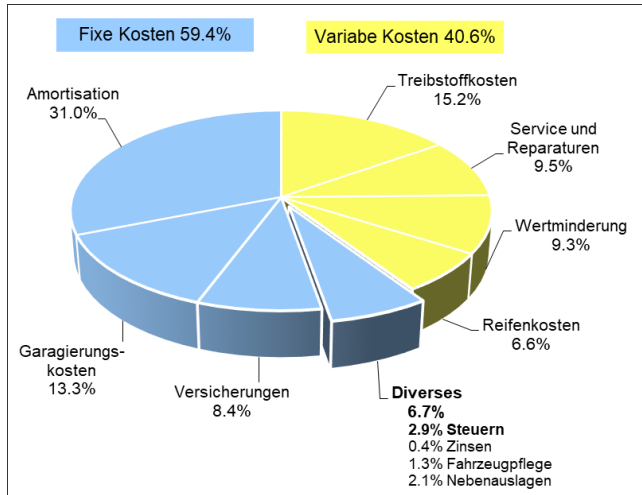


Abbildung 5: Betriebskosten eines durchschnittlichen Fahrzeugs ("Betriebskosten – Was kostet mich mein Auto?", TCS, 2022)

## 2. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Im Entwicklungsleitbild 2021–2030 vom April 2021 legt der Regierungsrat ein hohes Gewicht auf eine gute Erreichbarkeit. Die Strategie 5 richtet sich auf Klimaschutz und Klimaanpassung: Zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2050 auf "Netto-Null" will der Regierungsrat die Ziele und Massnahmen des Bundes unterstützen sowie im Kompetenz- und Verantwortungsbereich des Kantons geeignete Massnahmen treffen und als Chance für Innovationen nutzen (Strategie 5, Politische Ausrichtungen 1 und 2). Die Stossrichtungen "Klimaschutz" und "Vorbildfunktion des Kantons" sollten sich positiv auf die Entwicklung der Elektromobilität als Schlüsselinstrument zur Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auswirken. Es wird festgehalten: "Der Kanton setzt mit seinen Klimaschutzmassnahmen bei den wichtigsten Treibhausgasemittenten an und konzentriert sich auf die Handlungsfelder Verkehr, Gebäude, Kreislaufwirtschaft, Landwirtschaft, Wald (Kohlenstoffspeicher), Beteiligungen sowie Innovationsförderung."

Nach der vom Grossen Rat am 2. Juni 2015 beschlossenen Strategie energieAARGAU hat die energieeffiziente Mobilität und die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen hohe Priorität. Mit einer ökologisierten Verkehrsabgabe soll der Einsatz nachhaltiger Antriebssysteme durch eine reduzierte Verkehrsabgabe für CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge gefördert werden (vgl. energieAARGAU, Ziff. 3.6.2 Strategie Mobilität, weiterführende Massnahmen 6 und 7).

Mit der Strategie mobilitätAARGAU (Stossrichtung III b) hat der Grosse Rat am 13. Dezember 2016 festgelegt, dass die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen langfristig sicherzustellen ist.

In der Klimastrategie des Kantons Aargau hat der Regierungsrat 2021 im Handlungsfeld "Dekarbonisierung Verkehr durch Vermeidung und Optimierung" Folgendes festgehalten:

Im Mobilitätsbereich heisst "Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis ins Jahr 2050", dass bis spätestens 2050 die gesamte Fahrzeugflotte – inklusive Güterverkehr – mit alternativen Antriebstechnologien ausgerüstet und über erneuerbare Energien angetrieben werden muss (Langfristige Klimastrategie 2050 des Bundes). Wo dies nicht gelingt, ist eine Kompensation mit negativen Emissionen oder

durch Negativemissionstechnologien vorzusehen. Mit Fokus auf 2030 bedeutet dies, dass der Anteil fossil betriebener Fahrzeuge, die im Kanton immatrikuliert sind, um mindestens 33 % bis 50 % gesenkt werden muss.<sup>13</sup>

### **3. Handlungsbedarf**

#### **3.1 Schwachpunkte der heutigen Regelung**

Die im Strassengesetz 1969 festgelegte Motorfahrzeugabgabe konnte bisher die Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur sicherstellen. Die Teuerung konnte durch die steigende Anzahl der eingelösten Fahrzeuge kompensiert werden. Bei der längerfristig erwarteten Stagnation der Anzahl Fahrzeuge und einer gleichzeitig fortschreitenden Teuerung kann sich die Schere öffnen und in der Strassenrechnung eine Unterdeckung eintreten.

Die Verkehrssteuer auf Personenwagen ist heute einseitig auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet. Für andere Antriebstechnologien wird die Steuer mit Umrechnungsfaktoren berechnet, welche aus heutiger Sicht damals zu hoch angesetzt wurden und als intransparent empfunden werden.

Diese Regelung führt dazu, dass Fahrzeuge mit alternativem Antrieb wie Elektro- und Hybridfahrzeuge bei der Verkehrssteuer benachteiligt werden. Dies widerspricht den Zielen des Kantons in der Klimapolitik und hinsichtlich der Dekarbonisierung.

Die heutige Regelung sieht bei gewissen Fahrzeugarten sehr differenzierte Abgabentarife vor, was zu Abgrenzungsproblemen führen kann und einen grossen Verwaltungsaufwand verursacht.

Schliesslich sind heute wichtige Themen im Dekret geregelt. Dies entspricht formalrechtlich nicht mehr den heutigen Anforderungen. Wichtige Bestimmungen müssen in der Form des Gesetzes geregelt werden (§ 78 Abs. 1 KV).

#### **3.2 Ziele der Revision**

##### **3.2.1 Ziel 1, langfristige Sicherstellung der Finanzierung, Ertragsneutralität**

Das Paket 1 der Strassengesetzrevision (Gesetz über das kantonale Strassenwesen) wurde aufgrund der langfristigen Finanzplanung im Wesentlichen saldoneutral gestaltet. Bei gleichbleibendem Ertrag aus der Verkehrssteuer ist die Strassenrechnung aus heutiger Sicht in der Lage, den Unterhalt und den Betrieb der Kantonsstrasseninfrastruktur und die heute geplanten Projekte zu finanzieren. Vorbehalten sind die noch ungewisse Entwicklung der Mitfinanzierung durch den Bund sowie die Teuerung. Bei der Mineralölbesteuerung ist mit einem Ertragsrückgang zu rechnen. Zurzeit ist ungewiss, wie weit dieser durch andere Massnahmen kompensiert werden kann (vgl. Kap. 1.5.1). Falls die Mitfinanzierung des Bundes erheblich reduziert wird, ist die veränderte Ausgangslage zu prüfen und allenfalls eine Anpassung am Gesetz zu beantragen.

Demnach ist das Paket 2 der Strassengesetzrevision (Verkehrssteuergesetz) hinsichtlich des Gesamtertrags der Verkehrssteuer langfristig ertragsneutral zu gestalten. Die Herausforderung besteht darin, die Bemessungsgrundlage für Personenwagen so zu wählen, dass der Gesamtertrag bei der zu erwartenden Entwicklung der Fahrzeugflotte stabil bleibt. Für den Fall einer Teuerung muss eine Teuerungsanpassung vorgesehen werden. Der Regierungsrat beabsichtigt zudem, die Revision innerhalb der einzelnen Fahrzeugkategorien möglichst ertragsneutral zu gestalten, um wesentliche Umverteilungen zu vermeiden.

---

<sup>13</sup> [www.ag.ch](http://www.ag.ch) >Themen >Klimawandel >Klimastrategie >Klimakompass >Handlungsfelder im Bereich Klimaschutz >Dekarbonisierung Verkehr durch Vermeidung und Optimierung

### **3.2.2 Ziel 2, Bemessung der Steuer nach Verursacher- und Nutzniesserprinzip**

Gemäss § 4 GAF<sup>14</sup> haben Verursachende und Nutzniessende besonderer Leistungen des Staats in der Regel die zumutbaren Kosten zu tragen. Voraussetzungen und Ausmass von Verursacherfinanzierungen und Vorteilsabgeltungen werden durch Gesetz bestimmt. Bei der Bemessung der Verkehrssteuer ist zudem das umweltrechtliche Verursacherprinzip (Art. 2 USG) zu berücksichtigen.

Mit der Verkehrssteuer wird im Wesentlichen das Recht abgegolten, mit dem Fahrzeug die Strasseninfrastruktur zu benutzen. Es liegt deshalb nahe, für die Höhe der Steuer an der Intensität der Strassenbenutzung anzuknüpfen und die Tarife nach diesem Kriterium abzustufen. Kantonale Durchgangsgebühren sind jedoch nicht zulässig (Art. 105 Abs. 1 SVG<sup>15</sup>).

Die Verkehrssteuer für Personenwagen und Motorräder ist heute nach der Bemessungsgrundlage der Steuer-PS (Hubraum) abgestuft. Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (zum Beispiel Elektrofahrzeuge) führt dies zu Steuern, die im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen nur schwer nachvollziehbar sind (vgl. Art. 127 Abs. 2 BV<sup>16</sup>). Für die neue Verkehrssteuer ist deshalb möglichst eine technologieneutrale Bemessungsgrundlage zu wählen.

Bei der Ausgestaltung der Verkehrssteuer sind gemäss § 119 Abs. 1 KV zudem die Grundsätze der Solidarität und der Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen zu beachten.

### **3.2.3 Ziel 3, Unterstützung der Ziele der Klimapolitik und der Dekarbonisierung**

Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Energieverbrauch im Verkehr zu reduzieren, sollen effiziente Fahrzeuge und nachhaltige Antriebssysteme eingesetzt werden. Dazu ist vorab die mit der bisherigen Motorfahrzeugabgabe verbundene Benachteiligung der Elektromobilität und alternativer Antriebssysteme zu beseitigen. Gemäss der Strategie energieAARGAU sind zudem effiziente und klimaschonende Antriebssysteme durch eine reduzierte Verkehrssteuer zu fördern; sie sind in der Anfangsphase so weit zu unterstützen, dass sie am Markt als Alternative wahrgenommen werden.

### **3.2.4 Ziel 4, Transparenz und Optimierung des administrativen Aufwands**

Für die Bemessung der Höhe der Verkehrssteuer werden in allen Kantonen ausgewählte technische Fahrzeugparameter verwendet, die aus Typenzulassungsdaten (TARGA-Datenbank des Bundes) zur Verfügung stehen.

Für die Akzeptanz der Verkehrssteuer ist es zentral, dass beim Kauf eines Fahrzeugs einfach festgestellt werden kann, wie hoch die jährliche Steuer sein wird und wie durch die Fahrzeugwahl die Steuerhöhe beeinflusst werden kann. Demnach sind möglichst einfache Bemessungskriterien zu wählen, welche beim Kauf des Fahrzeugs "auf den ersten Blick" ersichtlich sind. Die Steuerbemessung soll wenn möglich so gestaltet werden, dass die Steuer während der ganzen Lebensdauer des Fahrzeugs gleichbleibt.

Ein einfaches Steuersystem hilft auch mit, den administrativen Aufwand zu reduzieren und Fehlerquellen bei der jährlichen Rechnungsstellung zu vermeiden.

---

<sup>14</sup> Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300)

<sup>15</sup> Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)

<sup>16</sup> Gemäss Art. 127 Abs. 2 der Bundesverfassung sind bei der Besteuerung insbesondere die Grundsätze der Allgemeinheit und der Gleichmässigkeit der Besteuerung zu beachten. Der Grundsatz der Allgemeinheit der Besteuerung verlangt, dass alle Personen oder Personengruppen nach denselben Regeln erfasst werden; Ausnahmen, für die kein sachlicher Grund besteht, sind unzulässig. Nach dem Grundsatz der Gleichmässigkeit der Besteuerung sind Personen, die sich in gleichen Verhältnissen befinden, in derselben Weise mit Steuern zu belasten und müssen wesentliche Ungleichheiten in den tatsächlichen Verhältnissen zu entsprechend unterschiedlichen Steuerbelastungen führen.

### 3.2.5 Ziel 5, Rechtstechnische Aktualisierung

Die neue Regelung der Verkehrssteuer muss (selbstverständlich) den aktuellen Regeln der Rechtssetzung im Aargau entsprechen. So gehört Wichtiges ins Gesetz (§ 78 Abs. 1 KV). Ausführende Bestimmungen erfolgen in der Regel durch Verordnung, wobei der Zweck und die Grundsätze im Gesetz vorgesteuert werden (§ 91 Abs. 2 KV).

Die Verkehrssteuer ist rechtlich als Steuer zu qualifizieren, da der Ertrag nicht ausschliesslich direkt den Abgabepflichtigen zu Gute kommt; auch Wanderwege und Velorouten werden aus der Strassenrechnung mitfinanziert. Demnach sind die strengen Vorgaben des Legalitätsprinzips einzuhalten: Die Ausgestaltung der Steuern, namentlich der Kreis der Steuerpflichtigen, der Gegenstand der Steuer und deren Bemessung, ist in den Grundzügen im Gesetz selbst zu regeln (Art. 127 Abs. 1 BV).

### 3.3 Handlungsbedarf, Zusammenfassung

Zusammenfassend sind die Verkehrssteuertarife, die auf der Bemessungsgrundlage Steuer-PS basieren, durch neue Tarife zu ersetzen. Tarife mit unklaren Abgrenzungen und sehr detaillierten Differenzierungen (zum Beispiel Pauschalabgaben) sind nach Möglichkeit zusammenzufassen und zu vereinfachen. Durch eine ökologische Tarifierpassung sind die Ziele der Klimapolitik zu unterstützen. Schliesslich ist die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur durch eine Möglichkeit zur Anpassung an die Teuerung sicherzustellen.

Im Übrigen hat sich die bisherige Regelung der Verkehrssteuer jedoch bewährt. Vieles (zum Beispiel Steuerpflicht, Besteuerung der Nutzfahrzeuge und Transportanhänger, Steuerbezug usw.) kann deshalb inhaltlich unverändert in die neu erforderliche Gesetzesform überführt werden.

## 4. Kernpunkte der Revision

### 4.1 Verkehrssteuer für Personenwagen

Die heutige Bemessung der Verkehrssteuer nach Steuer-PS (Hubraum) hat den Nachteil, dass sie nur auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor direkt anwendbar ist. Es ist deshalb zu prüfen, ob für die Besteuerung der Personenwagen auf ein anderes Bemessungskriterium abgestellt werden soll. In der Folge werden die bekannten Bemessungskriterien mit Vor- und Nachteilen aufgezeigt und anschliessend – mit Blick auf die in Kapitel 3.2 festgelegten Ziele – die Bestvariante evaluiert.

#### 4.1.1 Bemessungskriterien, Varianten, Grobevaluation

##### A. Variante Steuer-PS (bisherige Lösung)

Bei der Variante Steuer-PS wird der Hubraum des Motors nach einem festgelegten Umrechnungsfaktor in Steuer-PS umgerechnet. Dieses Bemessungskriterium ist nur für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor direkt anwendbar.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung	Kurz- und mittelfristig wird konstanter Ertrag erwartet	Langfristig wird der Ertrag sinken
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Bildet bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen das Verursacher- und Nutzniesserprinzip relativ gut ab	Nicht technologieneutral; Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektromotoren haben keinen Hubraum) können nicht mit diesem Bemessungskriterium erfasst werden



	Vorteile	Nachteile
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik	Minimale Unterstützung der Dekarbonisierung	
Ziel 4 A Transparenz		Für alternativ angetriebene Fahrzeuge besteht keine Transparenz und Gleichbehandlung
Ziel 4 B Administrativer Aufwand	Administrativer Aufwand bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen gering	Grösserer Aufwand für alternativ angetriebene Fahrzeuge

Schon in wenigen Jahren wird die Mehrheit der eingelösten Fahrzeuge über einen alternativen Antrieb verfügen. Für diese Fahrzeuge muss ein anderes Bemessungskriterium festgelegt werden. Die Besteuerung nach zwei unterschiedlichen Systemen je nach Antriebstechnologie ist im Hinblick auf das Gebot der Gleichbehandlung problematisch, bietet Abgrenzungsschwierigkeiten und verursacht einen grösseren Verwaltungsaufwand.

#### Variante A (Steuer-PS)

**Nicht weiterverfolgen**

#### B. Variante Gewicht

Bei der Variante Gewicht wird die Verkehrssteuer nach dem Leergewicht oder dem Gesamtgewicht (= Leergewicht plus Nutzlast) bemessen. Je schwerer das Fahrzeug, desto höher die Steuer.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung	Es wird mit konstantem oder noch steigendem durchschnittlichem Fahrzeuggewicht gerechnet	
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Technologieneutral; bildet das Verursacher- und Nutzniesserprinzip relativ gut ab	
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik		Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind in der Regel schwerer (zum Beispiel Batteriegewicht)
Ziel 4 A Transparenz	Gute Transparenz	
Ziel 4 B Administrativer Aufwand	Administrativer Aufwand gering	

Das Bemessungskriterium Gewicht hat den einzigen Nachteil, dass Fahrzeuge mit alternativem Antrieb technologiebedingt benachteiligt werden. Um die Gleichbehandlung dieser Fahrzeuge zu erreichen, sind Korrekturfaktoren festzulegen.

#### Variante B (Gewicht)

**Weiterverfolgen**

### C. Variante Leistung

Bei der Variante Leistung wird die Verkehrssteuer nach der Antriebsleistung des Fahrzeugs bemessen. Je grösser die Leistung, desto höher die Steuer.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung	Es wird damit gerechnet, dass die durchschnittliche Leistung konstant bleibt oder noch steigt	
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Technologieneutral; bildet das Verursacher- und Nutzniesserprinzip relativ gut ab	
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik		Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, insbesondere Elektrofahrzeuge weisen eine hohe Normleistung auf
Ziel 4 A Transparenz	Gute Transparenz	
Ziel 4 B Administrativer Aufwand	Administrativer Aufwand gering	

Das Bemessungskriterium Leistung hat den einzigen Nachteil, dass Fahrzeuge mit Elektromotor technologiebedingt benachteiligt werden, weil Elektromotoren eine hohe Normleistung (gleich Spitzenleistung) aufweisen. Um die Gleichbehandlung dieser Fahrzeuge zu erreichen, ist diese Benachteiligung zu korrigieren.

#### Variante C (Leistung)

#### Weiterverfolgen

### D. Variante CO<sub>2</sub>-Ausstoss

Bei der Variante CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird darauf abgestellt, wieviel Gramm CO<sub>2</sub> das Fahrzeug im Betrieb durchschnittlich ausstösst, um eine Strecke von 1 km zurückzulegen. Je grösser der CO<sub>2</sub>-Ausstoss, desto höher die Steuer. Für Elektrofahrzeuge gilt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss null; ein allfälliger CO<sub>2</sub>-Ausstoss für die Stromherstellung wird nicht berücksichtigt.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung		Der CO <sub>2</sub> -Ausstoss soll kontinuierlich gesenkt werden; um die Finanzierung zu sichern, sind die Tarife periodisch zu erhöhen
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Technologieneutral	Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb stossen kein CO <sub>2</sub> aus; innerhalb dieser Fahrzeugklasse kann mit dem Bemessungskriterium CO <sub>2</sub> nicht differenziert werden
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik	Grosser Beitrag an die Dekarbonisierung	

	Vorteile	Nachteile
Ziel 4 A Transparenz	Grundsätzlich transparent	Angaben der Hersteller zum CO <sub>2</sub> -Ausstoss entsprechen teilweise nicht dem Ausstoss im Normalbetrieb
Ziel 4 B Administrativer Aufwand	Administrativer Aufwand im Vollzug relativ gering	Periodische Erhöhung der Tarife erfordert aufwändige Gesetzesrevisionen

Das Bemessungskriterium CO<sub>2</sub>-Ausstoss setzt direkt beim Klimaziel, der CO<sub>2</sub>-Reduktion an; die Variante D soll deshalb weiterverfolgt werden. Die beiden Nachteile (Ertragssicherung bedingt periodische Tarifierhöhung; keine Differenzierung bei Elektrofahrzeugen) führen jedoch dazu, dass die Grundbesteuerung nach anderen Bemessungskriterien erfolgen soll. Das Kriterium CO<sub>2</sub>-Ausstoss soll jedoch als Grundlage für die ökologische Tarifierhöhung eingesetzt werden.

**Variante D (CO<sub>2</sub>-Ausstoss)                      Bedingt weiterverfolgen**

**E. Variante Energieeffizienz**

Bei der Variante Energieeffizienz wird darauf abgestellt, wieviel Energie in kWh (oder Liter Benzin-äquivalent) ein Fahrzeug durchschnittlich verbraucht, um eine Strecke von 100 km zurückzulegen. Je höher der Energieverbrauch, desto höher die Steuer.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung		Der Energieverbrauch soll kontinuierlich gesenkt werden; um die Finanzierung zu sichern, sind die Tarife periodisch zu erhöhen
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Technologieneutral	
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik	Grosser Beitrag an die Reduktion des Energieverbrauchs	
Ziel 4 A Transparenz	Grundsätzlich transparent	
Ziel 4 B Administrativer Aufwand		Der Energieverbrauch ist in der Fahrzeugdatenbank des Bundes nicht ausgewiesen; er muss aus den Daten der Energieetikette ausgelesen werden

Der Nachteil, dass die Ertragssicherung nur mit periodischen Tarifierhöhungen sichergestellt werden kann, wiegt schwer. Dazu kommt, dass der Grosse Rat auf eine entsprechende Vorlage 2010 nicht eingetreten ist. Zudem wird dieses Bemessungskriterium in keinem anderen Kanton angewandt.

**Variante E (Energieeffizienz)                      Nicht weiterverfolgen**

## F. Variante Fahrleistung

Bei der Variante Fahrleistung wird die Verkehrssteuer nach der Anzahl der im Jahr gefahrenen Kilometer bemessen. Je mehr gefahrene Kilometer, desto höher die Steuer.

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung	Es wird weiterhin eine Steigerung der gesamten Fahrleistung erwartet	
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Technologieneutral	
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik	Grosser Beitrag an die Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstosses und des Energieverbrauchs	
Ziel 4 A Transparenz	Transparent	
Ziel 4 B Administrativer Aufwand		Die Erhebung der Angaben über die Fahrleistung ist mit sehr grossem Aufwand verbunden

Der Aufwand zu einer verlässlichen Erhebung der Fahrleistung ist unverhältnismässig. Auch mit dieser Variante würde der Aargau einen Alleingang riskieren, was der Regierungsrat nicht für sinnvoll erachtet.

### Variante F (Fahrleistung)

**Nicht weiterverfolgen**

## G. Variante Pauschalsteuer

Bei der Variante Pauschalsteuer beträgt die Verkehrssteuer für jeden eingelösten Personenwagen den gleichen Pauschalbetrag pro Jahr, unabhängig davon, um welchen Fahrzeugtyp es sich handelt (Flat Rate).

	Vorteile	Nachteile
Ziel 1 Sicherstellung der Finanzierung	Kurz- und mittelfristig kann mit einer weiteren Zunahme der Anzahl Fahrzeuge gerechnet werden	
Ziel 2 Verursacher- und Nutzniesserprinzip	Absolut technologieneutral	Keine Differenzierung nach Verursachung und Nutzniessung
Ziel 3 Ziele der Klimapolitik		Kein Beitrag zur Erreichung der Klimaziele
Ziel 4 A Transparenz	Transparent	

	Vorteile	Nachteile
Ziel 4 B Administrativer Aufwand	Administrativer Aufwand sehr gering	

Die Pauschalsteuer müsste 295 Franken pro Personenwagen betragen, um Ertragsneutralität zu erreichen. Dass für Kleinwagen der gleiche Steuerbetrag zu zahlen ist wie für grosse und schwere Fahrzeuge, dürfte mit dem Verursacherprinzip nicht zu rechtfertigen sein und von den Kunden kaum akzeptiert werden.

### **Variante G (Pauschalsteuer)      Nicht weiterverfolgen**

Als Zwischenergebnis sollen die Varianten Gewicht und Leistung weiterverfolgt werden, wobei die Benachteiligung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auszugleichen ist (vgl. Kap. 0). Die Variante CO<sub>2</sub>-Ausstoss soll als Grundlage für die ökologische Tarifierung eingesetzt werden (vgl. Kap. 4.3).

#### **4.1.2 Bestvariante**

Beide Varianten, Gewicht und Leistung, führen grundsätzlich zu einer Besteuerung, die den Nutzen (Benutzung der Strasseninfrastruktur) gut abbildet und als nachvollziehbar und gerecht empfunden wird. Die Variante Gewicht allein führt jedoch dazu, dass Mittelklasse- oder Familienwagen höher besteuert werden als leichte Sportwagen. Die Variante Leistung allein führt dazu, dass schwach motorisierte aber schwere Fahrzeuge privilegiert werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, für die zukünftige Verkehrssteuer die beiden Bemessungskriterien Gewicht und Leistung kombiniert einzusetzen. Diese Lösung haben auch die Kantone Schwyz, Tessin und Waadt gewählt.

Beim Gewicht soll auf das Gesamtgewicht (Leergewicht plus Nutzlast) abgestellt werden. Dies hat den Vorteil, dass leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t Gesamtgewicht) nach dem gleichen Tarif besteuert werden können wie Personenwagen. Damit entfallen einzelne Abgrenzungsprobleme<sup>17</sup>.

Bei der Leistung soll auf die Normleistung (Spitzenleistung) abgestellt werden; dieser Parameter ist für Motorwagen in der Datenbank des Bundes enthalten. Die Dauerleistung müsste aufwändig aus den Angaben der Fahrzeughersteller herausgesucht werden (vgl. auch Kap. 0).

Der vorgeschlagene Tarif ist so konzipiert, dass 50 % des Gesamtertrags auf dem Bemessungskriterium Gewicht und 50 % auf dem Bemessungskriterium Leistung basiert. Er sieht wie bisher eine Mindeststeuer von 180 Franken<sup>18</sup> vor.

#### **4.1.3 Gleichbehandlung von alternativen Antrieben**

Alternative Antriebstechnologien werden durch den Parameter Gewicht benachteiligt, da sie bedingt durch zusätzlich nötige Komponenten (Batterie, Brennstoffzellen) ein höheres Gewicht aufweisen. Elektrofahrzeuge sind beim Parameter Leistung benachteiligt, weil sie oft eine sehr hohe Spitzenleistung aufweisen. Anders als bei Autos mit Verbrennungsmotoren müssen bei Elektrofahrzeugen die Dauer- und die Spitzen- respektive Normleistung unterschieden werden. Diese Benachteiligung von alternativen Antrieben soll mittels Reduktionsfaktoren beseitigt werden (vgl. § 4 Abs. 2 und 3 sowie § 5 Abs. 1).

<sup>17</sup> Einzelne Fahrzeugtypen (zum Beispiel Toyota Proace) können mit praktisch identischer Ausstattung je nach Verwendungszweck sowohl als Personenwagen als auch als Nutzfahrzeug eingestuft werden.

<sup>18</sup> Die Gewichts- und Leistungsuntergrenzen sind so gesetzt, dass wie bisher knapp 6 % der Fahrzeuge unter dieser Grenze liegen und somit nur die Mindeststeuer geschuldet ist.

Der Regierungsrat schlägt vor, Reduktionsfaktoren für Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) einzuführen, die im Betrieb kein oder fast kein CO<sub>2</sub> ausstossen. Im reduzierten Umfang sollen Reduktionsfaktoren auch für Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) gelten; diese können ebenfalls rein elektrisch betrieben werden<sup>19</sup>. Mit der Auswahl dieser Antriebstechnologien wird die Gleichbehandlung der Fahrzeuge mit dem geringsten ökologischen Fussabdruck erreicht (vgl. Kap. 1.3.5). Für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere Hybridfahrzeuge, soll auf Reduktionsfaktoren verzichtet werden; sie sind hinsichtlich Mehrgewicht und Mehrleistung sehr unterschiedlich konstruiert und weisen von Typ zu Typ eine sehr unterschiedliche Ökobilanz aus.

### **Reduktionsfaktoren beim Gesamtgewicht**

Um die Höhe der Benachteiligung beziehungsweise der Reduktionsfaktoren festzustellen, wurden Fahrzeugtypen verglichen, welche in verschiedenen Versionen – mit Verbrennungsmotor, als Hybrid oder mit reinem Elektroantrieb – erhältlich sind. Versionen mit reinem Elektroantrieb sind durchschnittlich 20 % schwerer als die gleichen Fahrzeugtypen mit Verbrennungsmotor. Die Auswertung nach Batteriegewicht hat ein sehr uneinheitliches Bild ergeben. Der Regierungsrat schlägt vor, für Brennstoffzellenfahrzeuge den gleichen Reduktionsfaktor von 20 % einzuführen. Für Plug-in-Hybridfahrzeuge, die nur teilweise rein elektrisch betrieben werden, schlägt der Regierungsrat den halb so grossen Reduktionsfaktor, also 10 % vor.

### **Reduktionsfaktoren bei der Normleistung**

Um die Höhe der Reduktionsfaktoren bei der Normleistung festzustellen, wurde die Normleistung (Spitzenleistung) der meistverkauften Typen von Elektrofahrzeugen mit deren Dauerleistung verglichen. Während die Normleistung aus der Datenbank des Bundes ersichtlich ist, ist die Dauerleistung nur in den Unterlagen der Fahrzeughersteller auffindbar. Die Differenz zwischen Norm- und Dauerleistung ist von Typ zu Typ unterschiedlich. Im Durchschnitt beträgt die Differenz rund 30 %. Der Regierungsrat schlägt deshalb für Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge einen Reduktionsfaktor von 30 % und für Plug-in-Hybridfahrzeuge den halben Reduktionsfaktor von 15 % vor.

Diese Reduktionsfaktoren gelten für Personenwagen sowie für Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3'500 kg, Wohnmotorwagen und Kleinbusse (§§ 4 Abs. 2 und 3, 5 Abs. 1 sowie § 7 Abs. 1).

---

<sup>19</sup> Es ist von zusätzlichem Aufwand für die Steuerberechnung von Plug-in Hybridfahrzeugen auszugehen, die Regelungen sind in der Verordnung festzuhalten.

#### 4.1.4 Lösungsvorschlag

##### Variante Kombination Gesamtgewicht und Normleistung, Gewichtung Normleistung vs. Gesamtgewicht 50 % zu 50 %

###### Quantitative Einschätzung

Abgabe Gesamtgewicht:

- Grundbetrag 90 Fr. bis 1400 kg Gesamtgewicht
- Zusätzliche 0.085 Fr. für jedes zusätzliche kg

Abgabe Normleistung:

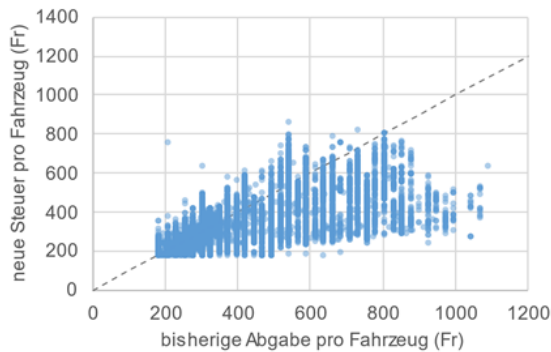
- Grundbetrag 90 Fr. bis 60 kW Normleistung
- Zusätzliche 1 Fr. für jedes zusätzliche kW

Für alle Personenwagen:

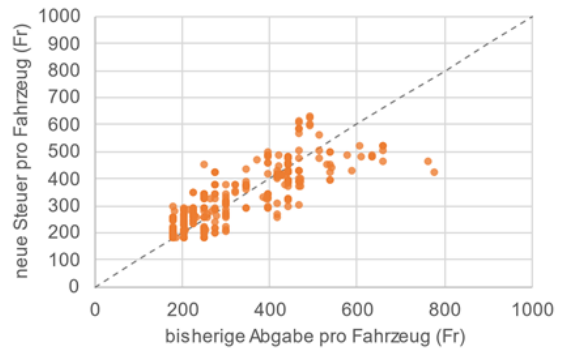
Abgabe von 180 Fr. bis 861 Fr.  
(mittlere Abgabe: 293.39 Fr.)

Gesamtertrag 122.1 Mio. Fr.  
(heute: 122.5 Mio. Fr.)

Personenwagen: Vergleich bisherige und neue Steuer

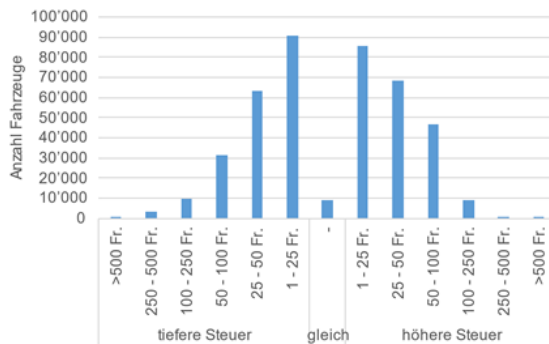


Batterieelektrische Personenwagen (BEV): Vergleich bisherige und neue Steuer



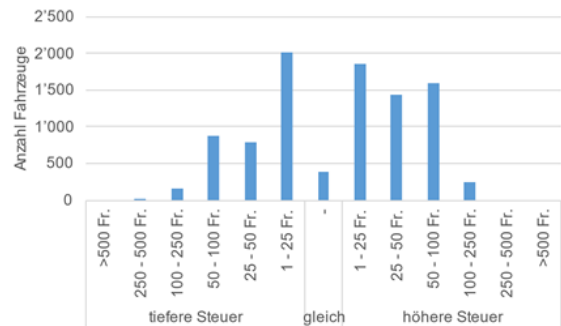
###### Vergleich tiefere und höhere Steuer

Personenwagen: Übersicht tiefere und höhere Steuer



Die neue Steuer führt für 197'994 Personenwagen zu einer geringeren Steuer und für 209'304 zu einer höheren Steuer.

batterieelektrische Personenwagen (BEV): Übersicht tiefere und höhere Steuer



Die neue Steuer führt für 3'855 batterie-elektrische PW zu einer geringeren Steuer und für 5'139 zu einer höheren Steuer.

Kleine und kompakte Personenwagen (bis untere Mittelklasse)			
Marke und Typ	Fiat 500 1.2 8V		
Gesamtgewicht (kg)	1'305	Bisherige Steuer (Fr.)	204
Hubraum (ccm)	1'242	Neue Steuer (Fr.)	180
Leistung (kW)	51	Differenz (Fr.)	-24
Marke und Typ	Mini Cooper		
Gesamtgewicht (kg)	1'505	Bisherige Steuer (Fr.)	252
Hubraum (ccm)	1'598	Neue Steuer (Fr.)	214
Leistung (kW)	85	Differenz (Fr.)	-38
Marke und Typ	VW Golf VII 1.2 TSI 5		
Gesamtgewicht (kg)	1'720	Bisherige Steuer (Fr.)	204
Hubraum (ccm)	1'197	Neue Steuer (Fr.)	210
Leistung (kW)	63	Differenz (Fr.)	6
Sport- und Luxuswagen, SUVs			
Marke und Typ	Audi A8 4.2 Quattro		
Gesamtgewicht (kg)	2'380	Bisherige Steuer (Fr.)	564
Hubraum (ccm)	4'172	Neue Steuer (Fr.)	449
Leistung (kW)	246	Differenz (Fr.)	-115
Marke und Typ	Porsche 911 Turbo		
Gesamtgewicht (kg)	1'950	Bisherige Steuer (Fr.)	492
Hubraum (ccm)	3'600	Neue Steuer (Fr.)	520
Leistung (kW)	353	Differenz (Fr.)	28
Marke und Typ	VW Tiguan 2.0 TSI 4M		
Gesamtgewicht (kg)	2'250	Bisherige Steuer (Fr.)	300
Hubraum (ccm)	1'984	Neue Steuer (Fr.)	332
Leistung (kW)	140	Differenz (Fr.)	32
Mittelklasse-Personenwagen, "Familienwagen"			
Marke und Typ	Skoda Octavia C 1.6 TDI		
Gesamtgewicht (kg)	1'912	Bisherige Steuer (Fr.)	252
Hubraum (ccm)	1'598	Neue Steuer (Fr.)	245
Leistung (kW)	81	Differenz (Fr.)	-7
Marke und Typ	Opel Zafira B22		
Gesamtgewicht (kg)	2'175	Bisherige Steuer (Fr.)	324
Hubraum (ccm)	2'198	Neue Steuer (Fr.)	296
Leistung (kW)	110	Differenz (Fr.)	-28
Marke und Typ	Toyota Corolla Verso 1.8		
Gesamtgewicht (kg)	2'035	Bisherige Steuer (Fr.)	276
Hubraum (ccm)	1'794	Neue Steuer (Fr.)	269
Leistung (kW)	95	Differenz (Fr.)	-7
Marke und Typ	VW Touran 1.4 TSI		
Gesamtgewicht (kg)	2'200	Bisherige Steuer (Fr.)	228
Hubraum (ccm)	1'390	Neue Steuer (Fr.)	291
Leistung (kW)	103	Differenz (Fr.)	63
Batterie-elektrische Personenwagen			
Marke und Typ	Fiat 500		
Gesamtgewicht (kg)	1'690	Bisherige Steuer (Fr.)	180
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	181
Leistung (kW)	87	Differenz (Fr.)	1
Marke und Typ	Mini 3door Cooper SE		
Gesamtgewicht (kg)	1'775	Bisherige Steuer (Fr.)	252
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	216
Leistung (kW)	135	Differenz (Fr.)	-36
Marke und Typ	VW e-Golf		
Gesamtgewicht (kg)	2'020	Bisherige Steuer (Fr.)	300
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	208
Leistung (kW)	100	Differenz (Fr.)	-92
Marke und Typ	Tesla Model 3		
Gesamtgewicht (kg)	2'305	Bisherige Steuer (Fr.)	420
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	410
Leistung (kW)	361	Differenz (Fr.)	-10
Marke und Typ	Tesla Model S 90 D		
Gesamtgewicht (kg)	2'640	Bisherige Steuer (Fr.)	444
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	451
Leistung (kW)	386	Differenz (Fr.)	7
Marke und Typ	Audi e-tron 55 qu		
Gesamtgewicht (kg)	3'130	Bisherige Steuer (Fr.)	468
Hubraum (ccm)	0	Neue Steuer (Fr.)	399
Leistung (kW)	265	Differenz (Fr.)	-69

Die Reduktionsfaktoren gemäss Kapitel 0 sind berücksichtigt.

Während der Anhörung kann die zukünftig vorgeschlagene Verkehrssteuer für Personenwagen (rund 70 % des Fahrzeugbestands), Motorräder (10 %) sowie Lieferwagen (6 %) mit dem Verkehrssteuerrechner auf der Webseite des Strassenverkehrsamts<sup>20</sup> selbst errechnet werden.

#### 4.1.5 Verkehrssteuer für leichte Nutzfahrzeuge

Bereits nach bisherigem Recht (§ 8 Abs. 2 lit a StrG) wurden Nutzfahrzeuge mit einer Nutzlast bis 1'000 kg nach demselben Tarif wie die Personenwagen besteuert. Diese Gleichbehandlung vermeidet unnötige Abgrenzungsfragen<sup>21</sup>. Neu sollen jedoch nicht nur Nutzfahrzeuge mit einer Nutzlast bis 1'000 kg nach dem Personenwagentarif besteuert werden, sondern sämtliche leichten Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 t (§ 4 VSG). Eine Behandlung nach einem anderen Tarif ist für die

<sup>20</sup> [www.ag.ch](http://www.ag.ch) >Verwaltung >Departement Volkswirtschaft und Inneres >Strassenverkehr

<sup>21</sup> Gewisse Fahrzeugtypen können mit der gleichen Ausstattung als Personenwagen oder als Nutzfahrzeuge eingelöst werden.



schweren Nutzfahrzeuge (Gesamtgewicht über 3,5 t) gerechtfertigt, da diese der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterstehen.

## **4.2 Verkehrssteuer für weitere Fahrzeugarten**

### **4.2.1 Motorräder**

Gemäss § 8 Abs. 2 lit. b aStrG werden Motorräder bisher wie die PW nach der Bemessungsgrundlage Steuer-PS besteuert, allerdings mit einem reduzierten Tarif; Motorräder werden insbesondere in Wintermonaten weniger benutzt als PW.

Nachdem für Personenwagen die Bemessungsgrundlage Steuer-PS abgelöst wird, ist mit der gleichen Begründung auch für Motorräder eine neue Bemessungsgrundlage festzulegen; auch bei den Motorrädern ist ein Trend zu Elektroantrieben zu erwarten. Der Regierungsrat schlägt vor, die Motorräder auch zukünftig aufgrund derselben Bemessungsgrundlage wie die Personenwagen zu besteuern, also aufgrund der Kombination von Gewicht und Leistung. Wie bisher ist im Vergleich zu den Personenwagen ein reduzierter Tarif anzuwenden (§ 5 VSG).

Wie bei den Personenwagen (vgl. Kap. 4.1.4) sollen auch bei den Motorrädern die technologiebedingten Nachteile durch einen Korrekturfaktor<sup>22</sup> ausgeglichen werden. Beim Gesamtgewicht schlägt der Regierungsrat vor, für Elektromotorräder denselben Reduktionsfaktor (20 %) anzuwenden wie für Personenwagen. Aufgrund der heute verfügbaren Grundlagen und Beispielen führt dies zu plausiblen Ergebnissen. Bei der Leistung kann auf Reduktionsfaktoren jedoch verzichtet werden. Gemäss Art. 46 Abs. 2 VTS<sup>23</sup> ist für Motorräder nicht die Spitzenleistung sondern die Dauerleistung massgebend und im Typenschein eingetragen.

Auf den bisherigen Zuschlag von 60 Franken für Motorräder mit Seitenwagen und dreirädrige Motorräder kann verzichtet werden; das höhere Gewicht ist in der Grundbemessung berücksichtigt. Hinsichtlich des Gesamtertrags für alle Motorräder wird die Steuer auf der neuen Grundlage ebenfalls ertragsneutral gestaltet.

Keine Änderung ist für E-Bikes vorgesehen: E-Bikes, die eingelöst werden müssen, zählen zur Kategorie Motorfahräder; die Steuer bleibt bei 20 Franken. Auch für Kleinmotorräder (gelbe Kontrollschilder) bleibt die Steuer bei 30 Franken.

### **4.2.2 Nutzfahrzeuge**

Gemäss § 8 Abs. 2 lit. a aStrG werden Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast nach den für PW geltenden Regeln (Steuer-PS) besteuert. Nutzfahrzeuge mit mehr als 1'000 kg Nutzlast werden nach der Bemessungsgrundlage Nutzlast<sup>24</sup> besteuert.

Wie in Kapitel 4.1.5 erwähnt, sollen leichte Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht nach dem gleichen Tarif wie Personenwagen besteuert werden. Damit erübrigen sich Abgrenzungsfragen, die sich nach der bisherigen Regelung gestellt haben. Allerdings führt dies dazu, dass leichte Nutzfahrzeuge durchschnittlich etwas höher besteuert werden (+ 6 %). Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass dieser Nachteil in Kauf genommen werden kann; Lieferwagen benutzen die Strassen in der Regel intensiv und ihre Besteuerung war bisher vergleichsweise niedrig.

---

<sup>22</sup> Für die Festlegung von Reduktionsfaktoren für Motorräder bestehen kaum Grundlagen. Elektromotorräder sind in der Regel anders konstruiert als Motorräder mit Verbrennungsmotor; für einen Vergleich von elektrisch / konventionell angetriebenen Motorrädern der gleichen Marke und des gleichen Typs bestehen deshalb nur wenige Beispiele. Zudem sind im Kanton Aargau per 30. September 2022 erst wenige Elektromotorräder immatrikuliert (486 Stück).

<sup>23</sup> Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 (SR 741.41)

<sup>24</sup> Nutzlast ist die Differenz zwischen Gesamtgewicht und Leergewicht; bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wird das Gewicht der Batterien nicht berücksichtigt (Art. 7 Abs. 5 und 7 VTS).

Andere Überlegungen gelten jedoch für schwere Nutzfahrzeuge: Die meisten Kantone besteuern die schweren Nutzfahrzeuge nach Nutzlast. Die Nutzlast stellt sich als solide Bemessungsgrundlage dar. Die bisherige Regelung hat sich bewährt. Die Bemessungsgrundlage Nutzlast soll deshalb beibehalten werden. Mit der 2001 eingeführten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) leisten die Nutzfahrzeuge heute bereits einen zusätzlichen Anteil an die Kosten der Strasseninfrastruktur. Für schwere Nutzfahrzeuge besteht somit kein Handlungsbedarf. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, die bisherige Regelung und den bisherigen Tarif unverändert weiterzuführen (§ 6 VSG). Die Lösung ist auch hinsichtlich der Nutzfahrzeuge ertragsneutral.

#### 4.2.3 Weitere Fahrzeugarten mit unveränderter Besteuerung

Die Transportanhänger werden gemäss § 8 Abs. 2 lit. d aStrG wie die Nutzfahrzeuge nach der Bemessungsgrundlage der Nutzlast besteuert. Es besteht kein Handlungsbedarf. Auch die anderen Kantone knüpfen für die Besteuerung der Transportanhänger an der Nutzlast an. Im interkantonalen Vergleich liegt der Aargauer Tarif im unteren Mittelfeld. Aus Sicht des Regierungsrats soll die Besteuerung der Transportanhänger unverändert beibehalten werden.

Für die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Fahrzeugarten soll die heutige Besteuerung grundsätzlich unverändert weitergeführt werden. Marginale Anpassungen sind in drei Bereichen vorgesehen: Die bisherigen Pauschalen für die besonderen Arten von Anhängern, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Wechselschilder sollen künftig teilbar sein, das heisst ein Bezug pro rata temporis (zum Beispiel Rückerstattung für die bis Ende Jahr verbleibenden Tage) wird möglich. Die Halbierung der Pauschalen für Spezialanhänger gemäss § 10 Abs. 2 Dekret<sup>25</sup> soll künftig wegfallen. Und bei Wechselschildern soll künftig nur noch das zweite Fahrzeug mit einer Pauschalen belegt werden, nicht aber allfällige weitere Fahrzeuge.

Fahrzeugart	Dekret	Heutige Regelung	Anpassung
Motorfahräder	§ 14 Abs. 1	pauschal Fr. 20.–	künftig teilbar
Besondere Arten von Anhängern (Einrad-Anhänger an PW, Wohn- und Sportgerätee Anhänger, Arbeitsanhänger, Schaustelleranhänger, Transportanhänger an Motorrädern)	§ 10 Abs. 1	pauschal Fr. 30.– bis Fr. 120.– (teilweise mit Differenzierung nach Gesamtgewicht)	künftig teilbar
	§ 10 Abs. 2	Halbierung Pauschalen für Spezialanhänger	fällt weg
Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	§ 9	pauschal Fr. 24.– bis Fr. 60.–	künftig teilbar
Kollektivfahrzeugausweise	§ 11	pauschal Fr. 40.– bis Fr. 960.–	
Wechselschilder	§ 12 Abs. 1	Bemessung für Fahrzeug mit höchster Jahressteuer	künftig teilbar
	§ 12 Abs. 2	zweites (und teilweise bis fünftes) Fahrzeug zusätzlich Fr. 20.–/Fr. 60.–	nur noch zweites Fahrzeug

<sup>25</sup> 2 Für Anhänger, die ausschliesslich an Zugfahrzeugen mit einer gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h verwendet werden, für Sattelanhänger, für Container, die für den Bahnverlad bestimmt sind, und für Segelfluganhänger ist die Hälfte der ordentlichen Verkehrssteuer zu entrichten.

#### **4.2.4 Weitere Fahrzeugarten mit geänderter Besteuerung**

##### **Wohnmotorwagen**

Wohnmotorwagen werden bisher gemäss § 6 des Dekrets nach Steuer-PS besteuert. Aus den gleichen Gründen wie bei den Personenwagen (nicht technologieneutral) soll auch für Wohnmotorwagen eine neue Bemessungsgrundlage festgelegt werden.

Wohnmotorwagen setzen bis und mit 3'500 kg Gesamtgewicht den Führerausweis Kategorie B voraus. Im Interesse der Vereinfachung ist es naheliegend, diese Fahrzeuge nach der Bemessungsgrundlage Gewicht kombiniert mit Leistung sowie nach dem gleichen Tarif wie Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu besteuern (§ 7 Abs. 1 VSG). Wie bei den leichten Nutzfahrzeugen führt die Anwendung des PW-Tarifs bei den Wohnmobilen zu einer leichten Erhöhung der Besteuerung.

Für schwere Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht zwischen 3'501 und 7'500 kg wird der Führerausweis Kategorie C1 benötigt. Schwere Wohnmotorwagen unterstehen der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA). Deshalb soll in Anlehnung an das Schwerverkehrsabgabegesetz<sup>26</sup> die Besteuerung nach Gesamtgewicht erfolgen (§ 7 Abs. 2 VSG).

##### **Kleinbusse und Gesellschaftswagen**

Kleinbusse und Gesellschaftswagen werden bisher gemäss § 7 des Dekrets nach Steuer-PS mit einem Zuschlag für jeden Sitzplatz besteuert. Auch für diese Fahrzeugarten soll die nicht technologieneutrale Bemessungsgrundlage Steuer-PS abgelöst werden.

Es handelt sich um Fahrzeuge für den Personentransport, weshalb eine Besteuerung analog den Nutzfahrzeugen nach Nutzlast nicht zweckmässig ist. Zulassungstechnisch unterscheiden sich die Kleinbusse zu den Personenwagen nur in der Anzahl Sitzplätze. Neun Sitzplätze einschliesslich Fahrer oder Führerin ist für Personenwagen die Grenze. Deshalb werden neu die Kleinbusse auf der gleichen Grundlage und nach dem gleichen Tarif wie die Personenwagen besteuert (§ 7 Abs. 1 VSG).

In Anlehnung an die LSVA soll bei Gesellschaftswagen die Besteuerung nach Gesamtgewicht erfolgen. Auf den Zuschlag für jeden bewilligten Sitzplatz soll verzichtet werden (§ 7 Abs. 3 VSG).

##### **Besondere gewerbliche Motorfahrzeuge**

Bei diesen Fahrzeugarten handelt es sich um gewerbliche Traktoren, Traktoren für gemischte Verwendung, gewerbliche Motoreinachser (inkl. Anhänger), gewerbliche Motorkarren, leichte und schwere Arbeitsmaschinen sowie Arbeitskarren. Diese Fahrzeugarten werden bisher gemäss § 5 des Dekrets mit differenzierten Pauschalen zwischen 72 und 240 Franken besteuert.

Es handelt sich um Arbeitsfahrzeuge, welche vielfach keine Nutzlast haben. Deshalb fällt eine Besteuerung analog den Nutzfahrzeugen nach Nutzlast ausser Betracht. Stattdessen bietet sich auch hier die Besteuerung nach Gesamtgewicht an. Dabei soll differenziert werden nach den drei Klassen leichte Fahrzeuge bis 3'500 kg Fr. 120.–, mittelschwere Fahrzeuge (3'500 – 26'000 kg) Fr. 240.– und Fahrzeuge über 26'000 kg Fr. 480.– (§ 9 Abs. 2 VSG).

---

<sup>26</sup> Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81)

## 4.2.5 Besondere Fälle

### Veteranenfahrzeuge

Per 30. September 2021 waren im Kanton Aargau rund 11'500 Veteranenfahrzeuge eingelöst (grösste Positionen: 6'300 PW, 4'000 Motorräder, 400 Lieferwagen, 400 Landwirtschaftliche Traktoren).

Veteranenfahrzeuge werden heute für die Besteuerung wie übliche Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung behandelt. Diese Gleichbehandlung erfolgt auch mit der neuen Bemessungsgrundlage. Hingegen sind sie von der ökologischen Tarifierung befreit.

### Bewilligungen für Ausnahmefahrzeuge

Bei Ausnahmefahrzeugen werden gemäss § 13 des Dekrets die Ansätze der entsprechenden Fahrzeugarten erhoben. Zuzüglich sind für das Überschreiten der zulässigen Breite, Länge und Höhe sowie des zulässigen Gesamtgewichts (Achslast) Zuschläge zu bezahlen. Diese heute in der Verordnung differenziert festgelegten Zuschläge sollen weiterhin vom Regierungsrat durch Verordnung festgelegt werden (§ 10 VSG).

## 4.3 Förderung von klimafreundlichen Fahrzeugtechnologien

### 4.3.1 Ausgangslage

Entsprechend der vom Grossen Rat beschlossenen Strategie energieAARGAU soll der Einsatz nachhaltiger Antriebssysteme durch eine reduzierte Verkehrssteuer für CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge gefördert und deren Markteinführung unterstützt werden. Es soll ein Anreiz zum Kauf von klimafreundlichen Fahrzeugen geboten werden. Ziel ist die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beziehungsweise des Energieverbrauchs der Fahrzeuge.

Die Förderungsmöglichkeiten im Rahmen der Verkehrssteuer sind begrenzt. Für rund 15 % der Befragten ist die Höhe der Verkehrssteuern beim Autokauf sehr wichtig<sup>27</sup>. Die Verkehrssteuer macht allerdings nur rund 3 % der Betriebskosten eines Fahrzeugs aus. Zudem begrenzt die Ertragsneutralität den Handlungsspielraum bei der Förderung; Rabatte für klimafreundliche Fahrzeuge sind mit Mehreinnahmen bei anderen Fahrzeugen zu kompensieren. Neben der quantitativen Wirkung auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Energieverbrauch ist der kommunikative Effekt einer Ökologisierung aber beachtlich.

### 4.3.2 Umsetzung in anderen Kantonen

Alle bis auf sechs Kantone (Aargau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Schaffhausen, Schwyz, Wallis) haben ökologische Anreize in der Verkehrssteuer integriert. Sie gewähren für ökologische Fahrzeuge befristete, teilweise auch unbefristete Rabatte bis hin zu einer vollständigen Befreiung von der Verkehrssteuer. Acht Kantone (Basel-Stadt, Freiburg, Genf, Glarus, Thurgau, Luzern, Obwalden und Tessin) setzen zusätzlich zu Rabatten ein Zuschlag-System um.

### 4.3.3 Varianten

Zu fördernde Fahrzeuge können nach ökologischen Kriterien (beispielsweise CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Energieetikette) oder nach Fahrzeugtechnologie (beispielsweise Elektroantrieb) definiert werden. Der Regierungsrat schlägt eine Förderung nach der Fahrzeugtechnologie vor. Wichtiger Vorteil dieser Variante ist die Einfachheit in der Umsetzung und die Nachvollziehbarkeit für die Steuerpflichtigen. Auch die Unabhängigkeit von der Energieetikette und den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten ist positiv zu bewerten.

---

<sup>27</sup> Dies bestätigt die Befragung "Auto und Mobilität von morgen" (EBP 2017)

Wird der Rabatt unabhängig von der Energieetikette oder den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten gewährt, unterliegt er keinen periodischen Änderungen von Zielwerten und somit keinen Korrekturen und kann selbst gesteuert werden.

Konkret sollen batterieelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellen-Fahrzeuge gefördert werden. Diese Fahrzeuge stossen im Betrieb kein CO<sub>2</sub> aus. Die Fahrzeugtechnologie ist aus der Datenbank des Bundes eindeutig herauslesbar.

Eine Variante mit der Ausrichtung einer Prämie für den Kauf eines klimafreundlichen Autos (Kantone Schaffhausen und Thurgau; Basel-Landschaft nur für Firmen, sowie bis vor Kurzem Wallis, St. Gallen, Tessin) wäre ein sehr direkt wirkender Anreiz. Der Regierungsrat bevorzugt jedoch eine Variante mit Rabatten innerhalb des Verkehrssteuersystems; je höher die Verkehrssteuer, desto höher auch der rabattierte Betrag.

Der Regierungsrat hat zudem geprüft, auf die Grundbemessung der Verkehrssteuer einen Zuschlag (Öko-Fünfliber) zu erheben, um damit zweckgebunden separate ökologische Massnahmen zu finanzieren. Wegen dem grossen Aufwand für die Umsetzung (zusätzliches System für die Bewirtschaftung des Ertrags und den Mitteleinsatz) hat der Regierungsrat diese Variante verworfen.

Da es um die Unterstützung des Markteintritts neuer Technologien geht, soll das Anreizsystem befristet werden.

Zu entscheiden ist schliesslich, ob Rabatte nur für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge gewährt werden sollen. Der Regierungsrat schlägt vor, Rabatte auch für Fahrzeuge der entsprechenden Technologien zu gewähren, die bereits in Verkehr gesetzt sind. Dies im Interesse der Gleichbehandlung von Käuferinnen und Käufern, welche sich bereits in den Vorjahren – und allenfalls in der Vorreiterrolle – für die Anschaffung eines klimafreundlichen Fahrzeugs entschieden haben.

#### **4.3.4 Lösungsvorschlag**

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Varianten schlägt der Regierungsrat mit § 11 des Gesetzes die Umsetzung einer ökologischen Tarifierhöhung als Rabatte und Tarifierhöhung mit technologie-spezifischen Kriterien vor. Der Rabatt gilt ausschliesslich für Fahrzeuge mit Antriebstechnologien ohne direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen, konkret für batterie-elektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge, und zwar für Personenwagen, Motorräder<sup>28</sup> und leichte Nutzfahrzeuge. Die rabattberechtigten Fahrzeuge werden innerhalb der ersten drei Jahre (2025–2027) mit 50 % und in den letzten drei Jahren (2028–2030) der Befristungsdauer mit 25 % von der Verkehrssteuer befreit. Nach Ablauf der sechs Jahre erhält kein Fahrzeug mehr einen Rabatt.

Die Ertragsneutralität wird mittels der Tarifierhöhung durch Zuschläge sichergestellt. Die Tarifierhöhungen werden von allen nicht rabattberechtigten Fahrzeugen dieser Kategorien (Personenwagen, Motorräder und leichte Nutzfahrzeuge) erhoben. Von der Tarifierhöhung sollen Plug-in-Hybridfahrzeuge, Wohnmotorwagen und Veteranenfahrzeuge ausgenommen werden. Die Tarifierhöhungen gelten unbefristet, das heisst, solange die zuschlagspflichtigen Fahrzeuge im Aargau immatrikuliert sind. Die Tarifierhöhung wurde so berechnet, dass der Gesamtertrag über den gesamten Zeitraum den gewährten Rabatten entspricht (ertragsneutral) und für die gesamte Laufzeit mit demselben Prozentsatz berechnet wird. Dabei wurde die Ertragsneutralität innerhalb der jeweiligen Fahrzeugkategorie angestrebt.

---

<sup>28</sup> Für Motorräder sind keine Daten zu CO<sub>2</sub>-Emissionen verfügbar.

Für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge resultiert eine Tarifierhöhung um 2,7 %. Die Rabatte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge machen kumuliert (2025 – 2030) insgesamt 41,7 Millionen Franken aus; die unbefristeten<sup>29</sup> Tarifierhöhungen bei den nicht rabattberechtigten Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen beziffern sich kumuliert (2025 – 2050) auf rund 42 Millionen Franken.

Für Motorräder resultiert eine Tarifierhöhung von 2 %, um die Ertragsneutralität annähernd zu erreichen. Die Rabatte beziffern sich kumuliert (2025 – 2030) auf gut 0,9 Millionen Franken, die kumulierten Mehreinnahmen (2025–2050) aus der Tarifierhöhung rund 1,1 Millionen Franken.

Rein rechnerisch ergeben sich aus den Tarifierhöhungen geringfügige Mehrerträge. Diese Mehrerträge sind jedoch primär abhängig von der – langfristigen – Prognose der Entwicklung der eingelösten Fahrzeuge; die Mehrerträge werden bei der Berechnung der Ertragsneutralität nicht angerechnet.

Schwere Nutzfahrzeuge sind bereits durch die LSVA belastet. Deshalb werden für diese Kategorie einzig Rabatte für batterie-elektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge gewährt. Auf einen Ausgleich durch Zuschläge wird verzichtet. Die Einnahmeneinbussen von insgesamt knapp 2 Millionen Franken in den sechs Jahren ab Inkraftsetzung des VSG gehen zu Lasten der Strassenrechnung.

## 4.4 Anpassung an die zukünftige Teuerung

### 4.4.1 Ausgangslage

Die Motorfahrzeugabgabe ist seit dem Inkrafttreten des Strassengesetzes vor 50 Jahren – auch betragsmässig pro Fahrzeug – gleichgeblieben. Eine Anpassung an die Teuerung hat nie stattgefunden. Das aStrG beinhaltet auch keine Teuerungsklausel. Die fehlende Anpassung an die Teuerung konnte bisher durch die Zunahme der Anzahl der eingelösten Fahrzeuge kompensiert werden.

Von 1977 bis 2021 ist gemäss dem Landesindex der Konsumentenpreise eine Teuerung von annähernd 100 % zu verzeichnen:

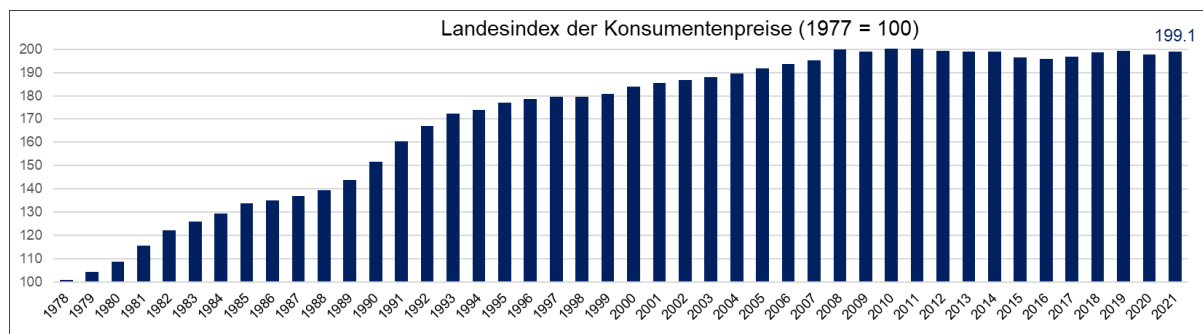


Abbildung 6: Entwicklung Landesindex der Konsumentenpreise 1977–2021

Nach einem Jahrzehnt ohne Teuerung beziehungsweise sogar einer rückläufigen Teuerung muss nun wieder mit einer substanziellen Teuerung gerechnet werden. Zudem wird mittel- und langfristig mit einer Stagnation der eingelösten Fahrzeuge gerechnet. Ohne Anpassung an die Teuerung kann sich der reale Gesamtertrag der Verkehrssteuer somit empfindlich reduzieren.

Die Verkehrssteuern machen durchschnittlich rund 55 % der Erträge der Strassenrechnung aus (vgl. GR 20.331 Botschaft vom 9. Dezember 2020 zur Revision der Strassengesetzgebung, Teil 1, S. 9). Weitere Erträge sind Bundesbeiträge aus der Mineralölbesteuerung und aus der Schwerverkehrsabgabe sowie die Gemeindebeiträge. Wie in der GR 21.122 Botschaft vom 5. Mai 2021 ausgeführt

<sup>29</sup> Gerechnet wurde bis 2050. Ab dann sollen sämtliche Fahrzeuge CO<sub>2</sub>-neutral verkehren.

wurde, ist die Entwicklung auf Bundesebene ungewiss, da sich die Erträge der Mineralölbesteuerung als Folge der Zunahme der Elektrofahrzeuge reduzieren werden.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ist der Regierungsrat der Auffassung, dass im Verkehrssteuergesetz neu eine Möglichkeit vorgesehen werden muss, die Verkehrssteuertarife der Teuerung anzupassen, sofern dies zur Sicherung der Finanzierung der Kantonsstrasseninfrastruktur erforderlich ist. Die Anpassungsmöglichkeit soll einzig geschaffen werden, wenn eine Finanzierungslücke durch die Teuerung entsteht. Wird eine Lücke durch andere Faktoren, beispielsweise bei der Mitfinanzierung durch den Bund verursacht, dann ist der Weg der ordentlichen Gesetzgebung zu beschreiten.

#### **4.4.2 Varianten**

Bisher kennen fünf Kantone eine Regelung zur Anpassung der Verkehrssteuern an die Teuerung:

- A. Im Kanton BL wird die Verkehrssteuer jährlich automatisch der Teuerung angepasst.
- B. In den Kantonen NE und VS kann die Exekutive die Steuer der Teuerung anpassen, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 5 Prozent erhöht hat.
- C. In den Kantonen SZ und FR kann die Legislative den Steuertarif anpassen, wenn sich der LIK um mindestens 5 Prozente verändert hat.

Die anderen Kantone verfügen über keine Anpassungsmöglichkeit an die Teuerung; teilweise sind entsprechende Revisionsvorhaben gescheitert.

#### **4.4.3 Lösungsvorschlag**

Der Regierungsrat befürwortet die Variante C. Der Grosse Rat soll im Gesetz (§ 15 VSG) die Kompetenz erhalten, die Verkehrssteuer per Dekret der Teuerung anzupassen, wenn sich der LIK dauerhaft um fünf Prozente verändert hat<sup>30</sup>. Eine Anpassung ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass der Stand der Strassenrechnung dies erforderlich macht beziehungsweise (bei einer Senkung) zulässt.

### **4.5 Weiterer Regelungsbedarf**

#### **4.5.1 Erlass und Ermässigung der Steuern**

Gemäss § 19 des Dekrets ist vorgesehen, dass für Behinderte, die zur Fortbewegung auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind, die Verkehrssteuer erlassen wird, wenn sie nicht in sehr guten wirtschaftlichen Verhältnissen leben. Für Familienangehörige kann die Verkehrssteuer ermässigt werden, wenn sie ein Fahrzeug für den regelmässigen Transport eines Behinderten halten. Praxisgemäss wird auch die Verkehrssteuer von Fahrzeugen des Roten Kreuzes oder auch von Fahrvereinen (z. B. TIXI Aargau, Rollstuhlfahrdienst Region Lenzburg usw.) ermässigt. § 33 Abs. 3 der Verordnung ermächtigt zudem das Strassenverkehrsamt, in Härtefällen die Verkehrssteuer zu erlassen oder zu ermässigen.

Für diese Bestimmungen – als Ausfluss aus dem Behindertengleichstellungsgesetz und dem Verhältnismässigkeitsprinzip – besteht inhaltlich kein Handlungsbedarf. Im neuen Gesetz (§ 3) wird der Grundsatz festgehalten und der Regierungsrat ausdrücklich ermächtigt, die Einzelheiten für den Erlass und die Reduktion der Verkehrssteuer für Menschen mit Behinderung sowie in Härtefällen durch Verordnung zu regeln.

---

<sup>30</sup> Die Veränderung des Landesindexes wird ab Inkrafttreten des Gesetzes (voraussichtlich 2025) berücksichtigt. Der Regierungsrat rechnet damit, dass die bis dann auflaufende Teuerung durch die Zunahme der Anzahl der eingelösten Fahrzeuge aufgefangen werden kann.

## 4.5.2 Steuerbezug

Der Bezug der Verkehrssteuer ist heute in den §§ 15–18 des Dekrets und den §§ 34–40 der Verordnung geregelt. Steuerperiode ist das Kalenderjahr. Die Jahressteuer ist im Voraus zu leisten; sie wird am 30. November fällig (für Mofas am 31. Mai) und ist innert 30 Tagen zu bezahlen. Die heutige Regelung und Praxis soll inhaltlich so beibehalten werden.

Optimierungsbedarf gibt es einzig beim Bezug der Jahrespauschalen (zum Beispiel für landwirtschaftliche Fahrzeuge). Neu soll bei sämtlichen Fahrzeugkategorien ein Bezug pro rata temporis (zum Beispiel Rückerstattung für die bis Ende Jahr verbleibenden Tage) möglich sein. Diese Änderung ist mit einer Ertragsreduktion verbunden, welche vorsichtig geschätzt jährlich 0,7 Millionen Franken ausmacht.

Der Steuerbezug und die Rückerstattung sollen zukünftig durch den Regierungsrat durch Verordnung geregelt werden. Im Gesetz (§ 16 VSG) sind die wichtigsten Grundsätze und die entsprechende Delegation an den Regierungsrat festgehalten.

## 4.6 Umsetzung

### 4.6.1 Gesetzestechnisches

Die Anforderungen des Legalitätsprinzips verlangen, dass die Verkehrssteuer vollständig im Gesetz geregelt wird; eine Delegation an den Grossen Rat zur Festlegung von Tarifen im Dekret ist nicht mehr zulässig (vgl. Kap. 3.2.5). Für das Ausführungsrecht (zum Beispiel Vollzugsmodalitäten) ist der Erlass einer neuen Verordnung vorgesehen. Ein Dekret ist einzig vorgesehen, falls der Grosse Rat die Verkehrssteuer der Teuerung anpasst.

Mit dem neuen Verkehrssteuergesetz wird das Strassengesetz 1969 (bestehend noch aus § 8 Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz) aufgehoben. Ebenso werden das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr sowie die Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr<sup>31</sup> aufgehoben beziehungsweise ersetzt. Die Aufhebung des Dekrets erfolgt im Rahmen der 2. Beratung des Verkehrssteuergesetzes durch den Grossen Rat, die Aufhebung der Verordnung durch den Regierungsrat.

### 4.6.2 Inkraftsetzung

Die Steuerperiode für die Verkehrssteuer ist in der Regel das Kalenderjahr (§ 15 des Dekrets). Das neue VSG ist deshalb auf den Anfang eines Kalenderjahres in Kraft zu setzen. Im Hinblick auf ein mögliches Referendum soll die Inkraftsetzung durch den Regierungsrat erfolgen.

### 4.6.3 Übergangsrecht

Das Strassenverkehrsamt stellt jeweils im November die Verkehrssteuer für das Folgejahr in Rechnung. Für das Jahr der Inkraftsetzung ist die Rechnungsstellung erst im Januar möglich, weil das System per 1. Januar umgestellt werden muss. Dasselbe gilt für den Fall einer Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung (vgl. Kap. 4.4). Dafür ist eine entsprechende Übergangsbestimmung in die Verordnung aufzunehmen. Weitere Übergangsbestimmungen sind nicht erforderlich.

---

<sup>31</sup> SAR 755.111



## 5. Erläuterungen zu den einzelnen Paragrafen

### 5.1 Verkehrssteuergesetz

#### Titel und Ingress

Verkehrssteuergesetz (VSG)

Der Grosse Rat des Kantons Aargau,  
gestützt auf § 117 Abs. 1 der Kantonsverfassung,  
beschliesst:

Der bisherige Begriff "Motorfahrzeugabgabe" wird durch den treffenden Begriff "Verkehrssteuer" ersetzt. Das Gesetz regelt auch die Besteuerung für Anhänger, welche über keinen Motor verfügen.

Gemäss § 117 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Aargau ist die Erhebung von kantonalen Abgaben durch Gesetz zu regeln.

#### § 1 Zweck

§ 1

Zweck

<sup>1</sup> Die Verkehrssteuer bezweckt die Sicherstellung der Finanzierung des kantonalen Strassenwesens.

Das kantonale Strassenwesen ist im Strassengesetz definiert. Gemäss § 25 Abs. 1 lit. a StrG fliesst der Ertrag der Verkehrssteuer in die Spezialfinanzierung Strassenrechnung.

#### § 2 Abgabepflicht

§ 2 Abgabepflicht

<sup>1</sup> Der Kanton erhebt von den Halterinnen und Haltern jährlich Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger mit Standort im Kanton Aargau oder die mit aargauischem Kontrollschild verkehrsberechtigt sind.

<sup>2</sup> Von der Verkehrssteuer befreit sind

- a) Fahrzeuge des Bundes,
- b) Fahrzeuge der Konsulate und der hohen Konsularbeamtinnen und Konsularbeamten im Rahmen der internationalen Verpflichtungen und Gepflogenheiten,
- c) Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt sind,
- d) Feuerwehr-, Katastrophen- und Zivilschutzfahrzeuge.

<sup>3</sup> Werden die im öffentlichen Linienverkehr und für die Feuerwehr, Katastrophen oder den Zivilschutz eingesetzten Fahrzeuge noch zu anderen Zwecken verwendet, wird die Verkehrssteuer anteilmässig erhoben.

Zu Absatz 1

Die Bestimmung entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (§ 8 Abs. 1 aStrG).

Im interkantonalen Verhältnis legt Art. 22 Abs. 1 SVG fest, dass für Fahrzeuge der Standortkanton zuständig ist. Als Standort gilt der Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird (Art. 77 Abs. 1 VZV<sup>32</sup>).

---

<sup>32</sup> Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV) vom 27. Oktober 1976 (SR 741.51)

Zu den Absätzen 2 und 3

Auch diese Regelung entspricht dem bisherigen Recht (§ 2 des Dekrets). Die Steuerbefreiung der Bundes- und Konsularfahrzeuge (Abs. 2 lit. a und b) ist schon nach Bundesrecht vorgegeben. Die Befreiungen gemäss Abs. 2 lit. c und d sowie Abs. 3 entsprechen den Regelungen der meisten anderen Kantone.

### § 3 Steuererlass

#### § 3 Steuererlass

<sup>1</sup> Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und bei Fahrzeugen für den Transport dieser Menschen sowie in Härtefällen kann die Verkehrssteuer ganz oder teilweise erlassen werden. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

Die Möglichkeiten, die Verkehrssteuer zu erlassen oder zu ermässigen, sind heute in den §§ 19 und 20 des Dekrets sowie in § 33 der Verordnung geregelt. An der bisherigen Praxis sind keine Änderungen vorgesehen. In der vorliegenden Bestimmung wird der Grundsatz festgelegt und der Regierungsrat beauftragt, die Detailregelung durch Verordnung zu erlassen.

### § 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht

#### § 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht

<sup>1</sup> Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:

a) Anteil Gesamtgewicht

1. bis 1'400 kg Fr. 90.–
2. für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.085

b) Anteil Normleistung

1. bis 60 Kilowatt Fr. 90.–
2. für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. 1.–

<sup>2</sup> Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 10 %.

<sup>3</sup> An der Normleistung gemäss Absatz 1 lit. b wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 30 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 15 %.

Die Verkehrssteuer für Personenwagen wurde neu geregelt (vgl. Kap. 4.1). Nach demselben Tarif werden auch leichte Nutzfahrzeuge besteuert.

Zu Absatz 1

Der Begriff Gesamtgewicht ist in Art. 7 Abs. 4 VTS definiert (vgl. auch Art. 9 SVG). Die Definition der Normleistung ergibt sich aus den in Art. 46 VTS erwähnten Verordnungen, Reglementen und Normen. Gesamtgewicht und Normleistung sind für jedes Fahrzeug aus dem Fahrzeugausweis ersichtlich.

Die beiden Anteile für a) Gesamtgewicht und für b) Normleistung sind kumulativ zu leisten. Damit ergibt sich in jedem Fall wie bisher eine Mindeststeuer von Fr. 180.–. Bei rabattberechtigten Fahrzeugen (§ 11 Abs. 1) reduziert sich auch die Mindeststeuer auf Fr. 90.– beziehungsweise Fr. 135.–.

Zu den Absätzen 2 und 3

Mit den Bemessungskriterien Gesamtgewicht und Normleistung werden batterieelektrische Fahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge technologiebedingt benachteiligt (vgl. Kap. 0). Mit den Reduktionsfaktoren gemäss Absätzen 2 und 3 werden diese unbeabsichtigten

Nachteile korrigiert. Mit dem folgenden Berechnungsbeispiel soll die Wirkung der Reduktionsfaktoren aufgezeigt werden:

### Berechnungsbeispiel

Fahrzeugmodell	Gesamtgewicht / Normleistung	*	Korrekturfak- tor	=	Besteuertes Gewicht / Leistung
Renault Zoe E (batterieelektrisch)	1'988 kg	*	80 %	=	1'590.4 kg
	100 kW	*	70 %	=	70.0 kW
Tesla Model 3 (batterieelektrisch)	2'305 kg	*	80 %	=	1844 kg
	360 kW	*	70 %	=	252 kW
Ford Kuga 2.5 (Plug-in-Hybrid)	2'320 kg	*	90 %	=	2'088.0 kg
	112 kW	*	85 %	=	95.2 kW

Für die Berechnung der Verkehrssteuer werden für Gesamtgewicht und Normleistung die jeweiligen Grundbeträge und Skalierungsfaktoren wie oben beschrieben verwendet. Somit ergeben sich für die drei Beispielmotoren folgende Verkehrssteuern:

Fahrzeugmodell	Grund- betrag	+	zusätzliches Gewicht / Leistung	*	Steuer pro Einheit	=	Teil- Steuer
Renault Zoe E (batterieelektrisch)	90 Fr.	+	190.4 ( 1'590.4 – 1400 ) kg	*	0.085 Fr.	=	106.2 Fr.
	90 Fr.	+	10 ( 70 – 60 ) kW	*	1.00 Fr.	=	100.0 Fr.
Tesla Model 3 (batterieelektrisch)	90 Fr.	+	444 ( 1'844 – 1400 ) kg	*	0.085 Fr.	=	127.7 Fr.
	90 Fr.	+	192 ( 252 – 60 ) kW	*	1.00 Fr.	=	282.0 Fr.
Ford Kuga 2.5 (Plug-in-Hybrid)	90 Fr.	+	688 ( 2'088 – 1400 ) kg	*	0.085 Fr.	=	148.5 Fr.
	90 Fr.	+	35.2 ( 95.2 – 60 ) kW	*	1.00 Fr.	=	125.2 Fr.
<b>Total Verkehrssteuer</b>							<b>Gesamt- Steuer</b>
<b>Renault Zoe E (batterieelektrisch)</b>							<b>206.2 Fr.</b>
<b>Tesla Model 3 (batterieelektrisch)</b>							<b>409.7 Fr.</b>
<b>Ford Kuga 2.5 (Plug-in-Hybrid)</b>							<b>273.7 Fr.</b>

## § 5 Motorräder

### § 5 Motorräder

<sup>1</sup> Für Motorräder berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:

a) Anteil Gesamtgewicht

1. bis 330 kg Fr. 25.–

2. für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.20

b) Anteil Normleistung

1. bis 12 Kilowatt Fr. 25.–

2. für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. –.50

<sup>2</sup> Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen.

<sup>3</sup> Für Kleinmotorräder beträgt die Verkehrssteuer Fr. 30.–.

<sup>4</sup> Für Motorfahrräder beträgt die Verkehrssteuer Fr. 20.–.

Zu den Absätzen 1 und 2

Wie bei den Personenwagen drängt es sich auch für Motorräder auf, die neue technologieneutrale Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht kombiniert mit Normleistung festzulegen (vgl. Kap. 4.2.1). Ebenso wird für Elektromotorräder am Gesamtgewicht ein Abzug gewährt, um die technologiebedingten Nachteile auszugleichen.

Kleinmotorfahrzeuge wurden bisher als Personenwagen besteuert (§ 8 Abs. 2 lit. a aStrG), obwohl sie geringe Masse aufweisen und entsprechend der Führerausweis-Berechtigung als Motorräder zugelassen werden (Bestand 2022: 1'076 Fahrzeuge). Dies führt zu ungerechtfertigt hohen Abgaben. Neu sollen Kleinmotorfahrzeuge ebenfalls als Motorräder besteuert werden.

Zu den Absätzen 3 und 4

Die Pauschalsteuer für Kleinmotorräder und Motorfahrräder werden vom bisherigen Recht unverändert übernommen. Elektrobikes, die eingelöst werden müssen, zählen zur Kategorie Motorfahrräder.

## § 6 Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht

### § 6 Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht

<sup>1</sup> Für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3'500 kg Gesamtgewicht beträgt die Verkehrssteuer

a) bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.–

b) zusätzlich von 1'500 bis 5'000 kg Nutzlast für jede volle oder angebrochene 500 kg Fr. 72.–

c) zusätzlich ab 5'000 kg Nutzlast für jede volle oder angebrochene 500 kg Fr. 84.–

Die Besteuerung der Nutzfahrzeuge wurde unverändert vom bisherigem Recht übernommen (§ 8 Abs. 1 lit. c aStrG). Der Begriff Nutzlast ist im Bundesrecht (Art. 7 Abs. 5 VTS) definiert.

## § 7 Wohnmotorwagen, Kleinbusse und Gesellschaftswagen

### § 7 Wohnmotorwagen, Kleinbusse und Gesellschaftswagen

<sup>1</sup> Für Wohnmotorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht und Kleinbusse richtet sich die Verkehrssteuer nach § 4.

<sup>2</sup> Für Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht über 3'500 kg beträgt die Verkehrssteuer bis 4'500 kg Gesamtgewicht Fr. 300.–, für jedes zusätzliche Kilogramm Gesamtgewicht Fr. –.10.

<sup>3</sup> Für Gesellschaftswagen beträgt die Verkehrssteuer bis 6'000 kg Gesamtgewicht Fr. 300.–, für jedes zusätzliche Kilogramm Gesamtgewicht Fr. –.10.

Die bisherige Besteuerung nach Steuer-PS wird abgelöst.

Für Fahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht wird mit Absatz 1 analog den Personenwagen auf die Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht kombiniert mit Normleistung umgestellt. Es gilt der gleiche Tarif wie für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge einschliesslich der Korrekturfaktoren für batterieelektrische Fahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge beim Gesamtgewicht und bei der Normleistung (§ 4 Abs. 2 und 3).

Für Fahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht – diese unterstehen der leistungsabhängigen oder der pauschalen Schwerverkehrsabgabe – wird ein neuer Tarif festgelegt, der nach Gesamtgewicht differenziert. Die Tarife für schwere Wohnmotorwagen (Abs. 2) und Gesellschaftswagen (Abs. 3) wurden ertragsneutral berechnet; für jede Fahrzeugkategorie bleibt der Gesamtertrag nach altem Recht und nach neuem Recht berechnet fast gleich.

Der bisherige Zuschlag pro Sitzplatz für Kleinbusse und Gesellschaftswagen wird eliminiert.

## § 8 Transportanhänger

### § 8 Transportanhänger

<sup>1</sup> Für Transportanhänger an Motorwagen beträgt die Verkehrssteuer

a) bis 500 kg Nutzlast Fr. 78.–

b) zusätzlich von 500 bis 5'000 kg Nutzlast für jede volle oder angebrochene 500 kg Fr. 18.–

c) zusätzlich ab 5'000 kg Nutzlast für jede volle oder angebrochene 1'000 kg Fr. 30.–

<sup>2</sup> Für Sattelanhänger ist die Hälfte der ordentlichen Verkehrssteuer zu entrichten.

Die Besteuerung der Transportanhänger entspricht inhaltlich unverändert dem bisherigen Recht (§ 8 Abs. 1 lit. d aStrG und § 10 Abs. 2 des Dekrets)

## § 9 Übrige Motorfahrzeug- und Anhängerarten

### § 9 Übrige Motorfahrzeug- und Anhängerarten

<sup>1</sup> Für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge gilt folgende Verkehrssteuer:

a) Traktore, Motor- und Arbeitskarren sowie Kombinationsfahrzeuge Fr. 60.–

b) Motoreinachser Fr. 24.–

<sup>2</sup> Für besondere gewerbliche Motorfahrzeuge beträgt die Verkehrssteuer bei einem Gesamtgewicht

a) bis 3'500 kg Fr. 120.–

b) über 3'500 kg bis 26'000 kg Fr. 240.–

c) über 26'000 kg Fr. 480.–

<sup>3</sup>Für besondere Arten von Anhängern gilt folgende Verkehrssteuer:

a) Wohn- und Sportgeräteanhänger bis 1'000 kg Gesamtgewicht Fr. 90.–

b) Wohn- und Sportgeräteanhänger über 1'000 kg Gesamtgewicht Fr. 120.–

c) Arbeitsanhänger bis 2'000 kg Gesamtgewicht Fr. 40.–

- d) Arbeitsanhänger über 2'000 kg Gesamtgewicht Fr. 60.–
- e) Schaustelleranhänger Fr. 60.–
- f) Transportanhänger an Motorrädern Fr. 30.–
- g) landwirtschaftliche Anhänger Fr. 20.–

Die Besteuerung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge wurde vom bisherigen Recht (§ 9 des Dekrets) unverändert übernommen.

Zu Absatz 2

Als besondere gewerbliche Motorfahrzeuge (blaue Nummernschilder) gelten gewerbliche Traktoren, Traktoren für gemischte Verwendung, gewerbliche Motoreinachser inklusive Anhänger, gewerbliche Motorkarren, leichte und schwere Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren.

Die Besteuerung der besonderen gewerblichen Motorfahrzeuge erfolgte schon nach bisherigem Recht mit Jahrespauschalen. Die Steuersätze werden jedoch nicht mehr nach Fahrzeugart differenziert. Im Sinne der Vereinfachung und um Abgrenzungsprobleme zu vermeiden wird neu nur noch nach Gesamtgewicht differenziert. Die Sätze<sup>33</sup> sind so festgelegt, dass gegenüber der bisherigen Besteuerung keine wesentlichen Erhöhungen oder Reduktionen erfolgen.

Zu Absatz 3

Die Pauschalsteuern für die besonderen Arten von Anhängern wurden vom bisherigen Recht (§ 10 Abs. 1 des Dekrets) übernommen. Auf die separate Fahrzeugkategorie für Einrad-Anhänger an PW (§ 10 Abs. 1 lit. a des Dekrets) wird aus Effizienzgründen jedoch verzichtet; die Anzahl der Fahrzeuge ist verschwindend klein, und die Daten müssten aufgrund einer Selbstdeklaration manuell erfasst werden. Aus demselben Grund fällt die Reduktionsmöglichkeit gemäss § 10 Abs. 2 des Dekrets für besonders genutzte Anhänger (zum Beispiel Höchstgeschwindigkeit 25 km/h) weg.

## § 10 Ausnahmefahrzeuge

### § 10 Ausnahmefahrzeuge

<sup>1</sup> Für Ausnahmefahrzeuge wird die Verkehrssteuer nach den Ansätzen für die betreffende Fahrzeugart erhoben.

<sup>2</sup> Für die intensivere Benutzung der Strasseninfrastruktur sind Zuschläge zu entrichten. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

Die Bestimmung entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung (§ 13 des Dekrets). Die entsprechenden Zuschläge sind heute in den §§ 15–22 der Verordnung<sup>34</sup> detailliert geregelt.

---

<sup>33</sup> Der Bund (ASTRA) hat festgelegt, dass neu auch schwere gewerbliche Motorfahrzeuge (zum Beispiel Saugbagger) unter dieser Kategorie (bisher weisse Nummernschilder, neu blaue Nummernschilder) eingelöst werden können. Es wird deshalb ein dritter Steuersatz (über 26'000 kg Gesamtgewicht) eingeführt.

<sup>34</sup> Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr vom 5. November 1984 (SAR 755.111)

## § 11 Ökologische Tarifierpassung

### § 11 Ökologische Tarifierpassung

<sup>1</sup> Auf der Verkehrssteuer für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge der Kategorien Personenwagen, Motorräder sowie schwere und leichte Nutzfahrzeuge wird ein Rabatt gewährt, der in den ersten drei Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes 50 % und in den nächsten drei Jahren 25 % beträgt.

<sup>2</sup> Auf der Verkehrssteuer der Personenwagen und Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3'500 kg, die nicht rabattberechtigt sind, wird eine Tarifierhöhung von 2,7 % vorgenommen; für nicht rabattberechtigte Motorräder beträgt die Tarifierhöhung 2 %.

<sup>3</sup> Plug-in-Hybridfahrzeuge, Wohnmotorwagen und Veteranenfahrzeuge sind von der Tarifierhöhung ausgenommen.

<sup>4</sup> Die Tarifierhöhung ist nicht befristet.

Die Ökologische Tarifierpassung ist in Kapitel 4.3 ausführlich erläutert.

## § 12 Kollektivfahrzeugausweise

### § 12 Kollektivfahrzeugausweise

<sup>1</sup> Bei Verwendung eines Kollektivfahrzeugausweises beträgt die Verkehrssteuer für

- a) Motorwagen und Ausnahme-Motorfahrzeuge Fr. 960.–
- b) Anhänger und Ausnahme-Anhänger Fr. 240.–
- c) Arbeitsmaschinen und Arbeitsanhänger Fr. 150.–
- d) landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Fr. 100.–
- e) Motorräder Fr. 180.–
- f) Kleinmotorräder Fr. 40.–

Die Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung (§ 11 des Dekrets). Kollektivfahrzeugausweise werden umgangssprachlich als "Garagennummern" bezeichnet.

Motorwagen sind in Art. 10 Abs. 1 VTS definiert. Darunter fallen sämtliche steuerpflichtigen Fahrzeuge ausser jenen, die unter lit. b bis f erwähnt sind, sowie Motorfahräder.

## § 13 Wechselschilder

### § 13 Wechselschilder

<sup>1</sup> Für Wechselschilder wird die Verkehrssteuer für das Fahrzeug mit der höchsten Jahressteuer erhoben. Zusätzlich sind folgende Zuschläge zu entrichten:

- a) für Motorwagen (ausgenommen Arbeitsmaschinen) Fr. 60.–
- b) für alle übrigen Fahrzeuge Fr. 20.–

Die Bestimmung lehnt sich an der bisherigen Regelung an (§ 12 des Dekrets). Wie bisher ist für das erste Fahrzeug – das mit der höchsten Jahressteuer – die ordentliche Steuer zu entrichten. Zusätzlich ist ein fester Zuschlag von Fr. 60.– beziehungsweise 20.– zu entrichten. Der bisher differenzierte Zuschlag (nach Anzahl zusätzlich eingelöster Fahrzeuge) fällt weg.

## § 14 Tagespauschale

### § 14 Tagespauschale

<sup>1</sup> Für Fahrzeuge, die nur tageweise mit Tagesausweis verkehren, wird eine Tagespauschale erhoben. Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten durch Verordnung.

Die Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung (§ 15 Abs. 3 des Dekrets). Gemäss § 8 Abs. 1 der Verordnung können Fahrzeuge mit Tagesausweis während maximal vier Tagen verkehren. Die Tagespauschale beträgt für alle Fahrzeugkategorien 50 Franken für 24 Stunden sowie 10 Franken für die Verlängerung für je weitere 24 Stunden. Es ist vorgesehen, diese Regelung unverändert in die neue Verordnung zu übernehmen.

## § 15 Anpassung an die Teuerung

### § 15 Anpassung an die Teuerung

<sup>1</sup> Der Grosse Rat kann durch Dekret eine Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung beschliessen, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise dauerhaft um 5 Prozentpunkte verändert hat und die Finanzierung aufgrund des Fondsbestands der Strassenrechnung dies ermöglicht respektive erforderlich macht.

Die Möglichkeit des Grossen Rats, die Verkehrssteuertarife bei Bedarf der Teuerung anzupassen, ist in Kapitel 4.4 ausführlich erläutert.

Mit dem Begriff dauerhaft ist festgehalten, dass die Änderung des Landesindexes über mehrere Jahre erfolgt sein muss. Jedenfalls genügt eine einmalige Änderung, die sich im Folgejahr allenfalls wieder korrigiert, für eine Tarifierpassung nicht.

Ebenso kann eine einmalige Unterdeckung in der Strassenrechnung keine Tarifierpassung bei den Verkehrssteuern rechtfertigen. Bei einer einmaligen oder temporären, vorübergehenden Unterdeckung steht dem Grossen Rat die Möglichkeit zur Verfügung, die Strassenrechnung zu verschulden (§ 28 StrG).

Die Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung wird sinnvollerweise auf Anfang einer Steuerperiode, also auf 1. Januar in Kraft gesetzt.

## § 16 Steuerbezug

### § 16 Steuerbezug

<sup>1</sup> Die Steuerperiode ist das Kalenderjahr.

<sup>2</sup> Die Verkehrssteuer wird nach der Zahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben. Zu viel bezahlte Steuern werden zurückerstattet.

<sup>3</sup> Die Jahressteuer für das folgende Jahr wird in der Regel am 30. November fällig. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage. Der Regierungsrat kann eine längere Zahlungsfrist anordnen.

<sup>4</sup> Im Übrigen regelt der Regierungsrat die Einzelheiten des Steuerbezugs und der Rückerstattung durch Verordnung.

Der Bezug der Verkehrssteuer ist heute in den §§ 15–18 des Dekrets und den §§ 34–40 der Verordnung geregelt. Diese Regelung hat sich grundsätzlich bewährt und soll im Wesentlichen unverändert übernommen werden (vgl. Kap. 4.5.2). Die Eckpfeiler der Steuerbezugsregelung sind in der vorliegenden Gesetzesbestimmung zu regeln; die Einzelheiten regelt der Regierungsrat in der Verordnung.



Zu Abs. 1

Wie bisher (§ 15 Abs. 1 des Dekrets) gilt das Kalenderjahr als Steuerperiode.

Zu Abs. 2

Neu werden auch die bisherigen Pauschalsteuern pro Tag der Verkehrszulassung bezogen.

Wird ein Fahrzeug im Lauf des Jahres eingelöst, ist die Verkehrssteuer anteilmässig für die restlichen Tage bis zum Jahresende zu bezahlen. Wird das Fahrzeug im Lauf des Jahres ausser Verkehr gesetzt und das Nummernschild zurückgegeben, wird die Verkehrssteuer anteilmässig zurückerstattet. Analog wird bei einem Fahrzeugwechsel vorgegangen.

Zu Abs. 3

Wie bisher (§ 16 Abs. 2 des Dekrets) wird die Rechnung für das folgende Jahr in der Regel im November verschickt und ist innert 30 Tagen zu bezahlen. Aus systemtechnischen Gründen kann die Rechnung bei einer Änderung der Tarife (zum Beispiel bei Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes) ausnahmsweise erst im Januar für das laufende Jahr verschickt werden. Ebenso kann der Regierungsrat in ausserordentlichen Lagen (zum Beispiel Pandemie) durch Verordnung eine Verlängerung der Zahlungsfrist anordnen.

Die Verjährung der Steuerforderung und des Rückerstattungsanspruchs richtet sich nach § 5 VRPG<sup>35</sup>.

Zu Abs. 4

In der Verordnung sind die Detailregelungen für den Bezug und die Rückerstattung der Verkehrssteuern festzulegen. Die heutige Regelung und Praxis kann im Wesentlichen unverändert übernommen werden.

## **§ 17 Inkrafttreten**

§ 17 Inkrafttreten

<sup>1</sup> Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Die Verkehrssteuer wird pro Kalenderjahr bezogen (§ 15 Abs. 1 des Dekrets). Diese bewährte Regelung soll beibehalten werden (§ 16 Abs. 1 VSG). Das Gesetz ist deshalb auf den Anfang eines Kalenderjahres in Kraft zu setzen.

Nach heutiger Planung kann das Gesetz auf den 1. Januar 2025 in Kraft treten. Sollte jedoch ein Referendum ergriffen werden, dann kann dieser Termin nicht eingehalten werden. Die Inkraftsetzung muss deshalb durch den Regierungsrat erfolgen.

---

<sup>35</sup> Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG) vom 4. Dezember 2007, SAR 271.200

## 5.2 Fremdänderung

### Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG)

Bisheriges Recht	Neues Recht
Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) vom 15. Juni 2021 (SAR 751.200)	
§ 25 Ertrag <sup>1</sup> Zu Gunsten der Strassenrechnung gehen a) der Ertrag der Motorfahrzeugabgaben, b) ...	a) der Ertrag der <u>Verkehrssteuern</u> ,

Der in § 25 StrG verwendete bisherige Begriff "Motorfahrzeugabgaben" ist durch den neuen Begriff "Verkehrssteuern" zu ersetzen.

Weitere Gesetzesanpassungen sind nicht erforderlich.

## 5.3 Aufhebung von Erlassen

Mit dem Inkrafttreten des neuen Verkehrssteuergesetzes kann das Strassengesetz 1969 (aStrG) vom 17. März 1969 aufgehoben werden.

## 6. Auswirkungen

### 6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Auf die allgemeine Staatsrechnung (ordentliche Rechnung) hat die Revision keine Auswirkungen. Die Verkehrssteuer und ihre Umsetzung gehen zu Gunsten und zu Lasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung.

Die Revision ist grundsätzlich ertragsneutral. Die neue Verkehrssteuer wurde so bemessen, dass der Gesamtertrag für die Strassenrechnung gegenüber dem bisherigen Recht ungefähr gleich bleibt. Der Regierungsrat rechnet in den Jahren 2023 bis 2026 mit einem Ertrag von 149 bis 156 Millionen Franken (Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026).

Im Interesse der Vereinheitlichung (gleicher Tarif für bisher unterschiedlich besteuerte Fahrzeugkategorien) resultieren zwischen den einzelnen Fahrzeugkategorien geringfügige Verschiebungen. Bei der ökologischen Tarifanpassung können die Rabatte für schwere Nutzfahrzeuge nicht kompensiert werden; der Ertrag der Strassenrechnung wird einmalig insgesamt um knapp 2 Millionen Franken reduziert (vgl. Kap. 4.3.4). Zudem ist bei den bisherigen Jahrespauschalen (neu Bezug pro rata temporis, vgl. Kap. 4.5.2) mit einer jährlichen Ertragseinbusse von schätzungsweise 0,7 Millionen Franken zu rechnen.

Daraus resultiert für die Strassenrechnung ein Minderertrag von insgesamt einmalig rund 2,0 Millionen Franken, respektive rund 0,2 Millionen Franken jährlich wiederkehrend, gemäss folgender Tabelle:

Auswirkungen auf Strassenrechnung	Mehrertrag (+) / Minderertrag (-)		Thema
	Einmalig Mio. Fr.	Jährlich wiederkehrend Mio. Fr.	
Schwere Nutzfahrzeuge	- 2.0	-	Ökologische Tarifierpassung
Personenwagen	-	- 0.5 (- 0.4 %)	Vereinheitlichung Tarif
Leichte Nutzfahrzeuge	-	+ 0.7 (+ 6.3 %)	Vereinheitlichung Tarif
Leichte Wohnmotorwagen	-	+ 0.3 (+ 13.0 %)	Vereinheitlichung Tarif
Kleinbusse	-	-	-
Pauschalen	-	- 0,7	Teilbarkeit
<b>Total</b>	<b>- 2.0</b>	<b>- 0.2</b>	

Zusammenfassend kann die Revision im Wesentlichen als ertragsneutral bezeichnet werden.

Als Initiierungsaufwand ist das VIACAR-System neu zu programmieren. Dieser Aufwand wird auf einmalig 0,28 Millionen Franken geschätzt. Unabhängig von der Revision wird eine neue Software-Version eingeführt, weshalb dieser Aufwand nicht nur als Auswirkung der Revision zu betrachten ist. Im Übrigen hat die Revision keine finanziellen und auch keine personellen Auswirkungen auf den Kanton. Der Aufwand, welcher sich aus der Umsetzung der neuen Bemessungsgrundlage ergibt, sowie die daraus resultierenden ausserordentlichen Testaufwände werden mit dem bestehenden Personal abgedeckt.

## 6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Auswirkungen auf die Wirtschaft sind als gering einzustufen. Wichtig ist, dass die Finanzierung der Infrastruktur Kantonsstrasse mit der Revision langfristig sichergestellt ist.

## 6.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Auswirkungen der Revision auf die Gesellschaft sind gering und rein finanzieller Natur, da die Höhe der Steuer die Fahrzeughalter als Steuersubjekt direkt betrifft.

## 6.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Mit dem vorgesehenen Rabatt-System (vgl. Kap. 4.3) werden Anreize zur Förderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen. Kaufentscheide zugunsten eines Elektrofahrzeugs anstelle eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor haben eine positive Auswirkung auf die Umwelt. Im Übrigen werden die Auswirkungen der Revision auf die Umwelt und das Klima als gering eingeschätzt.

## 6.5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Durch die Revision ergeben sich keine Auswirkungen auf die Gemeinden.

## 6.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen werden durch die Revision nicht berührt.

## 7. Weiteres Vorgehen

Anhörung	1./2. Quartal 2023
Grosser Rat 1. Lesung	3./4. Quartal 2023
Grosser Rat 2. Lesung	1./2. Quartal 2024
Referendumsfrist	2./3. Quartal 2024
Ausführungsrecht	2./3. Quartal 2024
Umsetzung (Programmierung Viacar)	3./4. Quartal 2024
Inkrafttreten	1. Januar 2025

### Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

Der vorliegende Entwurf eines Verkehrssteuergesetzes (VSG) wird in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.













#### Anhang

- Übersicht über kantonale Motorfahrzeugsteuern (Stand Ende Oktober 2022)















#### Beilage

- Synopse

Erläuterungen: BEV: Batterie-Elektrofahrzeuge (nur Elektroantrieb); HEV: Hybrid-Elektrofahrzeuge (Benzin- oder Dieselmotor und Elektromotor); CNG: Erdgas-Biogasfahrzeuge; H<sub>2</sub>: Wasserstofffahrzeug; FCEV: Brennstoffzellenfahrzeug; PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle, Kombination aus Elektromotor und Verbrennungsmotor, wobei die Batterie extern aufgeladen werden kann; EE-Kat.: Energieeffizienz-Kategorie gemäss Energieetikette; IV: Inverkehrsetzung

Kt.	Bemessungsgrundlage	Ökologische Anreize
 AG	Steuer-PS = Hubraum in cm <sup>3</sup> x 5,093 / 1000 BEV: Steuer-PS = kW x 0,1 <sup>36</sup>	
 AI	Gesamtgewicht	<i>Gesetzlich möglich (Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz, Art. 5) aktuell keine umgesetzt</i>
 AR	Gesamtgewicht	
 BE	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: Vergünstigung von 60% (Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre) <u>Technologieunabhängig</u> : Vergünstigungen für EE-Kat. A (40%) und B (20%) für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre
 BL	Gesamtgewicht	<u>Technologieunabhängig</u> : je nach CO <sub>2</sub> -Ausstoss: Befristete Ermässigung für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre Permanenter Zuschlag Der Regierungsrat regelt Höhe und Abstufung von Ermässigung und Zuschlag und passt die CO <sub>2</sub> -Grenzwerte der technologischen Entwicklung an
 BS	Leergewicht und CO <sub>2</sub> Emissionen	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: 50% Rabatt (befristet: solange der Fahrzeugbestand dieser Personenwagen in Basel-Stadt weniger als 5% beträgt und während höchstens 10 Jahren)
 FR	Leistung gemäss Typengenehmigung, Übereinstimmungsbescheinigung oder Gesamtgewicht	<u>Technologieunabhängig</u> : Reduktion (30%) für EE-Kat. A <u>Technologiespezifisch</u> : Reduktion (30%) für BEV und H <sub>2</sub> , Reduktion (15%) für HEV und CNG
 GE	Leistung (kW)	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV befreit (erste 3 Jahre) <u>Technologieunabhängig</u> : Bonus <121g CO <sub>2</sub> /km (50%) Malus >200g CO <sub>2</sub> /km (50%) Befreiung (erste 3 Jahre) falls <31g CO <sub>2</sub> /km
 GL	Hubraum	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV befreit <u>Technologieunabhängig</u> : Reduktion (Bonus) für EE-Kat. A (100%) und B (75%) für erste 3 Jahre Zuschlag (Malus) auf EE-Kat. F (20%) und G (30%)
 GR	Hubraum BEV (alle Antriebstechnologien ohne Hubraum): Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV Rabatt 80% <u>Technologieunabhängig</u> : Rabatt <110g CO <sub>2</sub> /km (60%), <95g CO <sub>2</sub> /km (80%). Die Regierung reduziert die CO <sub>2</sub> -Grenzwerte alle 2 Jahre
 JU	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV, CNG, Fahrzeuge ohne fossile Treibstoffe, 50% Rabatt <i>Annahme einer Volksinitiative am 15. Mai 2022, welche u. a. eine Besteuerung nach CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km verlangt.</i>
 LU	Steuer-PS (Hubraum)	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV, HEV, H <sub>2</sub> , FCV, Gas: Vergünstigung um 20%

<sup>36</sup> Die Bemessungsgrundlage für Elektrofahrzeuge war immer kW. Vor dem 1.2012 galt 1 kW = 1 Steuer-PS; was zu sehr hohen Abgaben für Elektrofahrzeugen führte; seit dem 1.2012 gilt 1 kW = 0,1 Steuer-PS (befristete Regelung durch Exekutive auf Verordnungsstufe).

Kt.	Bemessungsgrundlage	Ökologische Anreize
	Für alternative Antriebe: Berechnung aus Leistung (kW) mit Umrechnungsfaktoren 0.055 bis 0.075	<u>Technologieunabhängig</u> : Zuschlag von 30% für Motorfahrzeuge, welche um drei oder mehr Euro-Emissionskategorien (d.h. lokale Schadstoffemissionen) schlechter eingestuft sind als die aktuell geltende (Stand Mai 2022: B00, B01, B02 und B03)
 NE	Grundtarif von 250 Fr. Variabler Anteil aus CO <sub>2</sub> -Emissionen und Fahrzeugalter	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV und FCEV: nur Grundtarif, CNG: 20% Rabatt
 NW	Hubraum BEV: Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV: 50% Ermässigung BEV, CNG, andere alternative Antriebe oder Treibstoffe (inklusive E85, Biodiesel): 75% Ermässigung <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A befreit für erste 3 Jahre
 OW	Hubraum BEV: pauschal	<u>Technologiespezifisch</u> : HEV: 50% Ermässigung für erste 2 Jahre BEV, CNG, andere alternative Antriebe oder Treibstoffe (ausser E85, Biodiesel): 70% Ermässigung für erste 2 Jahre <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A Befreiung zu 50% für erste 2 Jahre EE-Kat. B Befreiung zu 25% für erste 2 Jahre EE-Kat. G (und Fahrzeuge ohne EE-Kat.): Zuschlag von 60 Fr.
 SG	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: Steuererlass für Jahr der 1. IV und folgende 3 Jahre, danach 50% <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A: Steuererlass für Jahr der 1. IV und folgende 3 Jahre (Maximaler Wert für CO <sub>2</sub> -Ausstoss: Benzin und Diesel 95 g CO <sub>2,NEFZ</sub> bzw. 118 g CO <sub>2,WLTP</sub> ; für CNG 104 g CO <sub>2,NEFZ</sub> bzw. 129 g CO <sub>2,WLTP</sub> )
 SH	Hubraum BEV nach Leistung (kW)	
 SO	Hubraum	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: Steuerbefreiung
 SZ	Leistung (kW) und Gesamtgewicht	
 TG	Hubraum BEV: pauschal 96 Fr.	<u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A: 50% Ermässigung (Bonus), Kat. B: 25% Ermässigung (Bonus) für Jahr der 1. IV und folgende 4 Jahre Zuschlag (Malus) 50% für EE-Kat. F und G (unbefristet)
 TI	Leistung (kW) und Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV 100%, HEV: 50%, CNG: 75% Bonus
 UR	Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV (und Fahrzeuge, «die diesen gleichgestellt sind»): Ermässigung um einen Drittel
 VD	Leistung (kW) und Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : CNG und Biotreibstoffe: 75% Reduktion BEV: Fr. 25.- pauschal <u>Technologieunabhängig</u> : 75% Reduktion bei <120g CO <sub>2</sub> /km
 VS	Hubraum BEV: Leistung (kW)	<i>Aufhebung Ökobonus per 01.01.2016</i>
 ZG	Hubraum BEV: Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV 50% Reduktion
 ZH	Hubraum und Gesamtgewicht	<u>Technologiespezifisch</u> : BEV: Steuerbefreiung <u>Technologieunabhängig</u> : EE-Kat. A und <130g CO <sub>2</sub> /km: 80% Rabatt für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre EE-Kat. B und <130g CO <sub>2</sub> : 50% Rabatt für Jahr der 1. IV und 3 Folgejahre