

STAATSKANZLEI

Kommunikationsdienst des Regierungsrats

3. Februar 2023

FACTSHEET

Verkehrssteuergesetz

1. Ausgangslage

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.

2. Handlungsbedarf

Die Revision des neuen Verkehrssteuergesetzes ist aus mehreren Gründen erforderlich. Die Anzahl Fahrzeuge wird voraussichtlich längerfristig stagnieren und gleichzeitig wird erwartet, dass die Teuerung fortschreitet. Ohne eine entsprechende Revision des Verkehrssteuergesetzes wird eine Unterdeckung der Strassenrechnung eintreten, mit welcher der Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrasseninfrastruktur finanziert wird.

Zudem ist heute die Verkehrssteuer auf Personenwagen (PW) einseitig auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet. Für andere Antriebstechnologien wird die Steuer mit Umrechnungsfaktoren berechnet. Diese Umrechnung wurde aus heutiger Sicht damals zu hoch angesetzt und führt zu einer Benachteiligung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb wie Elektro- und Hybridfahrzeuge. Dies widerspricht den Zielen des Kantons in der Klimapolitik und hinsichtlich der angestrebten Reduktion der Treibhausgas-Emissionen (Dekarbonisierung und Netto-Null-Ziel bis 2050). Auch wird die Umrechnung als intransparent empfunden.

Die heutige Regelung sieht zudem bei gewissen Fahrzeugarten sehr differenzierte Abgabentarife vor, was zu Abgrenzungsproblemen führen kann und einen grossen Verwaltungsaufwand verursacht. Darüber hinaus sind formalrechtliche Änderungen erforderlich, weil heute wichtige Themen im Dekret geregelt sind, obwohl wichtige Bestimmungen in der Form des Gesetzes geregelt werden müssen (§ 78 Abs. 1 KV).

Die Revision richtet sich deshalb an den Zielen aus, dass die Finanzierung für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrasseninfrastruktur langfristig gesichert und ertragsneutral ist. Die Bemessung der Steuer ist nach dem Verursacher- und Nutzniesserprinzip auszugestalten und soll die Ziele der Klimapolitik und der Dekarbonisierung umsetzen. Die Revision soll zudem die Transparenz erhöhen, den administrativen Aufwand optimieren und die notwendige rechtstechnische Aktualisierung abbilden.

2.1 Bemessungsgrundlagen

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 technologie-neutrale Bemessungsgrundlage zu evaluieren. Zudem ist mit einer ökologischen Ausrichtung der PW-Besteuerung der grösste Lenkungseffekt zu erzielen. Die Personenwagen machen rund 70 Prozent der gesamten im Aargau eingelösten Fahrzeugflotte sowie rund 75 Prozent des gesamten Ertrags der Verkehrssteuer aus.

Als neue Bemessungsgrundlage für Personenwagen schlägt der Regierungsrat die Kombination von Gewicht und Leistung vor. So können die Vorteile der beiden Einzelvarianten summiert werden. Diese Parameter sind im Gegensatz zur heutigen Bemessung nach Hubraum grundsätzlich technologie-neutral. Jedoch werden Elektro- (BEV), Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) durch den Parameter Gewicht benachteiligt, da sie bedingt durch zusätzlich nötige Komponenten (Batterie, Brennstoffzellen) ein höheres Gewicht aufweisen. Diese Antriebstechnologien sind weniger umweltbelastend, da sie im Betrieb kein oder fast kein CO₂ ausstossen. Deshalb schlägt der Regierungsrat vor, für Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge beim Gewicht den Reduktionsfaktor von 20 Prozent einzuführen. Für Plug-in-Hybridfahrzeuge, die nur teilweise rein elektrisch betrieben werden, schlägt der Regierungsrat den halb so grossen Reduktionsfaktor vor, also 10 Prozent. Elektrofahrzeuge sind beim Parameter Leistung benachteiligt, weil sie oft eine sehr hohe Normleistung (Spitzenleistung) aufweisen. Diese technisch bedingten Benachteiligungen sollen mit Reduktionsfaktoren beseitigt werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb für Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge einen Reduktionsfaktor von 30 Prozent und für Plug-in-Hybridfahrzeuge den halben Reduktionsfaktor von 15 Prozent vor.

Quantitative Einschätzung

Abgabe Gesamtgewicht:

- Grundbetrag Fr. 90 bis 1'400 kg Gesamtgewicht
- Zusätzliche Fr. 0.085 für jedes zusätzliche kg

Abgabe Normleistung:

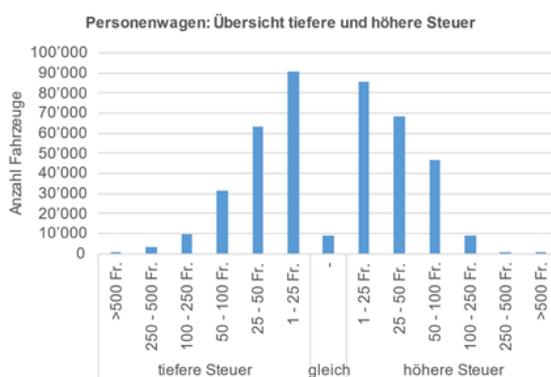
- Grundbetrag 90 Fr. bis 60 kW Normleistung
- Zusätzliche Fr. 1 für jedes zusätzliche kW

Für alle Personenwagen:

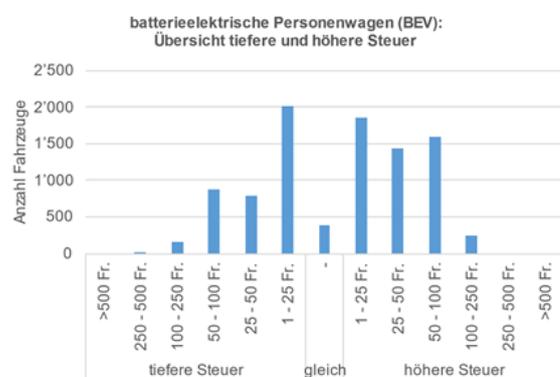
Abgabe von Fr. 180 bis Fr. 861
(mittlere Abgabe: Fr. 293.39)

Gesamtertrag 122,1 Mio. Fr.
(heute: 122,5 Mio. Fr.)

Vergleich tiefere und höhere Steuer



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



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

Tabelle 1: Quantitative Einschätzung der neuen Steuer

Die neue Bemessungsgrundlage soll auch für leichte Nutzfahrzeuge und Wohnmotorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht sowie Motorräder und Kleinbusse eingeführt werden. Für Wohnmotorwagen über 3'500 kg Gesamtgewicht, Gesellschaftswagen (mit mehr als neun Sitzplätzen) und besondere gewerbliche Motorfahrzeuge wird neu die Besteuerung nach Gesamtgewicht erfolgen. Die Veteranenfahrzeuge werden heute und künftig für die Besteuerung wie übliche Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung behandelt. Die Besteuerung der Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht sowie der Transportanhänger nach Nutzlast kann unverändert beibehalten werden. Auch bei der Besteuerung der übrigen Fahrzeugarten sind keine, oder nur marginale, Anpassungen vorgesehen.

Fahrzeuggruppen	Bestand 2022	Heute	Künftig
Personenwagen (inkl. als PW eingelöste Lieferwagen)	415'196	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Leichte Nutzfahrzeuge, Wohnmotorwagen ≤ 3,5 t	41'711	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Motorräder (exkl. Kleinmotorräder)	61'505	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Kleinbusse	278	Hubraum (Steuer-PS) + Zuschlag pro Sitzplatz	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Schwere Nutzfahrzeuge > 3,5 t	6'721	Nutzlast	Unverändert
Transportanhänger	41'360	Nutzlast	Unverändert
Wohnmotorwagen > 3,5 t	670	Hubraum (Steuer-PS)	Gesamtgewicht
Gesellschaftswagen > 9 Sitzplätze	389	Hubraum (Steuer-PS) + Zuschlag pro Sitzplatz	Gesamtgewicht
Besondere gewerbliche Motorfahrzeuge	1'953	Pauschalen	Gesamtgewicht
Veteranenfahrzeuge	11'500	Je nach Fahrzeug	Je nach Fahrzeug
Arbeitsmotorwagen, Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Kleinmotorräder, Motorfahrräder, Garagennummern (Kollektiv-Fahrzeugausweise)	49'461	Pauschalen (Ansätze nach Fahrzeugart zuzüglich Gebühr)	Unverändert**
Wechselschilder	48'206	Ansätze nach Fahrzeugart zuzüglich Pauschale	Unverändert**

Tabelle 2: Übersicht der Besteuerung der Fahrzeuggruppen

* Abzüge an Gesamtgewicht/Normleistung für batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybrid und Brennstoffzellen

** Mit marginalen Anpassungen:

- Besondere Arten von Anhängern, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Kleinmotorräder, Motorfahrräder und Wechselschilder: Pauschalen künftig teilbar (Bezug pro rata temporis)
- Wechselschilder: Pauschale nur noch für zweites Fahrzeug, nicht aber für allfällige weitere Fahrzeuge
- Spezialanhänger: Halbierung Pauschalen fällt weg

2.2 Förderung von klimafreundlichen Fahrzeugtechnologien

Klimafreundliche Fahrzeugtechnologien sollen mit einem Rabatt gefördert werden. Der Rabatt gilt ausschliesslich für Fahrzeuge mit Antriebstechnologien ohne direkte CO₂-Emissionen. Dies sind Personenwagen, Motorräder¹ und leichte Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem oder Brennstoffzellen-Antrieb. Die rabattberechtigten Fahrzeuge werden innerhalb der ersten drei Jahre (2025–2027) mit 50 Prozent und in den letzten drei Jahren (2028–2030) der Befristungsdauer mit 25 Prozent von der Verkehrssteuer befreit. Nach Ablauf der sechs Jahre erhält kein Fahrzeug mehr einen Rabatt.

Die Ertragsneutralität wird mittels Tarifierhöhungen 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.

Auch für schwere Nutzfahrzeuge werden Rabatte für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellen-Fahrzeuge gewährt. Da diese bereits durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) belastet sind, werden sie von den Tarifierhöhungen ausgenommen. Deshalb werden für diese Kategorie einzig Rabatte für batterieelektrische 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 neuen VSG gehen zu Lasten der Strassenrechnung.

Fahrzeuggruppen	Antriebstechnologie	Rabatt	Tarifierhöhung
Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder	Batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellen	×	×*
Schwere Nutzfahrzeuge	Batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellen	×	

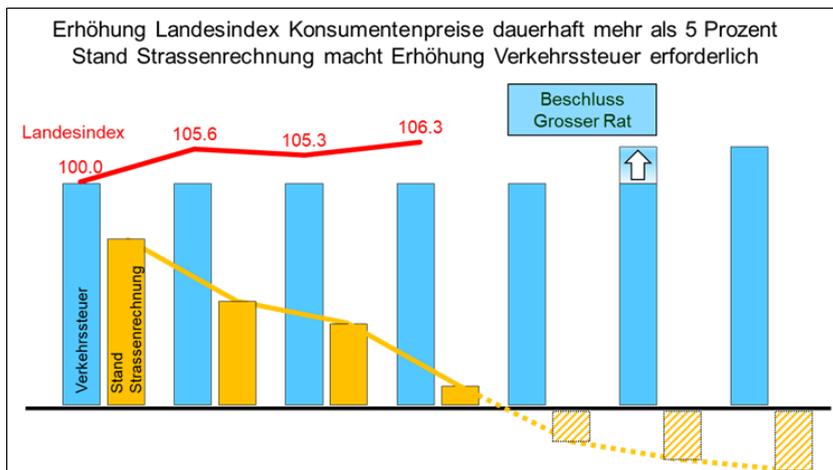
Tabelle 3: Tarifierhöhungen

*ausgenommen Plug-in Hybridfahrzeuge

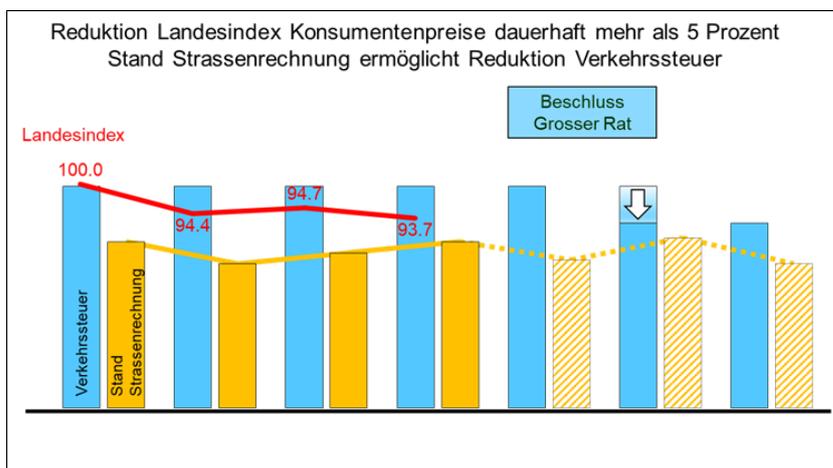
2.3 Teuerung

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 Für Motorräder sind keine Daten zu CO₂-Emissionen verfügbar.



Grafik 1: Mögliche Teuerungsanpassung (Erhöhung Verkehrssteuer)



Grafik 2: Mögliche Teuerungsanpassung (Reduktion Verkehrssteuer)

3. Anhörung und provisorischer Verkehrssteuerrechner

Die Anhörung läuft vom 3. Februar 2023 bis am 5. Mai 2023. Die Anhörungsunterlagen sind unter www.ag.ch/anhörungen zu finden. Unter www.ag.ch/strassenverkehrsamt kann mit einem provisorischen Verkehrssteuerrechner berechnet werden, wie hoch die Steuer unter dem neuen Verkehrssteuergesetz erhoben wird.