

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Generalsekretariat

12. April 2024

FACT SHEET

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 ([Strassengesetz: Neue Rechtslage ab 1. Januar 2022 - Kanton Aargau](#)). Im zweiten Paket ist nun ein neues Verkehrssteuergesetz (VStG; bisher Motorfahrzeugabgaben genannt) mit geplanter Inkraftsetzung per 1. Januar 2026 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 einseitig auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet. Für andere Antriebstechnologien wird die Steuer mit Umrechnungsfaktoren berechnet. 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 Verfassung des Kantons Aargau).

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 unterstützen. Die Revision soll zudem die Transparenz erhöhen, den administrativen Aufwand optimieren und die notwendige rechtstechnische Aktualisierung abbilden.

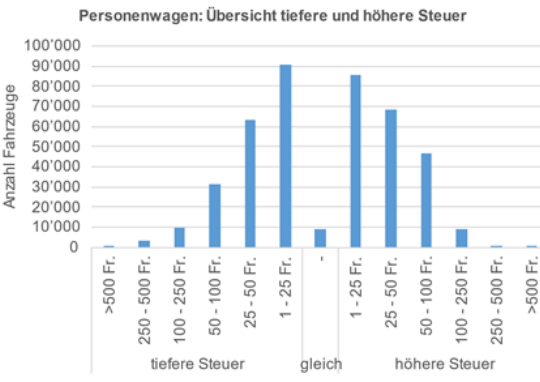
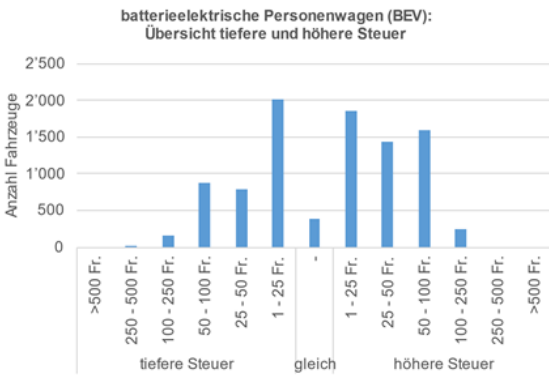
2.1 Bemessungsgrundlagen

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. Die Personenwagen machen rund 70 % der gesamten im Kanton 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. So können die Vorteile der beiden Einzel-Varianten summiert werden. Diese Parameter sind im Gegensatz zur heutigen Bemessung nach Hubraum grundsätzlich technologieneutral. 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 % einzuführen. Für Plug-in-Hybridfahrzeuge, die nur teilweise rein elektrisch betrieben werden, schlägt der Regierungsrat den halb so grossen Reduktionsfaktor vor, also 10 %. 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 % und für Plug-in-Hybridfahrzeuge den halben Reduktionsfaktor von 15 % vor.

Tabelle 1: Quantitative Einschätzung der neuen Steuer

<p>Quantitative Einschätzung</p> <p>Abgabe Gesamtgewicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundbetrag Fr. 90.– bis 1400 kg Gesamtgewicht - Zusätzliche Fr. 0.085 für jedes zusätzliche kg <p>Abgabe Normleistung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundbetrag Fr. 90.– bis 60 kW Normleistung - Zusätzliche Fr. 1.– für jedes zusätzliche kW 	<p>Für alle Personenwagen:</p> <p>Abgabe von Fr. 180.– bis Fr. 861.– (mittlere Abgabe: Fr. 293.39)</p> <p>Gesamtertrag 122.1 Millionen Franken (heute: 122.5 Millionen Franken)</p>
<p>Vergleich tiefere und höhere Steuer</p>  <p>Personenwagen: Übersicht tiefere und höhere Steuer</p> <p>Die neue Steuer führt für 197'994 Personenwagen zu einer geringeren Steuer und für 209'304 zu einer höheren Steuer.</p>	 <p>batterieelektrische Personenwagen (BEV): Übersicht tiefere und höhere Steuer</p> <p>Die neue Steuer führt für 3'855 batterie-elektrische PW zu einer geringeren Steuer und für 5'139 zu einer höheren Steuer.</p>

Die neue Bemessungsgrundlage soll auch für leichte Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast und Wohnmotorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht sowie Motorräder und Kleinbusse eingeführt werden. Für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast über 1'000 kg schlägt der Regierungsrat in der Botschaft zur 2. Beratung im Grossen Rat die Übernahme des bisherigen Tarifs vor.

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 sollen heute und künftig für die Besteuerung wie übliche Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung behandelt werden. Die saisonale Verwendung kann berücksichtigt werden, eine Flat Tax lehnt der Regierungsrat in der Botschaft zur 2. Beratung im Grossen Rat ab. 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.

Tabelle 2: Übersicht der Besteuerung der Fahrzeuggruppen

Fahrzeuggruppen	Bestand 2023	Heute	Künftig
Personenwagen (inkl. als PW eingelöste Lieferwagen)	420'053	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Leichte Nutzfahrzeuge ≤ 3,5 t und ≤ 1'000 kg Nutzlast, Wohnmotorwagen ≤ 3,5 t	28'235	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Leichte Nutzfahrzeuge ≤ 3,5 t und > 1'000 kg Nutzlast	15'060	Nutzlast	unverändert
Motorräder (exkl. Kleinmotorräder)	62'013	Hubraum (Steuer-PS)	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Kleinbusse	259	Hubraum (Steuer-PS) + Zuschlag pro Sitzplatz	50 % Gesamtgewicht* 50 % Normleistung*
Schwere Nutzfahrzeuge > 3,5 t (ohne schwere Wohnmotorwagen)	6'173	Nutzlast	Unverändert
Transportanhänger	42'089	Nutzlast	Unverändert
Wohnmotorwagen > 3,5 t	736	Hubraum (Steuer-PS)	Gesamtgewicht
Gesellschaftswagen > 9 Sitzplätze	389	Hubraum (Steuer-PS) + Zuschlag pro Sitzplatz	Gesamtgewicht
Besondere gewerbliche Motorfahrzeuge	1'993	Pauschalen	Gesamtgewicht
Veteranenfahrzeuge	11'411	Je nach Fahrzeug	Je nach Fahrzeug
Arbeitsmotorwagen, Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Kleinmotorräder, Motorfahrräder, Garagennummern (Kollektiv-Fahrzeugausweise)	50'221	Pauschalen (Ansätze nach Fahrzeugart zuzüglich Gebühr)	Unverändert**
Wechselschilder	49'503	Ansätze nach Fahrzeugart zuzüglich Pauschale	Unverändert**

*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 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.

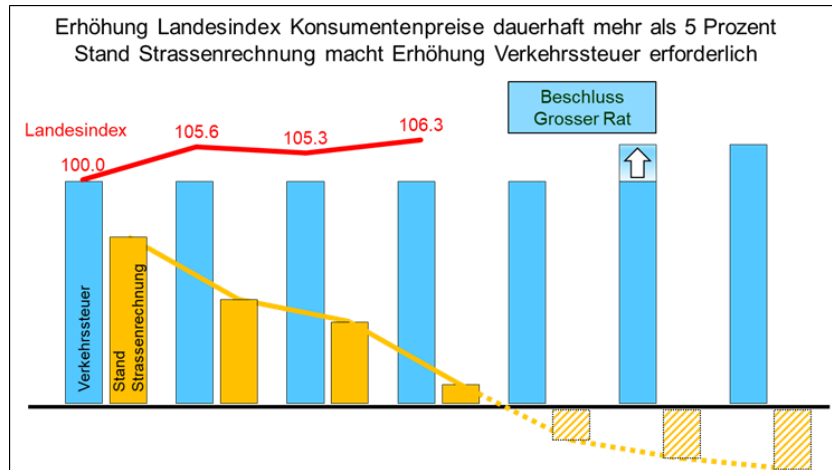


Abbildung 1: mögliche Teuerungsanpassung (Erhöhung Verkehrssteuer)

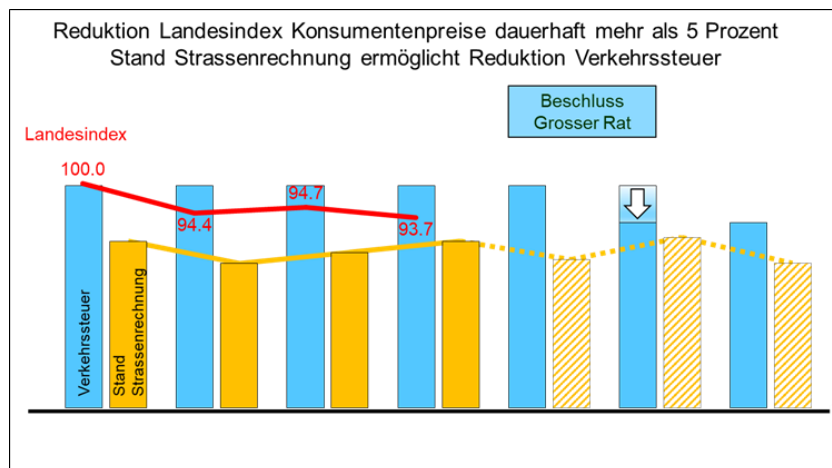


Abbildung 2: mögliche Teuerungsanpassung (Reduktion Verkehrssteuer)

3. Botschaft zur 2. Beratung an den Grossen Rat und provisorischer Verkehrssteuerrechner

Der Grosse Rat hat dem neuen Verkehrssteuergesetz in erster Beratung am 12. Dezember 2023 mit 86 zu 44 Stimmen zugestimmt. Die zweite Beratung ist im 2. Quartal 2024 vorgesehen. Nach dem Beschluss des Grossen Rats ist die Referendumsfrist und eine allfällige Volksabstimmung abzuwarten. Aufgrund der gleichzeitigen Umstellung auf eine neue Softwareversion ist das Inkrafttreten des Verkehrssteuergesetzes auf den 1. Januar 2026 geplant.

Die vorgeschlagene neue Verkehrssteuer für Personenwagen (rund 70 % des Fahrzeugbestands), Motorräder (10 %) sowie Lieferwagen (6 %) kann mit dem Verkehrssteuerrechner auf der Webseite des Strassenverkehrsamts¹ selbst errechnet werden.

¹ www.aq.ch/stva/vstg