

Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG)

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Zusammenfassung | 3 |
| 1. Revision der Strassengesetzgebung: drei Teile in der Übersicht | 4 |
| 1.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen..... | 5 |
| 1.2 Motorfahrzeugabgabengesetz..... | 5 |
| 1.3 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben..... | 6 |
| 1.4 Schematische Übersicht über die drei Vorlagen | 7 |
| 2. Ausgangslage | 8 |
| 2.1 Motorfahrzeugabgaben heute..... | 8 |
| 2.2 Vergleich mit anderen Kantonen | 9 |
| 2.3 Betriebskosten eines durchschnittlichen Fahrzeugs | 10 |
| 2.4 Ertrag der Motorfahrzeugabgaben..... | 11 |
| 3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision | 12 |
| 3.1 Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen..... | 12 |
| 3.2 Motorfahrzeugabgabe für Motorräder | 15 |
| 3.3 Motorfahrzeugabgaben für Nutzfahrzeuge und Anhänger | 15 |
| 3.4 Motorfahrzeugabgaben für Landwirtschaftsfahrzeuge und weitere Fahrzeugkategorien | 17 |
| 3.5 Sicherung der Kaufkraft: Anpassung an die Teuerung und die technologische Entwicklung | 17 |
| 3.6 Finanzierung von Grossprojekten..... | 18 |
| 3.7 Zusammenhang mit der Revision des Strassengesetzes | 19 |
| 4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung | 19 |
| 4.1 Vernehmlassungsergebnisse | 19 |
| 4.2 Wichtige Änderungen bezüglich der Motorfahrzeugabgaben aufgrund der Vernehmlassung | 25 |
| 5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen | 26 |
| 6. Anschlussgesetzgebung | 40 |
| 6.1 Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr..... | 40 |
| 6.2 Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr | 41 |
| 7. Auswirkungen | 41 |
| 7.1 Auswirkungen auf die Abgabepflicht..... | 41 |
| 7.2 Wirkung auf den Energieverbrauch und die Umwelt | 42 |
| 7.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft | 42 |
| 7.4 Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung..... | 43 |
| 8. Terminplan | 44 |
| A n t r a g : | 44 |

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf des Motorfahrzeugabgabengesetzes (MFAG) zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Mit den Strategieberichten mobilitätAARGAU und energieAARGAU sowie mit einem parlamentarischen Vorstoss erteilt der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag, eine Revision der Motorfahrzeugabgaben mit der Hauptausrichtung der Verbesserung der CO₂-Bilanz vorzulegen. Die Vorlage stiess in der Vernehmlassung auf Kritik, weil mit der vorgeschlagenen Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben ein erheblicher Mehrertrag für die Strassenrechnung verbunden war. Um dem Grossen Rat bei diesem wichtigen Revisionsvorhaben Handlungsspielraum zu verschaffen, teilt der Regierungsrat die Revision in zwei Vorlagen auf:

- Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG; vorliegende Botschaft): Die Revision der Motorfahrzeugabgaben ist ertragsneutral gestaltet und soll neu für Personen- und Lieferwagen nach dem Energieverbrauch abgestuft werden
- Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben: Einführung zusätzlicher Instrumente mit ökologischer Wirkung, welche zu einem Mehrertrag in einem reduzierten Umfang führen. Die Ökologisierungsvorlage ist auf 10 Jahre ab Inkrafttreten befristet.

Motorfahrzeugabgaben

Mit den Motorfahrzeugabgaben wird die dauernde Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen gemäss § 2 Abs. 1 und 2 Entwurf StrG sichergestellt.

Die Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen soll neu nach dem Energieverbrauch abgestuft werden. Die bisherige Bemessung nach Steuer-PS (berechnet aus dem Hubraum) wird ersetzt, weil sie nicht mehr zeitgemäss ist und auf neue Fahrzeugtechnologien (zum Beispiel Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge) nicht direkt angewendet werden kann. Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht (Lieferwagen) werden neu vollständig nach dem gleichen Tarif wie Personenwagen besteuert (bisher nur Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast). Der Tarif ist gegenüber heute ertragsneutral.

Die Motorfahrzeugabgaben für die übrigen Fahrzeugkategorien (Motorräder, Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, Transportanhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Kleinbusse und Gesellschaftswagen) werden unverändert aus dem bisherigen Recht übernommen. Auf die Besteuerung der Motorräder nach Energieverbrauch wird verzichtet, weil die Angaben im Informationssystem des Bundes noch nicht erfasst sind.

Die Tarife der Motorfahrzeugabgaben für die übrigen Fahrzeugkategorien werden durch Verordnung vom Regierungsrat festgelegt (bisher Dekret). Für Veteranenfahrzeuge werden Pauschaltarife festgelegt.

Der langfristigen Erhaltung der Kaufkraft wird ein besonderer Wert beigeordnet, denn nur so kann das Ziel der dauernden Sicherung der Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der kantonalen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Als Folge der Teuerung und der technologischen Entwicklung der Fahrzeuge (Reduktion des Treibstoffverbrauchs) werden die Erträge der Motorfahrzeugabgaben unabhängig von der gewählten Bemessungsgrundlage bereits kurzfristig sinken. Deshalb soll der Regierungsrat verpflichtet werden, dem Grossen Rat dann Bericht zu erstatten, wenn die Teuerung und die technologische Entwicklung zu einer Reduktion der durchschnittlichen Abgabe je Personenwagen, welcher im Kanton immatrikuliert ist, real um mehr als 5 % geführt hat. Der Grosse Rat kann aufgrund des Berichts die Motorfahrzeugabgaben im entsprechenden Umfang anpassen, wenn dies zur Zielerreichung erforderlich ist.

Mit dem Gesetz erhält der Grosse Rat im Weiteren die Möglichkeit, zur Finanzierung einzelner Grossprojekte die Motorfahrzeugabgaben projektgebunden befristet um maximal 25 % anzuheben. Diese befristete Erhöhung untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Revision der Motorfahrzeugabgabe erfolgt ertragsneutral. Basierend auf dem heutigen Gesamtbestand wird ein Mehrertrag in geringerem Umfang erwartet. Bereits im Zeitpunkt des Inkrafttretens erreicht der Ertrag real heutiges Niveau und wird anschliessend sinken.

Mit dem neuen Motorfahrzeugabgabengesetz wird § 8 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung – und damit das ganze geltende Strassengesetz – aufgehoben. Gleichzeitig kann auch das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr aufgehoben werden.

1. Revision der Strassengesetzgebung: drei Teile in der Übersicht

Seit Inkrafttreten des Strassengesetzes im Jahr 1970 und der Revision im Jahr 2000 haben sich im Strassenwesen und in seiner Finanzierung Veränderungen ergeben. Die Strassengesetzgebung muss den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und auf künftige Entwicklungen und Herausforderungen vorbereitet werden. Der Regierungsrat hat das heutige Strassengesetz deshalb einer umfassenden Revision unterzogen.

In der öffentlichen Vernehmlassung fand die Vorlage insgesamt überwiegend Zustimmung. In Teilbereichen wurden Vorbehalte geäussert und andere Lösungsvorschläge eingebracht. Aufgrund des Ergebnisses der Vernehmlassung will der Regierungsrat dem Grossen Rat Handlungsspielraum beim Entscheid über dieses wichtige Revisionsvorhaben verschaffen. Er hat die Änderungen in drei inhaltlich unabhängigen Revisionsvorlagen koordiniert aufgearbeitet und unterbreitet sie gleichzeitig in einem Paket:

- Gesetz über das kantonale Strassenwesen
- Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG)
- Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

1.1 Gesetz über das kantonale Strassenwesen

Die im Gesetz über das kantonale Strassenwesen vorgesehenen Regelungen beziehen sich auf drei Hauptthemen:

Strassenwesen

Das kantonale Strassenwesen – heute in mehreren Erlassen teilweise auf Dekrets- und Verordnungsstufe geregelt – wird umfassend und systematisch dargestellt. Inhaltlich wird der Umfang des Strassenwesens definiert und die heutige Praxis mit geringfügigen Vereinfachungen übernommen. Das Strassenwesen umfasst die Kantonsstrassen, die weiteren kantonalen Verkehrsanlagen und die besonderen Verkehrsanlagen.

Strassenrechnung

Regelungsgegenstand sind die Belange der Spezialfinanzierung Strassenrechnung mit den Themen:

- Steuerung der Investitionen durch den Grossen Rat mit Mehrjahresprogramm Strasse
- Verschuldung und Verzinsung
- Äufnung Bestand und Verschuldungsgrundsätze der Spezialfinanzierung.

Gemeindebeiträge

Die Mitfinanzierung der Gemeinden bei Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen wird neu geregelt. Die Beiträge der Gemeinden an Innerortsstrecken werden neu nach verkehrsabhängigen Kriterien bemessen; heute ist primär die Finanzkraft der Gemeinden massgeblich. Zusätzlich werden weitere, die Gemeinden betreffende Bereiche, neu geregelt, insbesondere die Beiträge an Umfahrungen und an Verkehrslenkungssysteme, die Abgrenzung der Innerortsstrecken und der Ausbaustandard von Kantonsstrassen. Es werden aber auch Reduktionskriterien eingeführt, um kleine Gemeinden mit geringem Verkehrsaufkommen zu entlasten, respektive im Fall von besonders grossen Aufwänden für den Bau und Unterhalt den Gemeindebeitrag reduzieren zu können. Im Verhältnis zwischen dem Kanton und den Gemeinden insgesamt ist die Revision kostenneutral gestaltet.

Mit dem neuen Gesetz über das kantonale Strassenwesen können sämtliche Paragraphen des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz) aufgehoben werden. Davon ausgenommen ist § 8 "Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz"; dessen Aufhebung ist Gegenstand des Motorfahrzeugabgabengesetzes.

1.2 Motorfahrzeugabgabengesetz

Mit den Motorfahrzeugabgaben wird die dauernde Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen sichergestellt. Das Motorfahrzeugabgabengesetz führt für Personen- und Lieferwagen (Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht) die Bemessungsgrundlage Energieverbrauch ein. Die Motorfahrzeugabgaben aller übrigen Fahrzeugkategorien (Motorräder, Lastwagen, Transportanhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge usw.) bleiben unverändert.

Die Neuregelung ist ertragsneutral gestaltet; der Gesamtertrag der Motorfahrzeugabgaben erfährt keine Veränderung. Zur Sicherung der Kaufkraft kann der Grosse Rat die Abgaben anpassen, wenn sich die durchschnittliche Abgabe je Personenwagen, welcher im Kanton immatrikuliert ist, wegen der Teuerung und der technologischen Entwicklung des Fahrzeugbestands reduziert und die Finanzierung der kantonalen Verkehrsinfrastruktur nicht mehr sichergestellt ist. Weil Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung ohne neue Instrumente nicht finanziert werden können, wird die Möglichkeit vorgeschlagen, dass der Grosse Rat die Motorfahrzeugabgaben projektgebunden während höchstens 8 Jahren um maximal 25 % erhöhen kann.

Das neue Motorfahrzeugabgabengesetz beinhaltet als Fremdänderung die Aufhebung des § 8 des geltenden Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz). Damit wird das ganze geltende Strassengesetz aufgehoben.

1.3 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

Die Ziele der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben (Reduktion des spezifischen Energieverbrauchs, des Ausstosses von CO₂ und von Luftschadstoffen) sollen mittels Lenkungswirkung auf das Kaufverhalten erreicht werden. Dazu schlägt der Regierungsrat zwei Instrumente vor:

1. Bonus-Malus-System für ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen auf der Grundlage der Umweltetikette des Bundes
2. Ermässigung für ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzte Lastwagen (Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht), welche die Anforderungen einer strengeren Euro-Abgasnorm erfüllen, als im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung verlangt wird

Die Vorlage umfasst eine Ergänzung des Motorfahrzeugabgabengesetzes mit drei zusätzlichen Paragrafen. Die Ökologisierung ist jedoch unabhängig davon, ob das Motorfahrzeugabgabengesetz angenommen wird, da sie auch mit dem heute geltenden Recht umsetzbar ist. In diesem Fall würde das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung mit den gleichen drei Paragrafen ergänzt. Die Vorlage ist von vornherein befristet auf 10 Jahre ab Inkrafttreten. Die Geltungsdauer kann vom Grossen Rat verlängert werden.

Eine Lenkungswirkung wird nur erzielt, wenn der Unterschied zwischen den Abgaben auf ökologischere und weniger ökologischere Fahrzeuge gross ist. Aufgrund der sehr niedrigen Abgaben im Kanton Aargau ist eine Bevorteilung von ökologischeren Fahrzeugen kaum mehr möglich. Eine ökologische Lenkungswirkung führt über die Benachteiligung unökologischerer Fahrzeuge und deshalb zu Mehreinnahmen. Das vorgesehene Bonus-Malus-System führt in den nächsten 10 Jahren zu einem jährlichen Mehrertrag von durchschnittlich 6 Millionen Franken (basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch) beziehungsweise 4,5 Millionen Franken (Tarif nach Steuer-PS).

1.4 Schematische Übersicht über die drei Vorlagen

| Gesetz über das kantonale Strassenwesen | Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG) | Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben |
|---|---|--|
| <p>Regelungsgegenstand</p> <p>Strassenwesen</p> <ul style="list-style-type: none"> – systematische Gliederung – kantonale Radrouten – Verkehrslenkung <p>Strassenrechnung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mehrjahresprogramm Strasse – Verschuldung, Verzinsung – Äufnung Fondsbestand <p>Gemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beiträge an Innerortsstrecken – Beiträge an Umfahrungen – Beiträge an Verkehrslenkungsanlagen – Abgrenzung Innerortsstrecken – Ausbaustandard – kostenneutral (Kanton – Gemeinden insgesamt) | <p>Regelungsgegenstand</p> <p>Motorfahrzeugabgaben</p> <ul style="list-style-type: none"> – Festlegung Zweckbindung – Personen- und Lieferwagen neu nach Bemessungsgrundlage Energieverbrauch – keine Änderung aller anderen Kategorien (Motorräder, Lastwagen, Transportanhänger usw.) <p>Gesamtertrag</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Zeitpunkt der Einführung heutiges Niveau, anschliessend sinkend <p>Möglichkeit der Anpassung der Abgaben an Teuerung und technologische Entwicklung (Kompetenz: Grosser Rat)</p> <p>Erhöhung der ordentlichen Abgaben für Grossprojekt (Kompetenz: Grosser Rat, fakultatives Referendum)</p> <ul style="list-style-type: none"> – max. 8 Jahre/25 % | <p>Regelungsgegenstand</p> <p>Ökologisierungsinstrumente</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bonus-Malus-System für erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen (Umweltetikette) 2. Bonus für Lastwagen welche bessere Euro-Norm erfüllen als gesetzlich vorgegeben <p>Gesamtertrag</p> <ul style="list-style-type: none"> – durchschnittlich + 6 Millionen Franken (Energieverbrauch) beziehungsweise + 4,5 Millionen Franken (Steuer-PS) pro Jahr <p>Befristung</p> <ul style="list-style-type: none"> – 10 Jahre ab Inkrafttreten |
| <p>Aufhebung Strassengesetz</p> <ul style="list-style-type: none"> – §§ 1–7 und 9–14 | <p>Aufhebung Strassengesetz</p> <ul style="list-style-type: none"> – § 8 (und damit ganzes Gesetz) | <p>Aufhebung Strassengesetz</p> <p>keine</p> |

2. Ausgangslage

2.1 Motorfahrzeugabgaben heute

Gestützt auf § 8 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung vom 17. März 1969 (Strassengesetz, StrG)¹ erhebt der Kanton Abgaben für Motorfahrzeuge und Anhänger mit Standort im Kanton Aargau. In § 8 Abs. 2 StrG sind die jährlichen Motorfahrzeugabgaben (MFA) für Personenwagen, Motorräder, Nutzfahrzeuge und Anhänger folgendermassen geregelt:

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

Die MFA der weiteren Motorfahrzeug- und Anhänger kategorien sind im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977² festgelegt. Die Regelung von § 8 StrG gilt seit 1970 unverändert; eine Anpassung an die Teuerung erfolgte nicht. Verschiedene Bestrebungen zur teilweisen Anpassung der MFA an die seither aufgelaufene Teuerung scheiterten.

¹ SAR 751.100

² SAR 755.110

Im Aargau sind folgende Fahrzeuge immatrikuliert (Stand 30. September 2009):

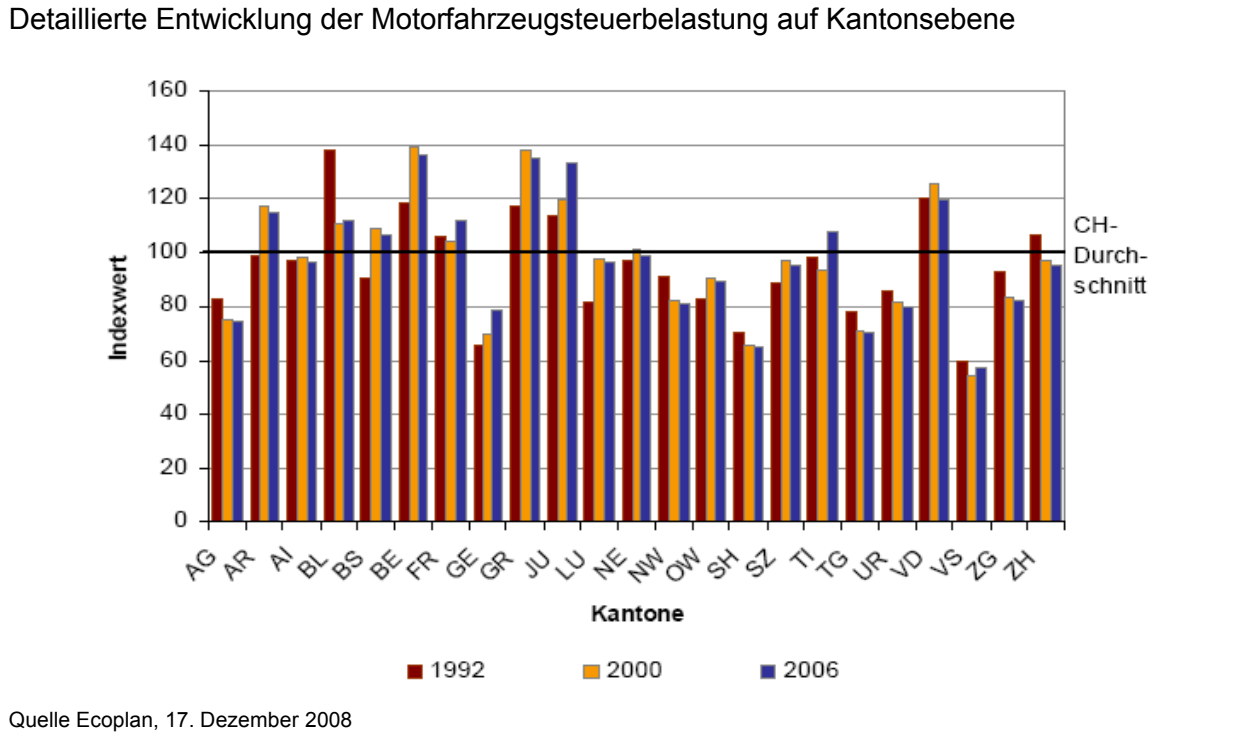
| Einteilung | Bestand | | Motorfahrzeugabgabengesetz |
|---|----------------------------------|---------|--|
| | Anzahl | Total | |
| Personenwagen – Personenwagen – Schwere Personenwagen | 332'492 13 | 332'505 | Personenwagen: Bemessung nach Energieverbrauch |
| Übrige Personen-Transportfahrzeuge – Kleinbusse – Gesellschaftswagen | 466 437 | 903 | Keine Änderung |
| Leichte Nutzfahrzeuge – Lieferwagen – Leichte Sattelmotorfahrzeuge – Leichte Motorwagen | 21'813 - 2'466 | 24'279 | Lieferwagen: Bemessung nach Energieverbrauch |
| Schwere Nutzfahrzeuge – Lastwagen – Sattelschlepper – Schwere Sattelmotorfahrzeuge – Gelenkmotorfahrzeuge – Schwere Motorwagen | 3'614 1'659 8 81 213 | 5'575 | Keine Änderung |
| Übrige Nutzfahrzeuge | | 1'182 | Keine Änderung |
| Arbeitsmotorwagen | | 2'498 | Keine Änderung |
| Landw. Motorfahrzeuge | | 13'198 | Keine Änderung |
| Motorräder | | 49'032 | Keine Änderung |
| Kleinmotorräder | | 3'703 | Keine Änderung |
| Anhänger | | 32'569 | Keine Änderung |
| Kollektivfahrzeuge | | 2'196 | Keine Änderung |
| Motorfahrräder | | 13'957 | Keine Änderung |

2.2 Vergleich mit anderen Kantonen

Das Bundesrecht macht den Kantonen keine Vorgaben, wie sie die Motorfahrzeuge besteuern. Dementsprechend unterschiedlich sind die Lösungen. Neben dem Kanton Aargau benutzen 13 weitere Kantone eine hubraum-basierte Bemessungsgrundlage, entweder Steuer-PS (AG, BS, GR, LU) oder cm³ (FR, GL, NW, OW, SH, SO, ZG, ZH, VS, TG). Sieben Kantone (AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR) verwenden das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage. Weitere Kantone verwenden die Leistung (GE), eine Kombination von Leistung und Gesamtgewicht (TI, VD) und eine Kombination von Hubraum und Gesamtgewicht (NE, SZ). Im Kanton Solothurn wurde am 27. September 2009 ein Steuersystem vom Volk abgelehnt, welches als Bemessungsgrundlage die Kategorien der Energie-beziehungsweise Umweltetikette des Bundes vorgesehen hatte.

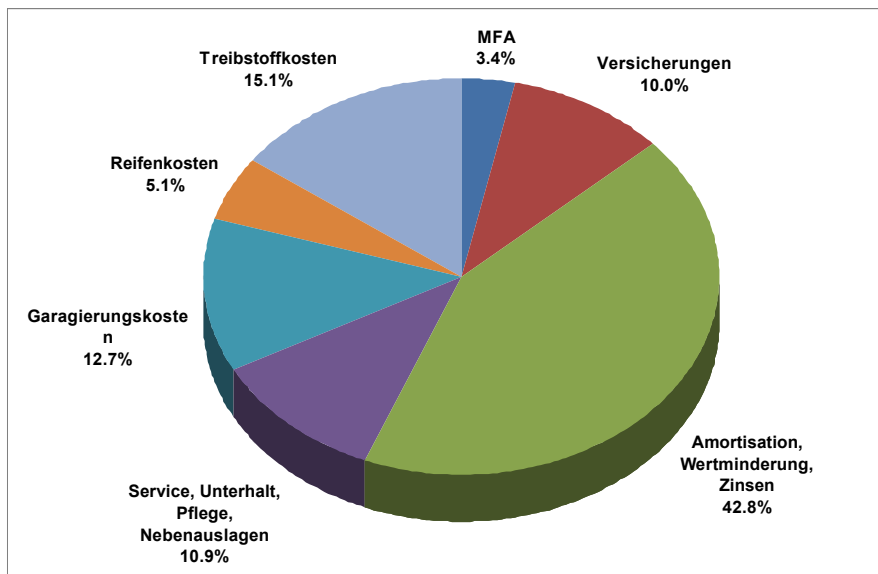
Viele Kantone sind zurzeit daran, ihre Motorfahrzeugbesteuerung zu revidieren; immer wird auch die Privilegierung von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen thematisiert (vergleiche Beilage 3 zur Botschaft über die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben).

Im Aargau liegt die MFA rund 25 % unter dem gesamtschweizerischen Mittel. Einzig die Kantone Schaffhausen, Thurgau und Wallis haben eine leicht tiefere Motorfahrzeugabgabe als der Aargau.



2.3 Betriebskosten eines durchschnittlichen Fahrzeugs

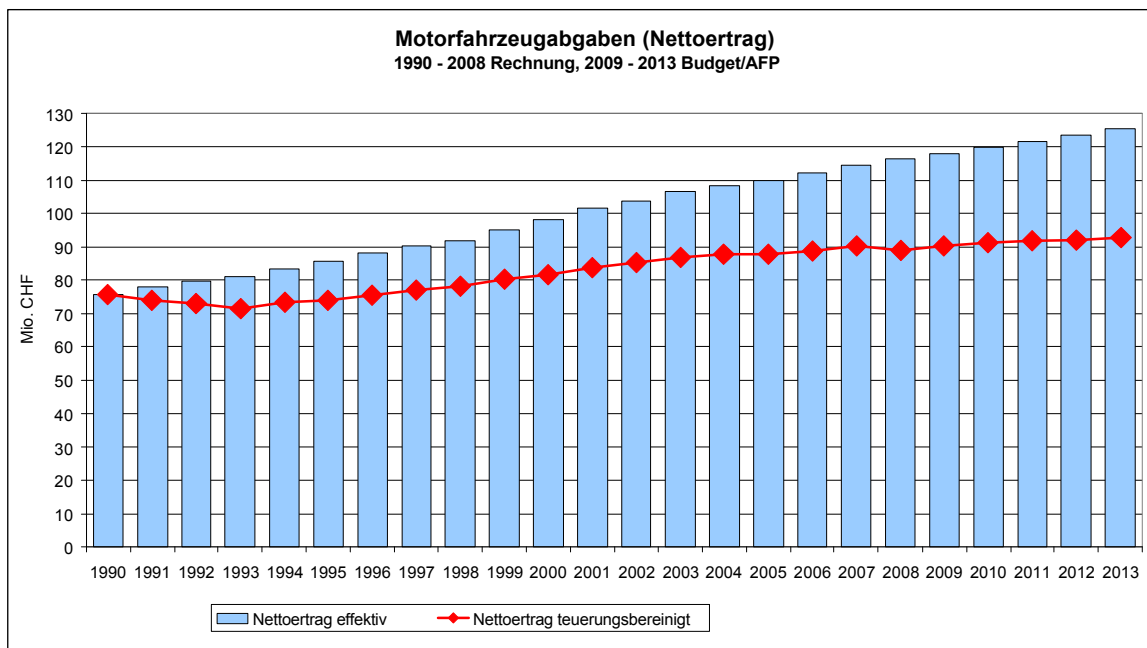
Die folgende Grafik (Daten aus dem Verbrauchskatalog des TCS, Ausgabe 2008) zeigt, wie sich Betriebskosten eines durchschnittlichen Personenwagens verteilen:



Bei einem durchschnittlichen Personenwagen machen die Motorfahrzeugabgaben (MFA) im schweizerischen Mittel einen Anteil von 3,4 % der Betriebskosten aus, im Aargau mit seiner unterdurchschnittlichen Besteuerung rund 2,5 %. Umgerechnet ergibt dies einen Anteil von rund 2 Rappen pro gefahrenem Kilometer.

2.4 Ertrag der Motorfahrzeugabgaben

Gesamthalt ergeben die Motorfahrzeugabgaben im Aargau folgende Erträge:

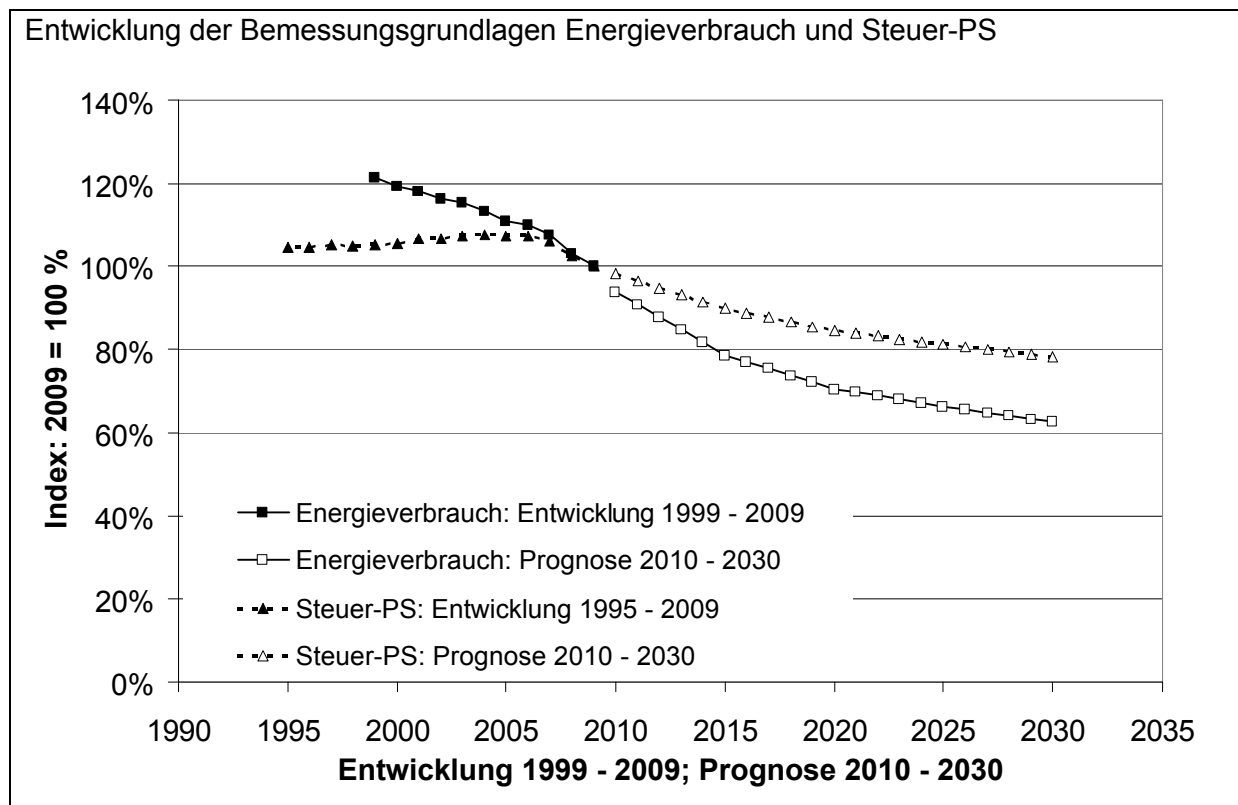


Mehr als 80 % des Ertrags erfolgt durch die Abgaben auf Personenwagen.

Für die Entwicklung der Erträge insbesondere der Motorfahrzeugabgabe auf Personenwagen sind zwei Faktoren wesentlich:

- Der Gesamtbestand der im Aargau eingelösten Fahrzeuge wird als Folge der Bevölkerungsentwicklung weiterhin leicht steigen. Prognosen rechnen mit einer jährlichen Zunahme um 0,8 %.
- Die technischen Eigenschaften der Personenwagen werden sich in Zukunft stark verändern. Die Grösse und Motorisierung der Fahrzeuge wird im Gegensatz zum Trend der Vergangenheit abnehmen. Diese Trendumkehr hat sich bereits im Jahr 2008 deutlich abgezeichnet: Wie die Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure mitteilte, nahm das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen erstmals im betrachteten Zeitraum ab. Der durchschnittliche Hubraum nahm ebenfalls deutlich ab und befindet sich nun auf dem Niveau von 1990. Als Folge reduzierte sich auch der durchschnittliche Treibstoffnormverbrauch gegenüber dem Vorjahr deutlich um 3,9 % (auto-schweiz, 13. Berichterstattung im Rahmen der Energieverordnung, 20. April 2009). Die Strategie der EU zur Absenkung des CO₂-Ausstosses neuer Personenwagen von rund 153 Gramm pro Kilometer im Jahr 2008 (Schweiz 175 g/km) auf 130 g/km im Jahr 2015 wird diesen Trend zu energieeffizienteren Fahrzeugen auch in der Schweiz verstärken. Für 2020 ist in der EU ein Zielwert von 95 g/km im Gespräch.

Als Folge muss mittel- und langfristig in allen Kantonen mit einem empfindlichen Rückgang der MFA-Erträge gerechnet werden, grundsätzlich unabhängig davon, nach welchem Bemessungskriterium (Hubraum, Gewicht, Treibstoffverbrauch, CO₂-Ausstoss) die Abgaben erhoben werden. Im Folgenden sind Prognosen bis 2030 für Energieverbrauch und Steuer-PS angegeben. Die Prognosen für Energieverbrauch wurden der Beilage 3 zur Botschaft über die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben entnommen; die Prognosen für Steuer-PS anhand dieser Energieverbrauchsentwicklung geschätzt.



Die MFA-Erträge fliessen in die Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§§ 5–7 StrG geltend) und werden zweckgebunden für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur verwendet.

3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision

3.1 Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen

Die Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen wird gemäss heutiger Regelung nach Steuer-PS bemessen. Die Steuer-PS sind direkt aus dem Hubraum abgeleitet (§ 3 des Dekrets über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977³).

Das heutige System im Kanton Aargau nach Steuer-PS ist nicht mehr zeitgemäss. Die Steuer-PS bilden weder die Benutzung der Strasseninfrastruktur noch die damit verbundene Umweltbelastung korrekt ab. Beispielsweise erbringen Turbomotoren mit kleineren Hub-

³ SAR 755.110

räumen eine höhere Leistung und verbrauchen tendenziell mehr Treibstoff als konventionelle Saugmotoren.

Die Bemessung der Abgabe auf der Basis des Hubraums ist ungeeignet für alle Fahrzeuge, welche keinen Hubkolbenmotor als Antriebseinheit einsetzen, so zum Beispiel bei Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen. Für diese Technologien sind Sonderregelungen und Umrechnungstabellen erforderlich. Die Transparenz für die Fahrzeughaltenden ist nicht gewährleistet. Um den Klima- und Energieversorgungsanforderungen zu begegnen, wird der Elektromobilität eine wichtige Rolle zugesprochen. Der Kanton Aargau ist auf diese Entwicklung mit einer Motorfahrzeugabgabe auf Grundlage des Hubraums nicht vorbereitet.

Neuregelung

Die Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen soll zukünftig nach dem Energieverbrauch des Fahrzeugs bemessen werden. Diese Lösung ist in der Vernehmlassung als Variante A der Variante B "Bemessung nach Antriebsleistung" praktisch einhellig vorgezogen worden. Sie hat den Vorteil, dass die Benutzung der Strasseninfrastruktur und insbesondere die damit verbundene Umweltbelastung am präzisesten abgebildet wird. Der Energieverbrauch ist eine sinnvolle und nachvollziehbare Bemessungsgrundlage für alle Fahrzeugtechnologien.

Der effektive Verbrauch von Energie, der Ausstoss von Emissionen und die Benutzung der Strassen hängen in erster Linie von der Menge der gefahrenen Kilometer ab. Als Bemessungsgrundlage für die kantonale Motorfahrzeugabgabe ist die Fahrleistung jedoch nicht umsetzbar, da die Datengrundlage fehlt. Diese Daten müssten mit einer gesonderten "Steuererklärung" erhoben werden; was heute faktisch nicht zuverlässig möglich ist.

Die vorgeschlagene Motorfahrzeugabgabe nach Energieverbrauch stützt sich auf den Treibstoffnormverbrauch ab. Der Treibstoffnormverbrauch von Personenwagen wird auf einem Prüfstand nach einem normierten Messzyklus ermittelt (Richtlinie 80/1268/EWG; Messzyklus 1999/100/EG).

Zur Berechnung der Abgabe wird der Energieverbrauch in Litern Benzinäquivalente ausgedrückt. Die Berechnung der Benzinäquivalente geschieht anhand von für die einzelnen Treibstoffarten unterschiedlichen Umrechnungsfaktoren. Diese Umrechnungsfaktoren sind vom Bund definiert und werden in der vorgesehenen "Verordnung über die Kennzeichnung neuer Personenwagen mit der Umweltetikette" publiziert.

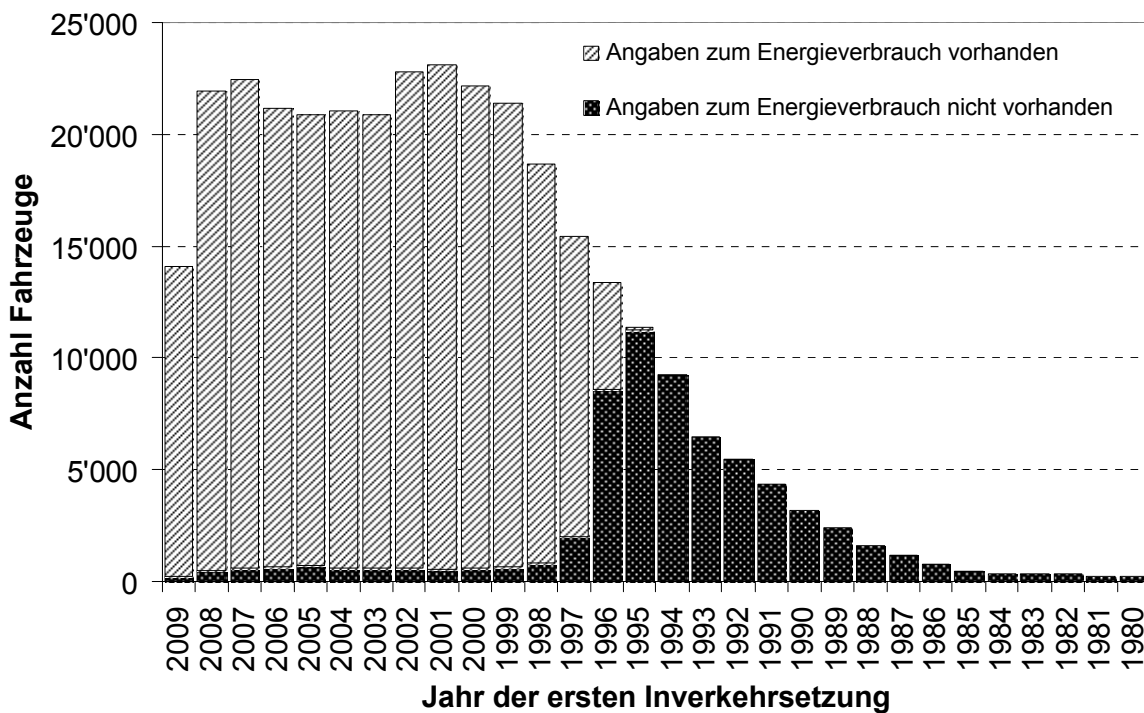
Mit der Bemessungsgrundlage Benzinäquivalente basierend auf dem Treibstoffnormverbrauch wird der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoss pro Kilometer bestmöglich abgebildet. Der tatsächliche Energieverbrauch hängt stark vom Benutzerverhalten ab (Fahrstil, Einsatz und Auslastung des Fahrzeugs). Umbauten an den Fahrzeugen (andere Reifen, Fahrwerksänderungen usw.) haben ebenfalls Auswirkungen auf den Energieverbrauch, ohne dass eine Anpassung der Abgabenbemessung vorgenommen werden kann. Trotzdem ist der Treibstoffnormverbrauch die am besten geeignete Grundlage.

Grundsätzlich soll von jedem Fahrzeug ein Beitrag an die Finanzierung der Strasse geleistet werden. Diesem Grundsatz wird mit einer Mindestabgabe Rechnung getragen: das heisst die Motorfahrzeugabgabe wird nach dem vorgeschlagenen Tarif berechnet, kann jedoch nicht niedriger ausfallen als die Mindestabgabe.

Im Sinne der Kundenfreundlichkeit ist es wichtig, dass die Abgabepflichtigen einfach erkennen können, ob die Abgaben für ihr Fahrzeug hoch oder niedrig ausfallen. Bei der Bemessung der MFA nach Energieverbrauch ist die Transparenz hoch; der Treibstoffnormverbrauch eines Fahrzeugs ist aus der Energieetikette beziehungsweise der Umweltetikette ersichtlich und muss im Ausstellungsraum der Garage, im Fahrzeugkatalog und auf Werbematerialien publiziert werden. Die Abgabepflichtigen können damit leicht abschätzen, ob die Abgabe hoch oder niedrig ausfällt. Als Hilfsmittel wird auch bei der heutigen Regelung eine Tabelle zur Verfügung gestellt. Zusätzlich kann ein einfaches Informationstool im Internet, wie es während der Vernehmlassung zur Verfügung stand, die Berechnung erleichtern.

Die Motorfahrzeugabgabe bemessen nach Energieverbrauch ist heute umsetzbar. Der Energieverbrauch wird bei Neuwagen seit Einführung der Abgasnorm Euro 3 (ca. 2000) angegeben. Damit sind heute für über 80 % der immatrikulierten Personenwagen die Angaben über den Energieverbrauch vorhanden, wie das untenstehende Mengengerüst verdeutlicht (Stand September 2009). Die Personenwagen ohne Angaben zum Energieverbrauch sind insbesondere in den Altersklassen zu finden, welche in den nächsten Jahren ausser Verkehr gesetzt werden. Für die Einführung des neuen Systems muss die Informatikanwendung des Strassenverkehrsamts (VIACAR) umprogrammiert werden.

Mengengerüst Personenwagen nach Alter und Informationen zum Energieverbrauch (Stand 30. September 2009)



Da die Zielgrösse Energieverbrauch als Bemessungsgrundlage gewählt wurde, kann es nicht zu ungerechtfertigten und nicht beabsichtigten Wirkungen in Einzelfällen kommen ("Ausreisser"). Die Wirkungsweise des neuen Abgabensystems soll an dieser Stelle nur mit den generellen Tendenzen umschrieben werden, eine ausführlichere Darstellung findet sich im Kapitel 7.1. Die Motorfahrzeugabgabe nach Energieverbrauch entlastet Fahrzeuge mit effizienten Motoren und alternativen Antrieben. Technisch neue Fahrzeuge werden tendenziell mit geringeren Abgaben belastet als technisch ältere Fahrzeuge, welche im Mittel weniger effizient sind. Quantitativ werden für die Hälfte der Fahrzeughaltenden die Abgaben gegenüber der heutigen Regelung sinken oder gleich ausfallen. Für unter 10 % der Fahrzeughaltenden wird sich die Abgabe um mehr als Fr. 100.– erhöhen.

Der Ertrag der Abgaben auf Personenwagen wird zum Zeitpunkt der Einführung im Jahr 2012 real dem heutigen Niveau entsprechen. Der vorgeschlagene Tarif ist demzufolge ertragsneutral gestaltet. Eine ausführliche Darstellung der Ertragsberechnungen und Ertragsprojektionen findet sich im Kapitel 7.4.

3.2 Motorfahrzeugabgabe für Motorräder

Die heutige Motorfahrzeugabgabe für Motorräder wird ebenfalls nach Steuer-PS bemessen. Im Gegensatz zu den Personenwagen wird bei den Motorrädern der Treibstoffnormverbrauch noch nicht systematisch erhoben. Die benötigten Daten über den Energieverbrauch sind deshalb in der Datenbank des Bundes noch nicht registriert, und der Zeitpunkt, ab dem solche Daten erhältlich sind, ist nicht absehbar. Eine neue Besteuerung nach dem Energieverbrauch kann deshalb zurzeit nicht eingeführt werden. Die bisherige Regelung wird unverändert übernommen.

3.3 Motorfahrzeugabgaben für Nutzfahrzeuge und Anhänger

Im Bereich der Nutzfahrzeuge und Transportanhänger bestehen nach heutiger Regelung zwei Bemessungsgrundlagen. Die Abgabe für Nutzfahrzeuge wird nach Steuer-PS bemessen, wenn die Nutzlast 1'000 kg nicht überschreitet. Überschreitet die Nutzlast 1'000 kg, wird die Abgabe nach Nutzlast bemessen. Dieser Tarif nach Nutzlast kommt auch für Lastwagen und Sattelschlepper und schwere Sattelmotorfahrzeuge zur Anwendung. Transportanhänger werden nach Nutzlast, aber mit niedrigeren Ansätzen, bemessen.

Mit dem Kriterium Nutzlast können alle Fahrzeuge erfasst werden; ein unmittelbarer Änderungsbedarf besteht nicht. Auch für eine Abstufung nach ökologischen Kriterien besteht im Hinblick auf Fahrzeuge, welche der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) unterliegen, kein Anlass; die LSVA berücksichtigt ökologische Kriterien bereits in hohem Mass.

Ungereimtheiten bestehen für Lieferwagen mit einer Nutzlast über 1'000 kg. Aufgrund ihres Gesamtgewichts von unter 3'500 kg sind diese nicht der LSVA oder dem Nachtfahrverbot unterstellt, werden jedoch im Unterschied zu Lieferwagen mit Nutzlast bis 1'000 kg nach dem Tarif für die Lastwagen besteuert. Diese kantonale Abgrenzung stimmt nicht mit jener der LSVA überein. Hier wird eine Vereinfachung und Harmonisierung mit der Abgrenzung nach der LSVA angestrebt.

Neuregelung

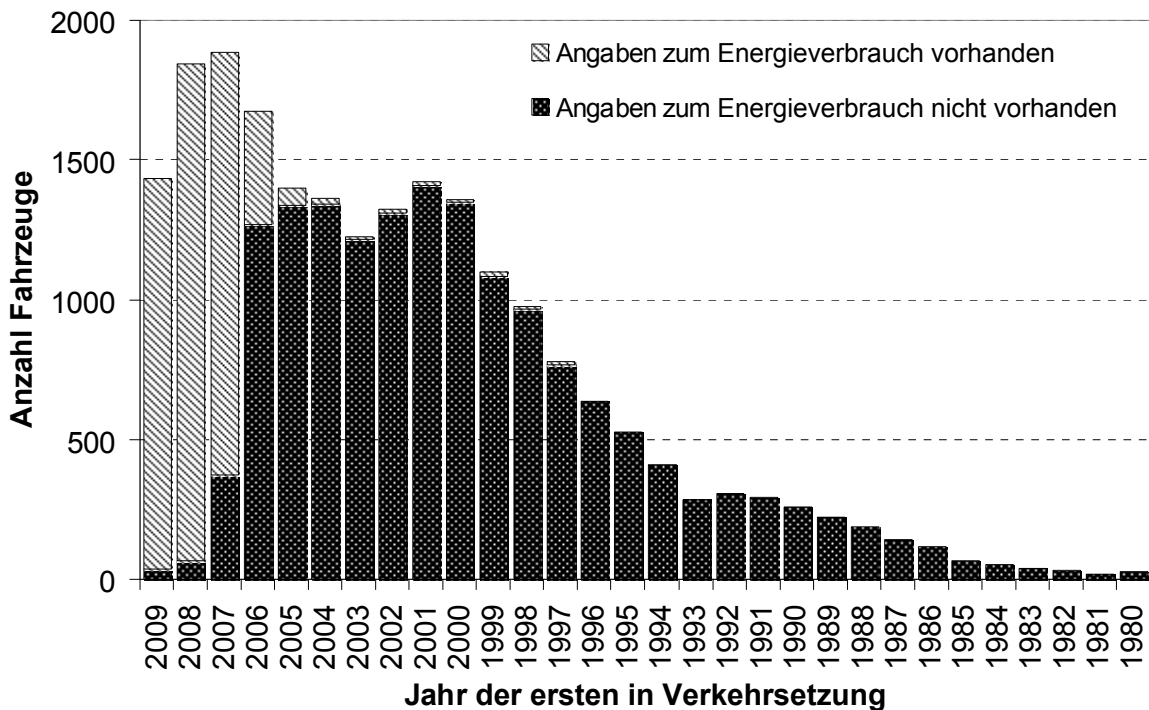
Für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht und für Transportanhänger ändert sich nichts. Die bisherigen Tarife (§ 8 Abs. 2 lit. c und d des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung) werden unverändert übernommen.

Nutzfahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht (Lieferwagen) sollen neu jedoch alle nach dem gleichen Tarif besteuert werden. Diese Abgrenzung entspricht jener der LSVA. Der Regierungsrat schlägt vor, Nutzfahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht (Lieferwagen) nach dem gleichen Tarif wie Personenwagen zu besteuern. Damit entfallen im Weiteren heikle Abgrenzungsfragen zwischen leichten Motorwagen zum Sachtransport (Lieferwagen) und leichten Motorwagen zum Personentransport (Personenwagen).

Die vorgeschlagene Motorfahrzeugabgabe für Lieferwagen nach Energieverbrauch stützt sich wie für Personenwagen auf den Treibstoffnormverbrauch ab. Diese Änderung für Lieferwagen ist heute bereits umsetzbar. Der Energieverbrauch ist für neue Lieferwagen seit ca. 2007 angegeben. Damit sind heute für 25 % der immatrikulierten Lieferwagen die Angaben über den Energieverbrauch vorhanden, wie das untenstehende Mengengerüst verdeutlicht (Stand September 2009).

Die Abgabe auf Lieferwagen, für welche die Angaben über den Energieverbrauch nicht vorliegen, werden nach Steuer-PS bemessen.

Mengengerüst Lieferwagen nach Alter und Informationen zum Energieverbrauch
(Stand 30. September 2009)



Die Motorfahrzeugabgabe für Lieferwagen nach Energieverbrauch entlastet Fahrzeuge mit effizienten Motoren und alternativen Antrieben. Ältere Lieferwagen werden nicht systematisch mehr belastet, da die Daten zum Energieverbrauch erst ab 2007 vorhanden sind. Quantitativ werden für knapp 60 % der Fahrzeughaltenden die Abgaben gegenüber der heutigen Regelung sinken oder gleich ausfallen. Für unter 9 % der Fahrzeughaltenden wird sich die Abgabe um mehr als Fr. 100.– erhöhen. Unter den Lieferwagen, für welche sich die Abgaben erhöhen, finden sich tendenziell grössere Lieferwagen, welche bisher nach Nutzlast besteuert wurden. Lieferwagen, für welche die Abgabe sinkt, finden sich sowohl im Segment unter wie auch über 1'000 kg Nutzlast.

Der vorgeschlagene Tarif ist auch für Lieferwagen im Sinne der obigen Ausführungen ertragsneutral. Die Reduktion des Gesamtertrags aufgrund der technologischen Entwicklung wird im Vergleich mit den Personenwagen voraussichtlich geringer ausfallen. Mit der vorgeschlagenen Lösung werden Abgrenzungsprobleme zwischen Lieferwagen und Personenwagen gelöst und Ungereimtheiten in der Abgrenzung zur LSVA beseitigt.

3.4 Motorfahrzeugabgaben für Landwirtschaftsfahrzeuge und weitere Fahrzeugkategorien

Die Motorfahrzeugabgaben für landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie für weitere Fahrzeugkategorien (Wohnmotorwagen, Gesellschaftswagen, gewerbliche Spezialfahrzeuge, Kollektivfahrzeugausweise, Wechselschilder usw.) sind heute im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr festgelegt.

Neuregelung

Der Tarif für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge (pauschal Fr. 60.–, Motoreinachser Fr. 24.–), für Kleinbusse und Gesellschaftswagen und für Wohnmotorwagen wird unverändert in das Motorfahrzeugabgabengesetz übernommen. Weitere ergänzende MFA-Tarife (Arbeitsmaschinen, besondere Anhängerarten usw.) sollen zukünftig durch Verordnung vom Regierungsrat geregelt werden. Damit kann einfacher auf neue Entwicklungen von Fahrzeugarten reagiert werden. Eine generelle Tariferhöhung gibt es nicht.

3.5 Sicherung der Kaufkraft: Anpassung an die Teuerung und die technologische Entwicklung

Die heutige Regelung mit im Gesetz fix festgelegten Frankenbeträgen ohne Anpassungsmechanismus führt dazu, dass die Abgabe für die Steuerpflichtigen immer billiger wird. Gleichzeitig stehen dem Kanton für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur immer weniger Mittel zur Verfügung, obwohl gerade der Aufwand für Unterhalt und Betrieb aufgrund des Ausbaus des Strassennetzes durch die zunehmende Anzahl von Kunstbauten (Tunnels, Unterführungen etc.) zunimmt. Aber auch der Ausbau der bestehenden Anlagen wird zunehmend kostenintensiver, weil die Projekte komplizierter werden. Bisher konnte diese Entwicklung durch den Trend zu stärker motorisierten Fahrzeugen und durch das Wachstum der Gesamtflotte aufgefangen werden.

Wie im Kapitel 2.4 beschrieben, wurde der Trend zu schwereren und stärker motorisierten Fahrzeugen im Jahr 2008 eindrücklich gebrochen. Insbesondere unter dem Druck der EU-Gesetzgebung ist damit zu rechnen, dass der spezifische Treibstoffnormverbrauch und die spezifischen CO₂-Emissionen der Personenwagen in den nächsten Jahren weiter erheblich gesenkt werden. Um dies zu erreichen, werden auch technologische Charakteristika der Personenwagen wie Leergewicht, Hubraum und Leistung sinken.

Diese Entwicklung hat für die Strassenrechnung negative Auswirkungen. Es ist zu erwarten, dass der Gesamtertrag der MFA bereits kurzfristig empfindlich zurückgeht. Ausgeprägter wird die Ertragsreduktion ausfallen, wenn die Motorfahrzeugabgabe neu nach dem Energieverbrauch bemessen wird. Allerdings ist auch bei der Beibehaltung der Besteuerung nach Steuer-PS (Hubraum) ein namhafter Ertragsrückgang zu erwarten. Detaillierte Prognosen zur Ertragsentwicklung finden sich im Kapitel 7.4.

Ohne Anpassung der MFA an die Teuerung und an die technologische Entwicklung wird die Kaufkraft des MFA-Ertrags kontinuierlich um jährlich 2–3 % abnehmen, das heisst in fünf Jahren um über 10 %. Mit dieser Entwicklung können Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur längerfristig nicht mehr finanziert werden. Die Qualität der Erreichbarkeit – ein zentrales Kriterium der Standortqualität für Wirtschaft und Bevölkerung – würde empfindlich verringert.

Neuregelung

Der Regierungsrat soll verpflichtet werden, dem Grossen Rat dann Bericht zu erstatten, wenn die Teuerung und die technologische Entwicklung der Fahrzeuge zu einer Reduktion der durchschnittlichen Abgabe je Personenwagen, welcher im Kanton immatrikuliert ist, real um mehr als 5 % geführt hat. Der Grosse Rat soll die Kompetenz erhalten, mit einer Anpassung der Motorfahrzeugabgabe den zu erwartenden Einbruch beim Gesamtertrag der MFA auszugleichen, sofern er dies als angemessen beurteilt. Der Grosse Rat entscheidet, ob und in welchem Umfang die Anpassung vorgenommen wird. Bei seiner Entscheidung wird er insbesondere das Mehrjahresprogramm Strasse berücksichtigen, auf welchem die Prognose für den zukünftigen Finanzbedarf basiert.

3.6 Finanzierung von Grossprojekten

Die Strassenrechnung hat jährlich Ertrag und Aufwand im Umfang von rund 250 Millionen Franken. Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung mit Kosten von mehr als 200 Millionen Franken übersteigen die Möglichkeiten der Strassenrechnung, nachdem der Bund solche Projekte – wenn überhaupt – nur sehr wenig mitfinanziert. Sie würden die aus der Strassenrechnung finanzierbaren Investitionen über mehrere Jahre vollständig absorbieren.

Neuregelung

Damit sehr grosse Projekte überhaupt finanziert werden können, schlägt der Regierungsrat vor, die Möglichkeit für einen befristeten, projektgebundenen Zuschlag auf die Tarife der MFA zu schaffen. Der Zuschlag darf höchstens 25 % betragen und längstens 8 Jahre erhoben werden. Zuständig ist der Grosse Rat; sein Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum, auch das Behördenreferendum ist möglich (§ 62 Abs. 1 lit. c der Kantonsverfassung).

3.7 Zusammenhang mit der Revision des Strassengesetzes

Die Motorfahrzeugabgabe ist heute im Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung vom 17. März 1969 geregelt. Mit der Revision des Strassengesetzes wird dieser Erlass in allen übrigen Teilen aufgehoben. Mit dem vorliegenden Motorfahrzeugabgabengesetz kann auch der letzte Paragraph des "alten Strassengesetzes" noch aufgehoben werden.

Wird der Systemwechsel von der Bemessung nach Steuer-PS zur Bemessung nach Energieverbrauch nicht vorgenommen, wäre es nicht im Interesse einer zeitgemässen Gesetzgebung, deshalb das ganze Motorfahrzeugabgabengesetz abzulehnen, weil sonst § 8 des bisherigen Strassengesetzes als einziger Paragraph dieses Gesetzes mit dem Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977 noch weiter gelten würde.

4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung

4.1 Vernehmlassungsergebnisse

Die öffentliche Vernehmlassung dauerte vom 22. Juni bis 22. September 2009. Der Regierungsrat hat die notwendigen Änderungen in drei inhaltlich unabhängigen Teilrevisionsvorlagen koordiniert aufgearbeitet und sie gleichzeitig in einem Paket zur Anhörung unterbreitet:

- Strassenrechnung
- Gemeindebeiträge und weitere Bereiche
- Motorfahrzeugabgabe

Grundlage bildeten die drei Anhörungsentwürfe sowie die dazugehörigen Anhörungsberichte des Regierungsrats vom 10. Juni 2009. Weiter hat der Regierungsrat in einer Übersicht zu den drei Teilen dargelegt, dass nach der Anhörung vorgesehen ist, die drei Teilrevisionen dem Grossen Rat als Gesamtrevision zu unterbreiten.

Insgesamt gingen bis Mitte Oktober 2009 zu den drei Teilrevisionsvorlagen die folgenden Stellungnahmen ein. Dabei wurden die zur Verfügung gestellten Fragenkataloge mit Bezug zu den einzelnen Revisionspunkten beziehungsweise Paragraphen verwendet.

| | Strassenrechnung | Gemeindebeiträge und weitere Bereiche | Motorfahrzeugabgabe |
|--------------------------|-------------------------|--|----------------------------|
| Parteien | 9 | 9 | 9 |
| Verbände | 11 | 11 | 11 |
| Regionalplanungsverbände | 8 | 8 | 5 |
| Gemeinden | 73 | 82 | 65 |
| Total | 101 | 110 | 90 |

Einzelne weitere Stellungnahmen enthielten summarische Aussagen, ohne dass näher auf die einzelnen Revisionspunkte beziehungsweise Paragraphen gemäss den Fragenkatalogen Bezug genommen wurde.

Nachfolgend sind die Vernehmlassungsergebnisse zu den Paragrafen des Motorfahrzeugabgabengesetzes dargestellt. Ergänzend sind auch die Stellungnahmen zu den Themen Ökologisierung und Steigerung des Gesamtertrags angeführt, weil diese gemeinsam mit den übrigen Revisionsthemen im Teil Motorfahrzeugabgabe zur Vernehmlassung unterbreitet wurden.

Parteien

Die meisten Parteien unterstützen die Revision in den wesentlichen Teilen, lehnen aber in unterschiedlicher Zusammensetzung einige Änderungen ab.

Bezüglich Bemessungsgrundlage sprechen sich BDP, CVP, Grüne, GLP und SP für die Variante A "Energieverbrauch" aus. Die EDU erachtet die Variante B "Leistung" als sozial gerechter. Für die FDP ist das heutige Modell "Steuer-PS" ergänzt mit Bonus/Malus das System der Wahl; bereits heute gehe der Trend Richtung schadstoffärmerer Fahrzeuge, darum genüge dieser zusätzliche Anreiz. Die SVP erachtet das heutige Modell "Steuer-PS" als genügend. Steuer-PS und Treibstoffsteuer böten genügend Anreize, ein energieeffizientes Fahrzeug zu beschaffen. Zudem berücksichtige die Treibstoffsteuer auch die effektive Nutzung. Weiter weist die SVP auf den grossen Verwaltungsaufwand für die Umstellung hin, insbesondere bei einem System, das mit keinem andern Kanton kompatibel sei.

Die Steigerung des Gesamtertrags der Motorfahrzeugabgabe (MFA) um rund 20 % aufgrund einer stärkeren Besteuerung der verbrauchs- beziehungsweise leistungsstarken Personewagen, Lieferwagen und Motorräder lehnen CVP, EVP, Grüne, GLP und SVP ab.

Zu den übrigen Änderungen äusserten sich die Parteien wie folgt:

Die BDP regt an, beim Bonus für neue Fahrzeuge zu prüfen, ob nebst der Kategorie A auch die Kategorie B bonusberechtigt sein soll. Sie spricht sich gegen eine zeitliche Befristung des Bonus-Malus-Systems aus.

Die CVP stimmt den Änderungen weitgehend zu.

Die EDU regt bei der zeitlichen Befristung des Bonus-Malus-Systems eine Verkürzung auf fünf Jahre an, dann sei über eine Verlängerung zu entscheiden. Bei der Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben seien deren Arten zu unterscheiden: Würden vorwiegend elektrische Fahrzeuge verwendet, müssten zusätzliche (Atom)Kraftwerke gebaut werden. Der Steigerung des Gesamtertrags stimmt die EDU nur dann zu, wenn dieser zweckgebunden für den Strassenverkehr verwendet wird.

Die EVP spricht sich dafür aus, die MFA umfassender zu ökologisieren und nach Kilometerleistung zu erheben. Wer die Strassen viel braucht, zahlt viel, wer sie wenig braucht, zahlt wenig. Beim Bemessungssystem erachtet die EVP die Variante A "Energieverbrauch" zwar als besser gegenüber dem heutigen System. Noch besser wäre aber die Bemessung auf Basis des Ausstosses von CO₂/km. Die EVP lehnt die zeitliche Befristung des Bonus-Malus-Systems, die Kompetenzabtretung an den Regierungsrat zur Abgabenfestsetzung für bestimmte Fahrzeuggruppen sowie die Teuerungsanpassung ab.

Die FDP steht der Revision grundsätzlich positiv gegenüber und unterstützt vor allem jene Massnahmen, welche die Nachhaltigkeit der MFA sicher stellt. Sie ist aber der Ansicht, dass eine Erhöhung nur dann durchsetzbar ist, wenn die Zweckbindung enger gefasst wird. Die automatische Erhöhung nach Massgabe der Teuerung lehnt die FDP ab; eine Abgabenerhöhung habe in jedem Fall über eine Revision des Gesetzes zu erfolgen.

Die Grüne Partei lehnt den vorgelegten Gesetzesentwurf insgesamt ab, weil er Tür und Tor öffne für ein überdimensioniertes Strassenbauprogramm verbunden mit sehr hohen Kosten. Sie bezeichnet es als Etikettenschwindel, wenn von einer Ökologisierung der MFA die Rede sei. Die zusätzlichen Mittel für den Strassenbau würden wieder mehr Verkehr generieren, und die Ziele CO₂-Reduktion und umweltverträglicher Verkehr würden ad absurdum geführt. Die Grüne Partei fordert die einnahmenneutrale Besteuerung, indem die Mehreinnahmen der MFA an alle Haushalte gleichmässig verteilt werden. So entstehe der gewünschte Effekt, dass Haushalte ohne Auto profitieren. Als Alternative dazu fordert die Grüne Partei, den Mehrertrag der MFA für eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs respektive der kombinierten Mobilität einzusetzen. Wenn mit der MFA wirklich primär der Energieverbrauch, der CO₂-Ausstoss und die übrige Umweltbelastung sowie das Recht auf die Benützung des Strassennetzes durch den MIV abgegolten werden soll, müssten die Einnahmen der MFA in hohem Masse für die Deckung von externen Kosten eingesetzt werden. Das Bonus-Malus-System lehnt die Grüne Partei ab, weil die Energieetikette A–G zu viele Verzerrungen beinhalte (Fahrzeuggewicht zu starker Faktor) und darum das ungeeignete Instrument sei. Sie lehnt auch die in Vernehmlassung befindliche Umweltetikette ab. Schliesslich fordert die Grüne Partei eine stärkere Besteuerung von Lastwagen, weil der Verlagerungseffekt auf die Schiene zu gering und der Transportkostenanteil an den Warenkosten immer noch viel zu tief seien.

Die GLP lehnt jede automatische Anpassung an die Teuerung und technologische Entwicklung entschieden ab; eine Erhöhung der MFA müsse zwingend per Gesetz erfolgen. Sie spricht sich bezüglich Bemessungsgrundlage für Variante A "Energieverbrauch" aus, würde aber eine Bemessung nach effektiver Fahrleistung bevorzugen; obwohl derzeit politisch kaum zu realisieren, sollte dies als längerfristiges Ziel in Betracht gezogen werden. Der progressiven Abgabe stimmt die GLP zu; sie wünscht aber, dass die leistungsabhängigen Abgaben einen höheren Anteil der MFA einnehmen als die fixen Abgaben (Grundgebühr). Den übrigen Änderungen stimmt die GLP ebenfalls zu.

Die SP stimmt der Steigerung des Gesamtertrags der MFA zu unter folgenden Bedingungen: Es müssen mehr externe Kosten übernommen werden; die enge Zweckbindung ist völlig abzulehnen; der Strassenverkehr muss auch für indirekte/externe Kosten aufkommen; die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs (öV) muss mit der erhöhten MFA verbessert werden. Die SP fordert bei der Besteuerung der Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger eine Erhöhung der MFA um mindestens 50 %, weil diese Fahrzeugkategorie die Strassen am intensivsten beanspruche und am meisten Schäden verursache. Zudem fordert die SP für diese Fahrzeuge ein Bonus-Malus-System mit Bonus für die höchste Euro-Kategorie. Bezüglich Pauschalabgaben für bestimmte Fahrzeuggruppen erachtet die SP eine Sonderregelung einzig bei den Veteranenfahrzeugen als nötig; hingegen müsse bei Landwirtschaftsfahrzeugen und Baumaschinen mittels Bonus-Malus-System der Filterereibau massiv gefördert werden.

Die SVP erachtet wie bereits erwähnt eine neue Bemessungsgrundlage als unnötig und spricht sich gegen Steuererhöhungen und gegen jegliche Kompetenzverschiebung zum Regierungsrat ab. Sie lehnt deshalb auch die meisten übrigen Änderungen ab und weist darauf hin, dass bei den Lastwagen bereits ein sehr grosser finanzieller Anreiz betreffend Euro-Kategorie im Rahmen der LSVA bestehe. Die Zustimmung der SVP findet einzig die Grundgebühr von Fr. 100.– für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse und Motorräder. Das Bonus-Malus-System für neue Fahrzeuge mit zeitlicher Befristung kommt für die SVP am ehesten infrage, weil dies den Kaufentscheid im Einzelfall beeinflussen könne.

Verbände

Der Aargauische Gewerbeverband (AGV) wendet sich im Prinzip nicht gegen eine Ökologisierung der MFA. Er weist aber darauf hin, dass die Automobilindustrie bereits grosse Anstrengungen unternommen hat und unternimmt, die Motorfahrzeuge in ökologischer Hinsicht zu verbessern. Der AGV lehnt eine neue Bemessungsgrundlage ab und hält am heutigen System "Steuer-PS" fest. In der gegenwärtigen Wirtschaftslage dürfe der Staat keine zusätzlichen Abgaben erheben, weil sie den dringend nötigen Wirtschaftsaufschwung behinderten. Deshalb lehnt der AGV die Steigerung des Gesamtertrags der MFA ab und ebenso die Anpassung an Teuerung und technologische Entwicklung. Den übrigen Änderungen stimmt der AGV zu.

Der Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS) lehnt eine neue Bemessungsgrundlage ab und hält am heutigen System mit Steuer-PS fest. Er stimmt einer Grundgebühr von Fr. 100.– für alle Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse und Motorräder zu, ebenso der unveränderten Besteuerung der Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger mit Ermässigung für Lastwagen der höchsten Euro-Kategorie. Alle übrigen Änderungen lehnt der AGVS ab.

Die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) erachtet eine Revision des Strassengesetzes als notwendig, allerdings nicht in der vorgeschlagenen Form. Insbesondere die im Zentrum der Vorlage stehende Ökologisierung der MFA sei in der vorgeschlagenen Form abzulehnen und kostenneutral zu gestalten. Deshalb lehnt die AIHK die Steigerung des Gesamtertrags sowie die Anpassung an Teuerung und technologische Entwicklung ab. Im Falle einer kostenneutralen Ausgestaltung würde die AIHK ein Bonus-Malus-System in Kombination mit dem Bemessungssystem nach Variante A "Energieverbrauch" bevorzugen. Die AIHK begrüsst die unveränderte Besteuerung der Lastwagen und weist darauf hin, dass von einer Besteuerung auch der Lieferwagen und Kleinbusse nach ökologischen Kriterien die KMU und das Gewerbe negativ betroffen wären.

Der Automobil Club der Schweiz ACS Mitte bevorzugt eine nationale Lösung bezüglich Bemessungssystem für die MFA und lehnt kantonale Lösungen grundsätzlich ab. Die Forderung nach einer Ökologisierung sei zwar verständlich, der erwartete Erfolg stehe aber in keinem Verhältnis zum enormen Aufwand für eine Änderung der Bemessungsgrundlage. Der Siegeszug der Kategorie A-Fahrzeuge sei bereits heute Tatsache und werde sich auch ohne spezielle Steueranreize fortsetzen. Nebst einem neuen Bemessungssystem mit Bonus-Malus lehnt der ACS auch die Steigerung des Gesamtertrags sowie die Anpassung an die Teuerung und an die technologische Entwicklung ab. Den übrigen Änderungen stimmt der ACS zu unter Hinweis auf einzelne Anpassungen.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) unterstützt grundsätzlich das Revisionsvorhaben, hat dazu aber verschiedene Vorbehalte. Der ASTAG fordert, dass für Lastwagen, welche die jeweils strengste auf dem Schweizer Markt erhältliche Euro-Kategorie erfüllen (zurzeit Euro 5), die MFA über einen Zeitraum von fünf Jahren um 80 % ermässigt wird. Unter der Voraussetzung, dass die Zweckbindung enger ausgestaltet werde, stünden ausreichend Mittel für die Finanzierung der anstehenden Strassenverkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung. Deshalb lehnt die ASTAG eine befristete wie auch eine unbefristete Erhöhung der MFA entschieden ab, ebenso die Anpassung an Teuerung und technologische Entwicklung. Über Steuer- und Gebührenerhöhungen müsse das Parlament beziehungsweise das Volk entscheiden. Beim Bemessungssystem hält die ASTAG am heutigen Modell "Steuer-PS" fest. Ein zusätzliches Bonus-Malus-System für Neuwagen stelle das geeignetste und wirksamste Modell zur Ökologisierung der MFA dar und sei zudem gegenüber einer Änderung des Bemessungssystems mit einem deutlich geringeren Verwaltungsaufwand verbunden.

Der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion Aargau, unterstützt grundsätzlich das Revisionsvorhaben, hat dazu aber verschiedene Vorbehalte. Er würde eine bundesrechtliche Regelung der gegenwärtigen Vielzahl von verschiedenen kantonalen Systemen vorziehen. Dabei würde der Bund Art und Bemessungsgrundlage der MFA regeln, den Kantonen verbliebe die Festsetzung der Höhe der Abgabetarife. Es sei zu prüfen, ob es bis zu einer schweizweiten Harmonisierung sinnvoll ist, das grundsätzliche System der MFA zu ändern. Der TCS trägt aber die Ökologisierung der kantonalen MFA mit, wenn deren Bemessung entweder nach Massgabe des Energieverbrauchs (Variante A) oder über ein Bonus-Malus-System für Neuwagen – mit der heutigen Bemessungsgrundlage Steuer-PS – erfolgt. Der TCS bevorzugt letzteres Instrument, auf die gleichzeitige Einführung mehrerer Systeme zur Ökologisierung sei zu verzichten. Eine Erhöhung der MFA zugunsten der Strassenrechnung unterstützt der TCS nur dann, wenn die Zweckbindung der MFA noch enger gefasst wird und auch die Einnahmen aus Mineralölsteuer, Autobahnvignette, Verkehrsbussen und Geldstrafen einbezogen werden. Der TCS wendet sich dagegen, dass der Regierungsrat zur Anpassung an die Teuerung und an die technologische Entwicklung berechtigt sein soll; eine Erhöhung der MFA müsse zwingend per Gesetz erfolgen.

Der Aargauische Verband für Landtechnik (AVLT) lehnt die Steigerung des Gesamtertrags generell und insbesondere bei den landwirtschaftlichen Fahrzeugen ab. Die Kompetenzverschiebung zur Festlegung der MFA für landwirtschaftliche Fahrzeuge vom Grossen Rat hin zum Regierungsrat kommt für den AVLT nicht infrage. Er sieht keinen Grund, die Abgaben für die übrigen Motorfahrzeug- und Anhängerarten nicht im Kompetenzbereich des Grossen Rats zu belassen, nachdem diejenigen für alle andern Fahrzeugarten sogar auf Gesetzesstufe festgesetzt werden.

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) wendet sich dagegen, für den Strassenbau mehr Mittel bereitzustellen. Es stimmt deshalb einer Ökologisierung der MFA nur zu, wenn sie nicht zu einer Einnahmenerhöhung führt. Dementsprechend lehnt der VCS die Steigerung des Gesamtertrags ebenso ab wie die Anpassung an die Teuerung und an die technologische Entwicklung. Als Bemessungsgrundlage wählt der VCS Variante A "Energieverbrauch", weil diese das Kriterium mit der höchsten Umweltrelevanz habe. Ein Bonus-Malus-System wäre akzeptabel, aber ohne zeitliche Befristung und nicht auf Grundlage der Energieetikette, weil dabei mit gewichtsbezogenen Kriterien gearbeitet werde.

Der WWF begrüsst die Besteuerung des effektiven Verbrauchs von Motorfahrzeugen und damit die neue Bemessungsgrundlage nach Variante A "Energieverbrauch" in Kombination mit dem Bonus-Malus-System. Er lehnt aber die Steigerung des Gesamtertrags der MFA ab. Der ökologische Umbau der MFA müsse kostenneutral sein, dies auch in Anbetracht der aktuellen Konjunkturlage. Mehr Mittel für die Strassenrechnung führe zu mehr Verkehr. Wenn aber mehr Autos unterwegs seien, würden die angestrebten ökologischen Verbesserungen zunichte gemacht. Der WWF lehnt weiter Pauschalabgaben für bestimmte Fahrzeuggruppen ab.

Regionalplanungsverbände, Gemeindeverbände, Gemeinden

Die Verbände mit Vertretern der Gemeindebehörden (Gemeindeammänner-Vereinigung, Gemeindeschreiberverband und Bauverwalterverband) unterstützen die Revision grundsätzlich. Sie stimmen der Bemessungsgrundlage nach Variante A "Energieverbrauch" zu. Die Steigerung des Gesamtertrags sowie die Anpassung an Teuerung und technologische Entwicklung werden vom Gemeindeschreiberverband und vom Bauverwalterverband unterstützt, von der Gemeindeammänner-Vereinigung abgelehnt. Ebenfalls auf Ablehnung stossen beim Gemeindeschreiberverband und beim Bauverwalterverband die unveränderte Besteuerung der Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger mit Ermässigung für Lastwagen der höchsten Euro-Kategorie. Der Gemeindeschreiberverband begrüsst an sich die Ermässigung; die Einnahmehausfälle müssten aber bei den weniger sauberen Fahrzeugen kompensiert werden. Der Bauverwalterverband erachtet den Anreiz gegenüber der LSVA als zu gering; zudem sei eine klare, transparente Abgabe mit möglichst wenig Ausnahmen und Sonderregelungen festzulegen.

Die Regionalplanungsverbände und Gemeinden bevorzugen mit grosser Mehrheit (84 %) als Bemessungsgrundlage die Variante A "Energieverbrauch". Mit ebenso grosser Mehrheit stimmen sie der Steigerung des Gesamtertrags, der Anpassung an Teuerung und technologische Entwicklung sowie den übrigen Änderungen zu. Abgelehnt wird einzig mit knapper Mehrheit (52 %) die unveränderte Besteuerung der Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger unter folgenden Hinweisen: Die Ermässigung für Lastwagen der höchsten Euro-Kategorie wird an sich begrüsst; die Einnahmehausfälle müssten aber bei den weniger sauberen Fahrzeugen kompensiert werden. Im Weiteren sei der Anreiz gegenüber der LSVA zu gering.

Bundesbehörden

Die revidierten Bestimmungen unterliegen nicht der Genehmigungspflicht des Bundes. Das Bundesamt für Strassen stellt fest, dass die vorgeschlagenen Änderungen im Einklang mit den Zielen der bundesrätlichen Politik, Energieverbrauch und CO₂-Emissionen zu reduzieren, stehen. Es begrüsst ebenso wie das Bundesamt für Umwelt, dass der Kanton Aargau das Bonus-Malus-System auf die neue Umweltetikette abstützen will.

4.2 Wichtige Änderungen bezüglich der Motorfahrzeugabgaben aufgrund der Vernehmlassung

Zweckgebundene Verwendung der Motorfahrzeugabgaben

In der Vernehmlassung wurde der Zweckbindung der Strassenrechnung insgesamt mit überzeugender Mehrheit (95 %) zugestimmt. Explizit forderten FDP, SVP, ACS, ASTAG, TCS und Weitere eine engere Fassung der Zweckbindung: Die Mittel nicht nur aus den Motorfahrzeugabgaben, sondern auch aus der Mineralölsteuer, der LSVA sowie aus Bussen und Geldstrafen sollen ausschliesslich für Strassenbelange verwendet werden. Umgekehrt verlangten Grüne, SP, VCS, WWF und Weitere eine Lockerung: Die Motorfahrzeugabgaben sollen auch für öV, Radwege sowie für die vom Strassenverkehr verursachten externen Kosten eingesetzt werden können.

Im Motorfahrzeugabgabengesetz wird die Verwendung der Erträge der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur (§ 2 Abs. 1 und 2 Entwurf StrG) neu definiert. Der Nettoertrag (abzüglich Inkassoaufwand) fliesst in die Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§ 6 lit. a des geltenden StrG beziehungsweise § 28 lit. a des neuen StrG). Die besonderen Verkehrsanlagen nach § 2 Abs. 3 Entwurf StrG und die Leistungen für die Verkehrssicherheit werden durch die anderen Erträge der Strassenrechnung (unter anderem auch Bussen) finanziert.

Revision der Motorfahrzeugabgaben ohne Mehrertrag

Die Gesetzesrevision ist bezüglich der Motorfahrzeugabgaben ertragsneutral ausgestaltet. Sie beinhaltet den Wechsel auf Energieverbrauch als Bemessungsgrundlage für Personen- und Lieferwagen. Die Bemessung der Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen nach dem Energieverbrauch (Variante A) wurde in der Vernehmlassung überwiegend positiv aufgenommen. Der Regierungsrat hält an dieser Lösung fest, wobei der Tarif ertragsneutral gestaltet wird. Ebenfalls werden Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht nach Energieverbrauch besteuert.

Motorfahrzeugabgabe für Motorräder

Weil die Daten über den Energieverbrauch von Motorrädern im Informationssystem des Bundes noch nicht aufgenommen sind, wird die bisherige Besteuerung beibehalten.

Motorfahrzeugabgabe für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht und Transportanhänger

Ebenfalls unverändert bleibt die Besteuerung der Nutzfahrzeuge über 3,5 t (Lastwagen, Sattelschlepper) sowie der Transportanhänger. Eine Ermässigung für Lastwagen, die im Jahr der Inverkehrsetzung die Anforderungen einer strengeren Euro-Abgasnorm als der gesetzlich vorgeschriebenen erfüllen, ist in der Ökologisierungsvorlage enthalten.

Anpassung der Motorfahrzeugabgabe an die Teuerung und an die technologische Entwicklung

Entsprechend den Einwendungen in der Vernehmlassung wird auf einen Automatismus bei der Anpassung verzichtet. Als neuer Ansatz wird vorgeschlagen, dass bei einem Rückgang des MFA-Ertrags der Grosse Rat die Anpassung vornehmen kann, wenn dies für die Finanzierung der aargauischen Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist.

Befristete Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben zur Finanzierung von Grossprojekten

Zur Finanzierung von einzelnen Grossprojekten wird die Möglichkeit der auf höchstens 8 Jahre befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben um 25 % beibehalten. Der Beschluss des Grossen Rats wird jedoch dem fakultativen Referendum unterstellt.

Bemerkung: Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben in separater Vorlage.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Titel und Ingress

Titel

Motorfahrzeugabgabengesetz (M FAG)

Ingress

Der Grosse Rat des Kantons Aargau,

gestützt auf die §§ 49 und 118 der Kantonsverfassung

beschliesst:

Der Titel umschreibt den Inhalt des Gesetzes vollständig. Das Gesetz stützt sich sowohl auf die Kompetenz des Kantons, das Verkehrs- und das Strassenwesen zu regeln (§ 49 Abs. 1 KV) als auch auf die Zuständigkeit, Steuern und Gebühren zu erheben (§ 118 Abs. 1 lit. a KV). Im Verhältnis zum Bundesrecht bleibt das Recht der Kantone zur Fahrzeugbesteuerung gemäss Art. 105 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958⁴ gewahrt.

⁴ SR 741.01

§ 1 Zweck

§ 1

Zweck

Mit den Motorfahrzeugabgaben wird die dauernde Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen sowie die Finanzierung von anderen Aufwänden, welche die Strasseninfrastruktur betreffen, sichergestellt.

Neue Bestimmung

Im Zweckartikel wird die Verwendung der Erträge der Motorfahrzeugabgaben definiert, wobei die Begriffe den Bezug zum neuen Strassengesetz, insbesondere den §§ 2 und 29 StrG herstellen. Mit den Motorfahrzeugabgaben werden die Kantonsstrassen (§§ 2 Abs. 1 sowie 29 lit. a Entwurf StrG) und die weiteren kantonalen Verkehrsanlagen (§§ 2 Abs. 2 sowie 29 lit. b Entwurf StrG) finanziert. Zu letzteren zählen die kantonalen Radrouten, Verkehrslenkungssysteme und Anlagen im Strassenbereich für Wildtierkorridore sowie Bauten und Anlagen für den Betrieb (Werkhöfe). Aus den MFA-Erträgen sollen weitere Massnahmen finanziert werden, welche ausschliesslich oder überwiegend dem Individualverkehr dienen. Dies umfasst die im § 29 lit. d, e sowie g–i Entwurf StrG aufgeführten Aufwände, wie Beiträge an Nationalstrassen-Neubauten und Nationalstrassen-Ausbauten, die auf speziellen Bedarf des Kantons erstellt werden und überwiegend kantonalen oder regionalen Interessen dienen; Lärmsanierungen und Beiträge an den Lärmschutz im Bereich von Kantonsstrassen; Abgeltungen von direkten internen Leistungen von Verwaltungsabteilungen des Kantons und Überbrückungsfinanzierungen, soweit sie die Strasseninfrastruktur betreffen; Zinsaufwand für den Vorschuss an die Spezialfinanzierung Strassenrechnung. Diese Festlegung der Zweckbindung ist auf die langfristige Planung der Spezialfinanzierung Strassenrechnung, Stand Februar 2010, abgestimmt.

Nicht aus den Motorfahrzeugabgaben finanziert werden die Aufwände und Beiträge an die besonderen Verkehrsanlagen gemäss den §§ 2 Abs. 3 sowie 24–26 Entwurf StrG (Trennung von Schiene und Strasse, Anlagen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, Wanderwege; § 29 lit. c Entwurf StrG) sowie die Leistungen der Kantonspolizei für die Strassenverkehrssicherheit (§ 29 lit. f Entwurf StrG). Diese Aufwände werden zwar aus der Strassenrechnung finanziert, jedoch aus anderen Erträgen (zum Beispiel LSVA).

§ 2 Abgabepflicht

§ 2

Abgabepflicht

¹ Der Kanton erhebt zweckgebunden Motorfahrzeugabgaben für Motorfahrzeuge und Anhänger mit Standort im Kanton Aargau.

² Von der Motorfahrzeugabgabe sind befreit

- 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.

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

Absatz 1

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 1 StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die Bestimmung bezieht sich auf Art. 22 SVG, welcher die interkantonale Zuständigkeit festlegt: "Zuständig für Fahrzeuge ist der Standortkanton." Der Standort wird in Art. 77 der Verkehrszulassungsverordnung⁵ definiert als Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird.

Absatz 2

Entspricht geltendem Recht § 2 Dekret über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr mit redaktionellen Änderungen

Gemäss § 2 des Dekrets sind Fahrzeuge des Bundes und der Konsulate, Fahrzeuge im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr sowie Feuerwehr-, Katastrophen- und Zivilschutzfahrzeuge von der Abgabepflicht befreit. Diese Bestimmung wird inhaltlich unverändert in das Gesetz übernommen.

§ 3 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht

§ 3

Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht

¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht berechnet sich die Motorfahrzeugabgabe nach Massgabe des Energieverbrauchs nach der Formel $k^{1,5} \times \text{Fr. 13.-}$.

² Der Wert k entspricht dem Treibstoffnormverbrauch für 100 km in Liter Benzinäquivalent, aufgerundet auf halbe Liter.

³ Die Abgabe beträgt mindestens Fr. 100.-.

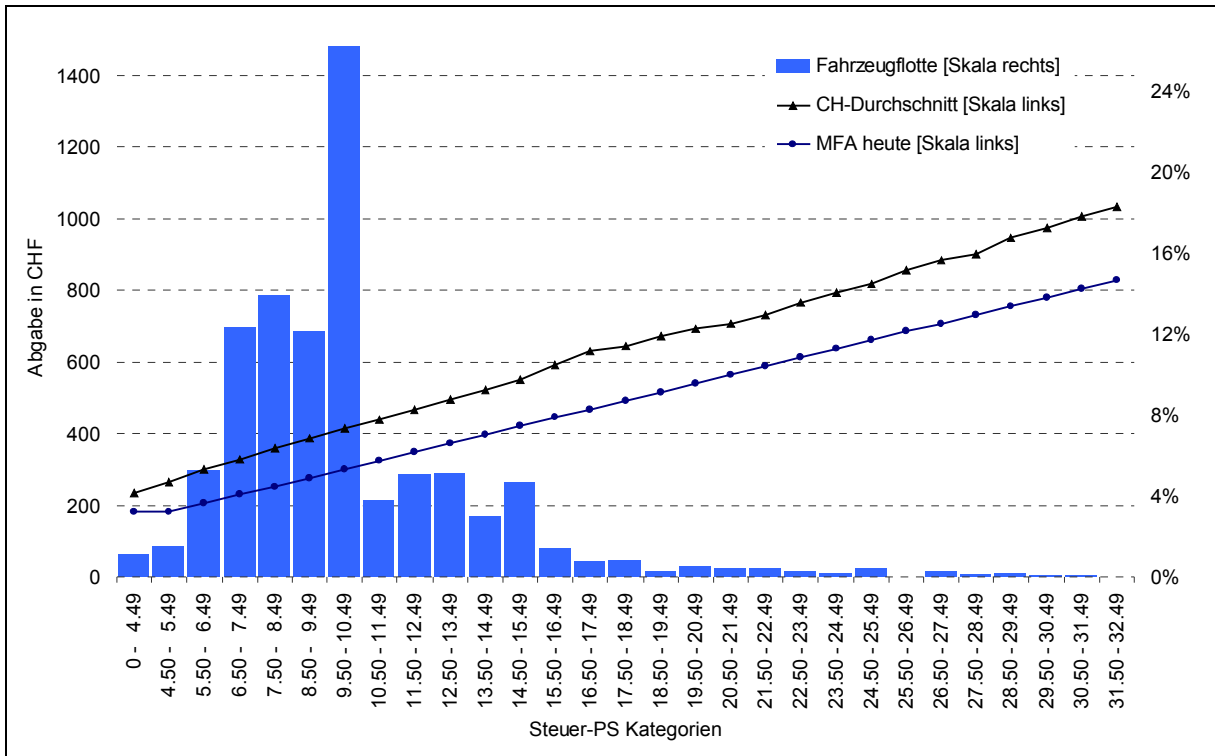
Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 2 lit. a StrG mit inhaltlichen Änderungen

⁵ SR 741.51

a) Heutiger Steuertarif

Der heutige Steuertarif lässt sich folgendermassen tabellarisch und grafisch darstellen:

| Hubraum [ccm] | | Steuer-PS | | Jahresabgabe in Fr. |
|---------------|-------|-----------|-------|---------------------|
| von | bis | von | bis | |
| 1 | 1'079 | 0 | 5,49 | 180 |
| 1'080 | 1'276 | 5,5 | 6,49 | 204 |
| 1'277 | 1'472 | 6,5 | 7,49 | 228 |
| 1'473 | 1'668 | 7,5 | 8,49 | 252 |
| 1'669 | 1'864 | 8,5 | 9,49 | 276 |
| 1'865 | 2'061 | 9,5 | 10,49 | 300 |
| 2'062 | 2'257 | 10,5 | 11,49 | 324 |
| 2'258 | 2'454 | 11,5 | 12,49 | 348 |
| 2'455 | 2'650 | 12,5 | 13,49 | 372 |
| 2'651 | 2'846 | 13,5 | 14,49 | 396 |
| 2'847 | 3'043 | 14,5 | 15,49 | 420 |
| 3'044 | 3'239 | 15,5 | 16,49 | 444 |
| 3'240 | 3'435 | 16,5 | 17,49 | 468 |
| 3'436 | 3'632 | 17,5 | 18,49 | 492 |
| 3'633 | 3'828 | 18,5 | 19,49 | 516 |
| 3'829 | 4'024 | 19,5 | 20,49 | 540 |
| 4'025 | 4'220 | 20,5 | 21,49 | 564 |
| 4'221 | 4'417 | 21,5 | 22,49 | 588 |
| 4'418 | 4'613 | 22,5 | 23,49 | 612 |
| 4'614 | 4'809 | 23,5 | 24,49 | 636 |
| 4'810 | 5'006 | 24,5 | 25,49 | 660 |
| 5'007 | 5'202 | 25,5 | 26,49 | 684 |
| 5'203 | 5'398 | 26,5 | 27,49 | 708 |
| 5'399 | 5'595 | 27,5 | 28,49 | 732 |
| 5'596 | 5'791 | 28,5 | 29,49 | 756 |
| 5'792 | 5'987 | 29,5 | 30,49 | 780 |
| 5'988 | 6'184 | 30,5 | 31,49 | 804 |
| 6'185 | 6'379 | 31,5 | 32,49 | 828 |
| 6'380 | 6'576 | 32,5 | 33,49 | 852 |
| 6'577 | 6'773 | 33,5 | 34,49 | 876 |



b) Geltungsbereich

Personenwagen sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens 9 Sitzplätzen einschliesslich der Fahrzeug führenden Person (Art. 11 Abs. 2 lit. a VTS⁶). Der für Personenwagen geltende Tarif (§ 8 Abs. 2 lit. a des bisherigen Strassengesetzes) galt für "leichte Motorwagen für den Personentransport und Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast". Nebst den Personenwagen fallen neu alle Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht unter diesen Abgabentarif.

c) Neuer Abgabentarif

Der neue Abgabentarif berechnet sich nach folgender Formel:

$$k^{1.5} \times \text{Fr. } 13.-,$$

mindestens jedoch Fr. 100.–

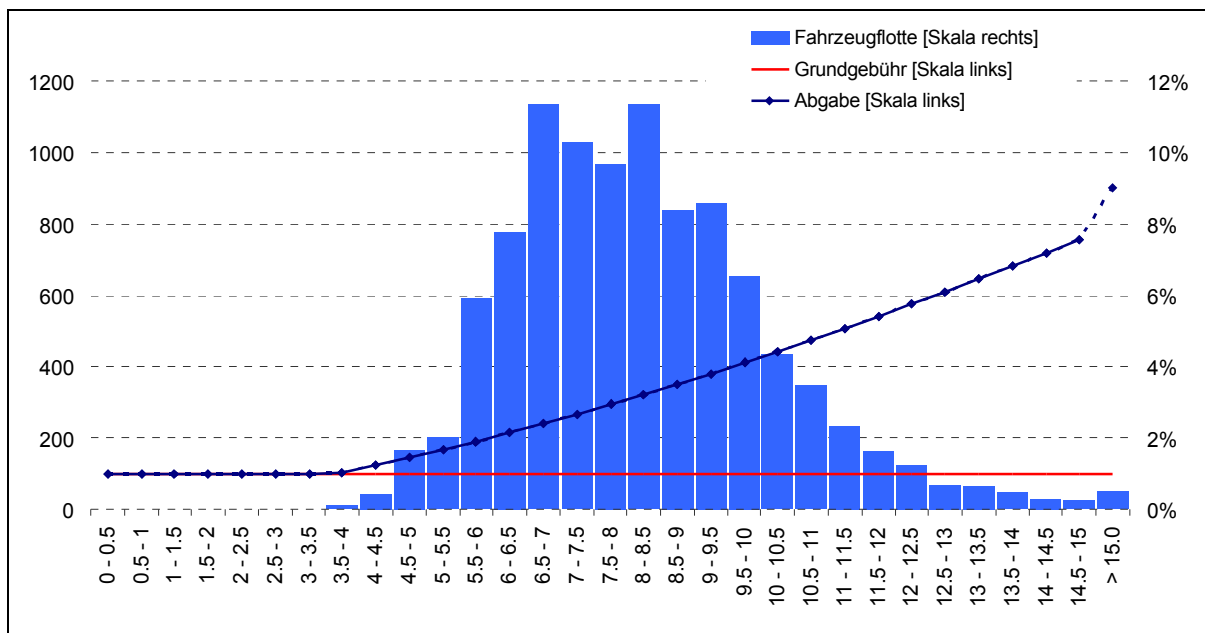
wobei k = Treibstoffnormverbrauch in Liter Benzinäquivalent aufgerundet auf halbe Liter

Der neue Abgabentarif für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht kann tabellarisch und grafisch folgendermassen dargestellt werden:

| Energieverbrauch (Liter Benzin-äquivalent pro 100 km) | | Jahresabgabe in Fr. |
|---|-----|---------------------|
| ab | bis | |
| 0 | 0,5 | 100 |
| 0,5 | 1 | 100 |
| 1 | 1,5 | 100 |

⁶ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995; SR 741.41. Die in dieser Vorlage verwendete Bezeichnung der Fahrzeugkategorien richtet sich nach der VTS.

| Energieverbrauch (Liter Benzin- äquivalent pro 100 km) | | Jahresabgabe in Fr. |
|---|------|---------------------|
| ab | bis | |
| 1,5 | 2 | 100 |
| 2 | 2,5 | 100 |
| 2,5 | 3 | 100 |
| 3 | 3,5 | 100 |
| 3,5 | 4 | 104 |
| 4 | 4,5 | 124 |
| 4,5 | 5 | 145 |
| 5 | 5,5 | 168 |
| 5,5 | 6 | 191 |
| 6 | 6,5 | 215 |
| 6,5 | 7 | 241 |
| 7 | 7,5 | 267 |
| 7,5 | 8 | 294 |
| 8 | 8,5 | 322 |
| 8,5 | 9 | 351 |
| 9 | 9,5 | 381 |
| 9,5 | 10 | 411 |
| 10 | 10,5 | 442 |
| 10,5 | 11 | 474 |
| 11 | 11,5 | 507 |
| 11,5 | 12 | 540 |
| 12 | 12,5 | 575 |
| 12,5 | 13 | 609 |
| 13 | 13,5 | 645 |
| 13,5 | 14 | 681 |
| 14 | 14,5 | 718 |
| 14,5 | 15 | 755 |



Mindestabgabe

Grundsätzlich soll von jedem Fahrzeug ein Beitrag an die Finanzierung der Strasse geleistet werden. Dem wird mit einer Mindestabgabe von Fr. 100.– Rechnung getragen, das heisst die Motorfahrzeugabgabe wird nach dem vorgeschlagenen Tarif berechnet, kann jedoch nicht niedriger sein als Fr. 100.–. Damit wird eine minimale Abgeltung für die Benützung der Strasseninfrastruktur sowie für die Administration geleistet. Die Einführung einer Mindestabgabe wurde in der Vernehmlassung positiv aufgenommen.

Bemessungskriterium für die Abgabe

Nach bisherigem Recht wurde die Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen nach den direkt aus dem Hubraum des Motors abgeleiteten Steuer-PS abgestuft. Neu wird auf den Energieverbrauch in Liter Benzinäquivalent pro 100 Kilometer abgestellt. Die Angaben zum Treibstoffnormverbrauch der einzelnen Fahrzeugtypen werden dem Informationssystem des Bundes entnommen. Der Treibstoffnormverbrauch von Personenwagen wird auf einem Prüfstand nach einem normierten Messzyklus ermittelt (Richtlinie 80/1268/EWG; Messzyklus 1999/100/EG).

Umrechnung in Benzinäquivalent

Für die Umrechnung des Energieverbrauchs verschiedener Treibstoffe beziehungsweise Antriebssysteme in Benzinäquivalente können die in der vorgesehenen "Verordnung über die Kennzeichnung neuer Personenwagen mit der Umweltetikette" publizierten Umrechnungsfaktoren des Bundes verwendet werden. Diese ist noch nicht in Kraft gesetzt; Änderungen sind daher vorbehalten.

| | |
|--------------------------|---|
| Benzinfahrzeuge: | Energieverbrauch (Benzin) in l/100 km x 1 |
| Dieselfahrzeuge: | Energieverbrauch (Diesel) in l/100 km x 1,13 |
| Erdgasfahrzeuge: | Energieverbrauch (Erdgas) in m ³ x 1,15 l/m ³ |
| Elektrofahrzeuge: | Energieverbrauch in kWh/100 km x 0,11 l/kWh |
| Ethanol (E85)-Fahrzeuge: | Energieverbrauch (E85) in l/100 km x 0,74 |

Alternativ kann der Primärenergieverbrauch in Benzinäquivalenten berechnet werden. Damit wird auch der Energieverbrauch der Treibstoffherstellung berücksichtigt. Diese Faktoren sind ebenfalls in der vorgesehenen Verordnung zur Umweltetikette publiziert:

| | |
|-------------------|---|
| Benzinfahrzeuge: | Primärenergieverbrauch (Benzin) in l/100 km x 1 |
| Dieselfahrzeuge: | Primärenergieverbrauch (Diesel) in l/100 km x 1,07 |
| Erdgasfahrzeuge: | Primärenergieverbrauch (Erdgas) in m ³ x 0,96 l/m ³ |
| Elektrofahrzeuge: | Primärenergieverbrauch in kWh/100 km x 0,25 l/kWh |

Progression

Anstelle der heute linearen Abgabe in Stufen (Fr. 24.– pro Steuer-PS) wird die Abgabe neu mit einer Formel progressiv gestaltet; je höher der Energieverbrauch, desto höher der Zuschlag für einen zusätzlichen Liter Benzinäquivalent. Die progressive Gestaltung des Tarifs ist bei der Abstufung nach Energieverbrauch notwendig, weil dieses Bemessungskriterium im Vergleich zu den bisherigen Steuer-PS weniger differenziert, das heisst beim Energiever-

brauch liegen die Fahrzeuge viel näher beieinander als beim Hubraum (Steuer-PS). Die Einführung eines progressiven Tarifs wurde in der Vernehmlassung grossmehrheitlich begrüsst.

Elektrofahrzeuge

Der Wirkungsgrad von Elektrofahrzeugen (Batterie und Elektromotor) übertrifft den Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren deutlich. Bei der Motorfahrzeugabgabe berechnet nach Energieverbrauch werden Elektrofahrzeuge deshalb deutlich entlastet.

d) Berechnungsbeispiel

Das folgende Beispiel zeigt die Berechnung für die Abgabe nach Steuer-PS und Energieverbrauch für ein Benzin- und ein Dieselauto. Das Benzinauto (Opel Corsa D 14) entspricht der Typengenehmigung, welche im Jahr 2008 im Kanton Aargau am häufigsten erstmals in Verkehr gesetzt wurde (263 Erstinverkehrsetzungen). Das Dieselauto (Skoda Octavia Combi 4x4) ist die Typengenehmigung eines Dieselaautos, welche im Jahr 2008 im Kanton Aargau am häufigsten erstmals in Verkehr gesetzt wurde (98 Erstinverkehrsetzungen).

| | Opel Corsa | Skoda Octavia |
|---|---|--|
| Typengenehmigung | 1OB222 | 1SC464 |
| Getriebevariante | Manuelles Getriebe, 5 Gänge | Manuelles Getriebe, 6 Gänge |
| Hubraum | 1'364 ccm | 1'896 ccm |
| Treibstoffverbrauch | 6,2 Liter Benzin/100 km | 6,1 Liter Diesel/100 km |
| Steuer-PS | $1'364 \times 5,093/1000 = 6,95$ | $1'896 \times 5,093/1000 = 9,66$ |
| Jährliche Abgabe nach Steuer-PS | | |
| | Mindestabgabe von Fr. 180.– addiert mit zweimal dem Zuschlag für eine volle oder angebrochene Steuer-PS über 5,49 (2 x Fr. 24.– = Fr. 48.–) | Mindestabgabe von Fr. 180.– addiert mit fünfmal dem Zuschlag für eine volle oder angebrochene Steuer-PS über 5,49 (5 x Fr. 24.– = Fr. 120.–) |
| Abgabe nach Steuer-PS ergibt | 228.– pro Jahr | 300.– pro Jahr |
| Jährliche Abgabe nach Energieverbrauch | | |
| Energieverbrauch in Benzinäquivalenten (B-äq) | Umrechnungsfaktor: 1 (Benzin) | Umrechnungsfaktor: 1,13 (Diesel) |
| | 6,2 Liter Benzin/100 km x 1 = 6,2 Liter B-äq/100 km | 6,1 Liter Diesel/100 km x 1,13 = 6,89 Liter B-äq/100km |
| aufgerundet auf ½ Liter | 6,5 Liter B-äq/100 km | 7 Liter B-äq/100 km |
| Berechnung der Abgabe nach Energieverbrauch | $6,5^{1,5} \times \text{Fr. } 13.– = 215,4$ | $7^{1,5} \times \text{Fr. } 13.– = 240,8$ |
| gerundet | 215.– pro Jahr | 241.– pro Jahr |

Die detaillierten Auswirkungen der vorgeschlagenen Motorfahrzeugabgaben sind in Beilage 3 dargestellt.

Der neue Abgabetarif für Personenwagen ist im Vergleich mit der heutigen Motorfahrzeugabgabe der Personenwagen ertragsneutral ausgestaltet. Die detaillierten Auswirkungen auf den Ertrag finden sich in Kapitel 7.4.

§ 4 Fahrzeuge ohne Energieverbrauchsangabe

§ 4

Fahrzeuge ohne Energieverbrauchsangabe

Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht, für welche der Energieverbrauch im Informationssystem für Fahrzeugtypisierung des Bundes nicht angegeben ist, beträgt die Motorfahrzeugabgabe bei

- a) weniger als 5,5 Steuer-PS Fr. 180.–,
- b) 5,5 und mehr Steuer-PS Fr. 180.– zuzüglich Fr. 24.– für jede weitere volle oder angebrochene Steuer-PS.

² Bei Fahrzeugen mit Hubkolbenmotor werden die Steuer-PS nach folgender Formel berechnet:

$$\frac{\text{Hubvolumen des Motors in cm}^3 \times 5,093}{1'000}$$

³ Bei Fahrzeugen mit anderen Antrieben sowie bei Hybridfahrzeugen legt der Regierungsrat die Berechnung der Steuer-PS durch Verordnung fest.

Neue Bestimmung

Absatz 1

Für zurzeit rund 20 % der im Aargau immatrikulierten Personenwagen (vor Einführung der Abgasnorm Euro 3) und rund 75 % der Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht sind die Daten über den Treibstoff- beziehungsweise Energieverbrauch nicht im Informationssystem des Bundes erfasst. Für diese Fahrzeuge gilt die Motorfahrzeugabgabe nach bisherigem Recht weiter, welche sich nach Steuer-PS bemisst. Der Tarif bleibt gegenüber dem bisherigen § 8 Abs. 2 lit. a des alten Strassengesetzes unverändert. Nutzfahrzeuge ohne Verbrauchsangabe bis 3,5 t Gesamtgewicht und einer Nutzlast von über 1'000 kg, deren Abgabe bisher nach Nutzlast berechnet wurde, unterliegen ebenfalls dem Tarif nach Steuer-PS.

Absatz 2

Die Definition der Einheit "Steuer-PS" ist für die Berechnung der Motorfahrzeugabgabe wichtig. Die Regelung muss deshalb auf Gesetzesstufe erfolgen (§ 78 Abs. 1 KV). Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr aufgehoben wird. Inhaltlich entspricht die Definition der heutigen Regelung in § 3 Abs. 1 dieses Dekrets. Steuer-PS werden direkt aus dem Hubraum des Motors abgeleitet.

Absatz 3

Die Definition der Einheit "Steuer-PS" bei Fahrzeugen mit anderen Antriebsarten als dem Hubkolbenmotor sowie bei Hybridfahrzeugen (zum Beispiel Kombination eines Benzinmotors mit einem Elektromotor) kann durch den Regierungsrat durch Verordnung festgelegt werden. Die Regelung durch Verordnung ermöglicht eine rasche Anpassung an neue technologische Entwicklungen.

Duales System

Die Regelung für Fahrzeuge ohne Angaben zum Energieverbrauch betrifft nach heutigem Stand 20 % der Personenwagen und 75 % der Lieferwagen. Da insbesondere für ältere Fahrzeuge keine Informationen zum Treibstoffverbrauch vorhanden sind, werden diese Anteile kurz- und mittelfristig deutlich sinken. Trotzdem bleibt eine Regelung für Fahrzeuge ohne Verbrauchsangabe notwendig, zum Beispiel für direkt importierte Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (Art. 97 Abs. 4 VTS). In Bezug zum gesamten Mengengerüst der immatrikulierten Fahrzeuge sind dies jedoch Ausnahmefälle.

Auch das heutige System nach Steuer-PS kennt entsprechende Regelungen von Ausnahmefällen. Für Rotationskolbenmotoren wird 2/3 des Kammervolumens als Hubraum angerechnet, und für Elektrofahrzeuge werden Steuer-PS aus der Leistung berechnet. Das System nach Energieverbrauch wird mittel- und langfristig zu weniger Ausnahmefällen führen.

§ 5 Motorräder

§ 5

Motorräder

Für Motorräder beträgt die nach Steuer-PS berechnete Motorfahrzeugabgabe bei

- a) weniger als 1 Steuer-PS Fr. 36.–,
- b) 1 bis weniger als 1,5 Steuer-PS Fr. 54.–,
- c) 1,5 und mehr Steuer-PS Fr. 54.– zuzüglich Fr. 12.– für jede weitere volle oder angebrochene Steuer-PS.

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 2 lit. b StrG mit redaktionellen Änderungen

Motorräder werden heute auf der Bemessungsgrundlage der Steuer-PS nach einem ähnlichen System besteuert wie die Personenwagen. Die Motorfahräder (Mofa) und Kleinmotorräder werden nach einem Pauschaltarif besteuert.

Weil die Daten zum Energieverbrauch für die Motorräder im Informationssystem des Bundes noch nicht erfasst sind, fehlen zum heutigen Zeitpunkt die Grundlagen, um eine neue Besteuerung auf der Basis des Energieverbrauchs einzuführen. Die bisherige Regelung (§ 8 Abs. 2 lit. b StrG) wird deshalb inhaltlich unverändert ins neue Gesetz überführt.

§ 6 Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

§ 6

Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

Für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht beträgt die Motorfahrzeugabgabe

- a) bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.–,
- b) über 1'500–5'000 kg Nutzlast Fr. 348.– zuzüglich Fr. 72.– für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast,
- c) über 5'000 kg Nutzlast Fr. 852.– zuzüglich Fr. 84.– für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast.

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 2 lit. c StrG mit inhaltlichen Änderungen

Für Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 3,5 t und einer Nutzlast von mehr als 1'000 kg richtet sich die Motorfahrzeugabgabe neu nach dem Personenwagen-Steuertarif (§§ 3 und 4). Im Übrigen wurde der Nutzfahrzeug-Steuertarif aus dem bisherigen Recht un-

verändert übernommen. Die Nutzlast eines Fahrzeugs berechnet sich nach der Definition des Bundes (Art. 7 Abs. 5 VTS) als Differenz zwischen Gesamtgewicht und Leergewicht.

§ 7 Transportanhänger

§ 7

Transportanhänger

Für Transportanhänger an Motorwagen beträgt die Motorfahrzeugabgabe

- a) bis 500 kg Nutzlast Fr. 78.–,
- b) über 500–5'000 kg Nutzlast Fr. 78.– zuzüglich Fr. 18.– für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast,
- c) über 5'000 kg Nutzlast Fr. 240.– zuzüglich Fr. 30.– für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast.

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 2 lit. d StrG mit redaktionellen Änderungen

Der Anhänger-Steuertarif, schweizweit einer der günstigsten Tarife, wurde aus dem bisherigen Recht unverändert übernommen.

§ 8 Übrige Motorfahrzeug- und Anhängerarten

§ 8

Übrige Motorfahrzeug- und Anhängerarten

¹ Für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge beträgt die Motorfahrzeugabgabe bei

- a) Traktoren, Motor- und Arbeitskarren sowie Kombinationsfahrzeugen pauschal Fr. 60.–,
- b) Motoreinachsern pauschal Fr. 24.–.

² Für Kleinbusse und Gesellschaftswagen wird die Motorfahrzeugabgabe nach Massgabe der Steuer-PS nach dem Tarif gemäss § 4 und einem Zuschlag von Fr. 6.– für jeden bewilligten Sitzplatz erhoben.

³ Für Wohnmotorwagen wird die Motorfahrzeugabgabe nach Massgabe der Steuer-PS nach dem Tarif gemäss § 4 erhoben.

⁴ Der Regierungsrat legt für die Veteranenfahrzeuge pauschale Motorfahrzeugabgaben fest, welche höchstens dem ordentlichen Tarif für die betreffende Fahrzeugkategorie entsprechen, mindestens aber Fr. 100.– betragen.

⁵ Der Regierungsrat setzt durch Verordnung Abgaben für die übrigen Motorfahrzeug- und Anhängerarten sowie für Wechselschilder und Kollektivfahrzeugausweise fest. In der Regel sind Pauschalabgaben festzulegen, welche sich nach den Kriterien der Energieeffizienz, der Umwelteinwirkung und der Art der Strassenbenutzung richten und höchstens der Besteuerung nach dem für Personenwagen geltenden Tarif gemäss § 3 entsprechen dürfen.

Absatz 1

Entspricht geltendem Recht § 9 Dekret über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr mit redaktionellen Änderungen

Für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird der bisher in § 9 des Dekrets über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr festgelegte Pauschaltarif unverändert ins Gesetz überführt.

Absatz 2

Entspricht geltendem Recht § 7 Dekret über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr mit redaktionellen Änderungen

Für Kleinbusse und Gesellschaftswagen wird die bisher in § 7 des Dekrets über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr festgelegte Abgabe (Tarif nach Massgabe der Steuer-PS und einem Zuschlag von Fr. 6.– für jeden bewilligten Sitzplatz) inhaltlich unverändert ins Gesetz überführt.

Absatz 3

Entspricht geltendem Recht § 6 Dekret über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr mit redaktionellen Änderungen

Für Wohnmotorwagen wird im Motorfahrzeugabgabengesetz, wie bisher in § 6 des Dekrets über Steuern und Gebühren im Strassenverkehr, die Bemessung der Abgabe nach Steuer-PS festgelegt.

Absatz 4

Neue Bestimmung

In Abweichung vom allgemeinen Abgabentarif kann der Regierungsrat für Veteranenfahrzeuge (Oldtimer) Pauschaltarife festlegen. Gemäss der Weisung für Veteranenfahrzeuge vom 3. November 2008 des Bundesamts für Strassen ASTRA sind dies Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor mehr als 30 Jahren erfolgte, die nicht regelmässig und nur zu privaten Zwecken verwendet werden und die der ursprünglichen Ausführung entsprechen sowie optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sind.

Absatz 5

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 3, 1. Satz StrG mit inhaltlichen Änderungen

Bei den übrigen Motorfahrzeug- und Anhängerarten handelt es sich um folgende Motorfahrzeug- und Anhängerkategorien:

- Arbeitsmotorwagen (Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren)
- Übrige Nutzfahrzeuge (Traktoren, Motorkarren, Motoreinachser)
- Besondere Arten von Anhängern (Wohn- und Sportgeräteeanhänger, Schaustelleranhänger usw.)
- Kleinmotorräder
- Motorfahrräder
- Kollektivfahrzeugausweise
- Wechselschilder

Die Gebühren für Ausnahmefahrzeuge sowie die Bezugsmodalitäten sind in der Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr⁷ geregelt. Um flexibel auf neue Entwicklungen von Fahrzeugarten reagieren zu können, sollen die ergänzenden MFA-Tarife zukünftig durch Verordnung vom Regierungsrat geregelt werden.

⁷ SAR 755.111

Die Tarife werden in der Regel als Pauschaltarife im heutigen Rahmen festgelegt. Dabei sollen nicht nur die Art und Intensität der Strassenbenutzung berücksichtigt werden. In Zukunft sollen auch Abstufungen nach den Kriterien der Energieeffizienz und der Umwelteinwirkung (zum Beispiel Partikelfilter bei Traktoren und Arbeitsmaschinen) möglich sein. Als oberen Rahmen für den Verordnungsgeber gilt der Tarif für Personenwagen (§ 3).

§ 9 Sicherung der Kaufkraft

§ 9

Sicherung der Kaufkraft

¹ Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat Bericht, wenn die Teuerung und die technologische Entwicklung der Fahrzeuge zu einer Reduktion der durchschnittlichen Abgabe je Personenwagen, welcher im Kanton immatrikuliert ist, real um mehr als 5 % geführt haben.

² Der Grosse Rat kann aufgrund des Berichts des Regierungsrats die Motorfahrzeugabgaben erhöhen, um die real eingetretene Reduktion auszugleichen.

Neue Bestimmung

Die Teuerung führt dazu, dass die in Frankenbeträgen festgesetzten Abgabenansätze an Kaufkraft verlieren. Gleichzeitig wird die technologische Entwicklung dazu führen, dass sich der durchschnittliche Energieverbrauch der Fahrzeuge reduziert. Damit gehen auch die Erträge der Motorfahrzeugabgabe in den nächsten Jahren empfindlich zurück (vgl. Kapitel 7.4).

Um grosse Ertragsausfälle in der Strassenrechnung zu vermeiden wird die Möglichkeit für eine Anpassung durch den Grossen Rat vorgesehen: Wenn sich die durchschnittliche Abgabe je Fahrzeug jeweils um 5 % reduziert, muss der Regierungsrat dem Grossen Rat Bericht erstatten und gegebenenfalls einen Antrag um Anpassung stellen. Der Grosse Rat kann die Anpassung der Abgaben bewilligen, wenn die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur, deren Unterhalt und Betrieb sowie der erforderlichen Ausbauten nicht mehr sichergestellt ist. Grundlage für diesen Entscheid ist das Mehrjahresprogramm Strasse (§ 4 des Strassengesetzes).

Die Anpassung der Motorfahrzeugabgaben durch den Grossen Rat erfolgt durch eine Erhöhung der Abgaben maximal in dem Mass, in welchem sich der durchschnittliche Ertrag pro Personenwagen reduziert hat. Auf Personenwagen wird abgestellt, weil diese Kategorie mit über 80 % den weitaus grössten Anteil am Gesamtertrag der Motorfahrzeugabgabe ausmacht. Die Anpassung erfolgt jeweils auf den Beginn des Kalenderjahres. Ausgangsdatum für die Erhebung der durchschnittlichen Abgabe je Personenwagen ist das Inkraftsetzungsdatum der Revision.

§ 10 Finanzierung von Grossprojekten

§ 10

Finanzierung von Grossprojekten

¹ Wenn dies für die Finanzierung eines Grossprojekts erforderlich ist, kann der Grosse Rat die ordentlichen Motorfahrzeugabgaben während höchstens acht Jahren um maximal 25 % erhöhen. Die zusätzlichen Erträge sind zweckgebunden nur für das Grossprojekt zu verwenden.

² Der Beschluss des Grossen Rats unterliegt dem Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. f der Kantonsverfassung.

Neue Bestimmung

Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung wie zum Beispiel der Anschluss des unteren Aaretals an die Nationalstrassen (Kosten > 400 Millionen Franken) können allein aus der Strassenrechnung nicht finanziert werden. Mit dieser Bestimmung wird ein Instrument für die Finanzierung von solchen Grossprojekten geschaffen: Der Grosse Rat kann für das spezifische Grossprojekt eine befristete Erhöhung der ordentlichen Motorfahrzeugabgaben festlegen. Die Erhöhung darf maximal 25 % betragen und höchstens 8 Jahre dauern.

Mit Absatz 2 wird der Beschluss des Grossen Rats dem fakultativen Referendum unterstellt; auch das Behördenreferendum ist möglich (§ 62 Abs. 1 lit. c der Kantonsverfassung). Dieser Beschluss erfolgt in der Regel mit der Bewilligung des Baukredits für das Grossprojekt, gegen welche zudem das Referendum gemäss § 12 des neuen Strassengesetzes möglich ist.

§ 11 Regelung durch Verordnung

§ 11

Regelung durch Verordnung

Der Regierungsrat regelt durch Verordnung den Bezug sowie den Motorfahrzeugabgabenerlass für Behinderte und in Härtefällen.

Entspricht geltendem Recht § 8 Abs. 3, 2. Satz StrG mit inhaltlichen Änderungen

Die Einzelheiten des Bezugs der Motorfahrzeugabgabe sind heute in den §§ 15–18 des Dekrets über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977 (SAR 755.110) sowie in den §§ 34–40 der Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr vom 5. November 1984 (SAR 755.111) geregelt. Im Wesentlichen werden die Bemessungsfristen und Zahlungsmodalitäten festgelegt. Die heute im Dekret geregelten Grundsätze sind in die Verordnung zu überführen. Im Übrigen sind jedoch keine inhaltlichen Änderungen vorgesehen.

Nach § 19 des Dekrets ist ein Abgabenerlass heute einzig für Behinderte vorgesehen, die auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind und nicht in guten wirtschaftlichen Verhältnissen leben. § 33 der Verordnung sieht im Weiteren vor, dass Gebühren in Härtefällen ermässigt oder erlassen werden können. Diese Bestimmungen sind durch Verordnung zu regeln; inhaltliche Änderungen sind nicht erforderlich.

§ 12 Publikation und Inkrafttreten

§ 12

Publikation und Inkrafttreten

Dieses Gesetz ist nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist beziehungsweise nach Annahme durch das Volk in der Gesetzessammlung zu publizieren. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Es ist vorgesehen, das vorliegende Gesetz auf das Jahr 2012 in Kraft zu setzen, vorbehaltlich eines Referendums.

Ziffer III. Fremdaufhebungen

Es werden aufgehoben:

1. das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969,
2. das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977.

Mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes kann die bisherige Gesetzesgrundlage für die Motorfahrzeugabgabe, § 8 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung, aufgehoben werden. Die übrigen Bestimmungen des "alten" Strassengesetzes sollen mit dem neuen Strassengesetz aufgehoben werden. Damit kann der ganze Erlass vollständig ersetzt werden.

Mit den §§ 8 und 11 MFAG werden alle ausführenden Bestimmungen in die Verordnungskompetenz des Regierungsrats verwiesen. Das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977 wird damit vollständig abgelöst. Die dem Grossen Rat vorbehaltenen Beschlüsse (§ 9, Sicherung der Kaufkraft) erfolgen als einfache Grossratsbeschlüsse; ein Dekret ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

Ziffer IV. Publikation und Inkrafttreten

IV.

Die Aufhebungen unter Ziff. III. sind nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist beziehungsweise nach Annahme durch das Volk in der Gesetzessammlung zu publizieren. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

6. Anschlussgesetzgebung

6.1 Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr

Im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977⁸ sind heute die Berechnungsgrundlagen für die Motorfahrzeugabgabe, die ergänzenden Verkehrssteuertarife sowie Bezug, Erlass und Ermässigung der Motorfahrzeugabgaben geregelt. Nach den §§ 7 und 10 MFAG sollen alle diese Regelungen in Zukunft durch Verordnung erfolgen. Das Dekret kann aufgehoben werden.

⁸ SAR 755.110

Sind zur Sicherung der Kaufkraft Anpassungen an der Motorfahrzeugabgabe erforderlich (§ 9 MFAG), dann können diese dann zumal in der Form eines neuen Dekrets erlassen werden, sofern ein einfacher Beschluss des Grossen Rats nicht ausreicht.

6.2 Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr

Die bisherigen Dekretsregeln werden in die Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr⁹ vom 5. November 1984 übertragen. Im Weiteren sind allfällige durch die Gesetzesänderung erforderliche Ausführungsbestimmungen einzubauen. Die heute in der Verordnung geregelten Gebühren (Prüfungsgebühren, Gebühren für Ausweise, Sonderbewilligungen, Ausnahmetransporte usw.) wurden aktuell angepasst und bleiben im Zuge dieser Revision unverändert.

7. Auswirkungen

7.1 Auswirkungen auf die Abgabepflicht

Der Regierungsrat strebt eine im Vergleich zur heutigen Regelung ertragsneutrale Motorfahrzeugabgabe an. Detailliert wird der Gesamtertrag in Kapitel 7.4 betrachtet. Hier werden die Auswirkungen auf die immatrikulierten Personenwagen und Lieferwagen betrachtet, welche dem neu vorgeschlagenen Tarif nach Energieverbrauch unterliegen.

Die Stärke der Bemessungsgrundlage Energieverbrauch ist, dass sie einer Zielgrösse entspricht. Damit kann es nicht zu ungerechtfertigten und nicht beabsichtigten Differenzen zwischen Zielgrösse und Bemessungsgrundlagen in Einzelfällen kommen ("Ausreisser"). Bestehende Ausreisser, welche nach der heutigen Regelung nach Steuer-PS möglich waren, werden beseitigt. Die Motorfahrzeugabgabe nach Energieverbrauch entlastet Fahrzeuge mit effizienten Motoren und alternativen Antrieben. Neue Fahrzeuge werden tendenziell mit geringeren Abgaben belastet als ältere Fahrzeuge, welche im Mittel weniger effizient sind. Quantitativ werden für die Hälfte der Fahrzeughaltenden die Abgaben gegenüber der heutigen Regelung sinken oder gleich ausfallen. Eine detaillierte Aufstellung ist in der folgenden Tabelle gegeben.

Übersicht über die Auswirkungen auf die Abgabepflicht

| | Anzahl | Anteil | Mittleres Leergewicht |
|---------------------------|---------|--------|-----------------------|
| Entlastung | 93'424 | 26,4 % | 1'394 |
| Keine Veränderung | 70'947 | 21,3 % | 1'026 |
| Mehrbelastung | 168'055 | 40,7 % | 1'444 |
| Entlastung > Fr. 100.– | 5'736 | 1,7 % | 1'528 |
| Mehrbelastung > Fr. 100.– | 32'685 | 9,8 % | 1'747 |

⁹ SAR 755.111

Die Tabelle zeigt insbesondere, dass nur rund 10 % der immatrikulierten Fahrzeuge Änderungen erfahren, welche höher sind als Fr. 100.–. Dies ist eine Konsequenz der beabsichtigten Ertragsneutralität, welche gekoppelt mit den sehr tiefen Abgaben im Kanton Aargau grosse Änderungen nicht zulässt. Das Gewicht beziehungsweise die Fahrzeuggrösse hat einen geringen Einfluss auf die Veränderungen, wie die Mittelwertsbetrachtung zeigt, das heisst auch grössere, effiziente Personenwagen können von einer Entlastung profitieren.

Die Spanne zwischen minimaler und maximaler Abgabe kann durch den vorgeschlagenen Tarif vergrössert werden: Die minimale Abgabe beträgt Fr. 104.– (Fr. 180.– nach heutiger Regelung), die maximale Abgabe beträgt Fr. 1'824.– (Fr. 1'212.– nach heutiger Regelung). Abgaben über Fr. 1'000.– werden jedoch praktisch ausschliesslich nur für Supersportwagen fällig.

Die Auswirkungen des vorgeschlagenen Tarifs für die 150 am häufigsten eingelösten Personenwagen sind in der Beilage 2 dargestellt.

Die Motorfahrzeugabgabe nach Energieverbrauch entlastet Lieferwagen mit effizienten Motoren und alternativen Antrieben. Ältere Lieferwagen werden nicht systematisch mehr belastet, da diese nach Übergangsrecht besteuert werden (Daten zum Energieverbrauch erst ab 2007 vorhanden). Quantitativ werden für knapp 60 % der Lieferwagen die Abgaben gegenüber der heutigen Regelung sinken oder gleich ausfallen. Für unter 9 % der Fahrzeughalternden wird sich die Abgabe um mehr als Fr. 100.– erhöhen. Unter den Lieferwagen, für welche sich die Abgaben erhöhen, finden sich tendenziell grössere Lieferwagen, welche bisher nach Nutzlast besteuert wurden. Lieferwagen, für welche die Abgabe sinkt, finden sich sowohl im Segment unter wie auch über 1'000 kg Nutzlast.

7.2 Wirkung auf den Energieverbrauch und die Umwelt

Der ertragsneutrale Wechsel auf Energieverbrauch als Bemessungsgrundlage führt zu einem – allerdings geringen – Lenkungseffekt. Pro Jahreskohorte¹⁰ kann mit einer Reduktion des CO₂-Ausstosses von rund 1'200 t gerechnet werden (vergleiche Beilage 3 der Botschaft zur Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben).

Der Wechsel der Bemessungsgrundlage führt ebenfalls zu einer Reduktion der Umweltbelastung gemessen in Umweltbelastungspunkten (UBP) nach den Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef) von rund 800 Millionen UBP pro Jahreskohorte.

7.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die wirtschaftlichen Effekte für das Autogewerbe sind gering. In geringem Masse werden innerhalb der gleichen Autogrössenklassen kleinere, effizientere Motoren und vermehrt Dieselmotoren gewählt. Diese Motoren sind zu aktuellen Katalogpreisen etwas günstiger. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Käuferschaft allfällige Einsparungen infolge günstigerer Motoren in zusätzliche Ausstattungspakete investiert, womit die Umsatzeffekte für das Autoge-

¹⁰ Einsparung über die gesamte Fahrleistung (160'000 Kilometer) der in einem Jahr neu in Verkehr gesetzten Personenwagen

werbe neutral sind (vergleiche Beilage 3 der Botschaft zur Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben).

7.4 Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Mehr als 80 % des Gesamtertrags der Motorfahrzeugabgabe wird durch die Besteuerung der Personenwagen beigetragen. Bestrebungen zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs des Strassenverkehrs zielen hauptsächlich auf die Personenwagen ab. Die Untersuchung der finanziellen Auswirkungen konzentriert sich deshalb auf den Ertrag durch die Personenwagen.

Der vorgeschlagene Tarif nach Energieverbrauch ist ertragsneutral gestaltet. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens (1. Januar 2012) wird der Gesamtertrag real dem heutigen Niveau entsprechen.

Die Reduktion des Energieverbrauchs, welche in Kapitel 2.4 aufgezeigt wurde, führt dazu, dass die mittlere Abgabe und der Gesamtertrag kontinuierlich sinken werden. Aufgrund des angenommenen Wachstums des Gesamtbestandes von 0,8 % pro Jahr reduziert sich der Gesamtertrag langsamer als die Abgabe pro Fahrzeug. Wird der Energieverbrauch wie angenommen auch in den folgenden Jahren signifikant verbessert, sinkt der Gesamtertrag bis 2020 real um ca. 30 %.

Ein Rückgang des Gesamtertrags ist auch zu erwarten, falls die Vorlage abgelehnt wird und es bei der Besteuerung nach Steuer-PS bleibt. Auch beim mittleren Hubraum muss in den nächsten Jahren von einer Reduktion ausgegangen werden (siehe Kapitel 2.4). Dies führt dazu, dass der Gesamtertrag für Personenwagen auch unter der Bemessungsgrundlage Steuer-PS sinken wird.

Auch für Lieferwagen ist die Revision ertragsneutral ausgestaltet. Da für eine grosse Anzahl von Lieferwagen im Übergangsrecht die Abgabe nach Steuer-PS berechnet wird, kann mit einer geringeren Reduktion der Erträge als bei den Personenwagen gerechnet werden. Mittelfristig werden jedoch auch für Lieferwagen die Erträge deutlich sinken.

Eine detaillierte Aufstellung der Ertragsprognosen findet sich in Beilage 3.

8. Terminplan

| | 2010 | | | | 2011 | | | | 2012 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1. Q. | 2. Q. | 3. Q. | 4. Q. | 1. Q. | 2. Q. | 3. Q. | 4. Q. | 1. Q. |
| Motorfahrzeugabgabengesetz | | | | | | | | | |
| Grosser Rat 1. und 2. Lesung Erlasse | | | | | | | | | |
| Referendum | | | | | | | | | |
| Vorbereitung Einführung (Programmierung Viacar) | | | | | | | | | |
| Inkrafttreten | | | | | | | | | ◆ |
| Verordnung | | | | | | | | | |
| Entwurf | | | | | | | | | |
| Beschluss | | | | | | | | | |
| Inkrafttreten | | | | | | | | | ◆ |

Antrag:

Der vorliegende Entwurf des Motorfahrzeugabgabengesetzes (MFAG) wird in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

Aarau, 3. März 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Roland Brogli

Dr. Peter Grünenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Synopse Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG)

Beilage 2: Auswirkung der vorgeschlagenen Motorfahrzeugabgabe nach Energieverbrauch

Beilage 3: Berechnung der Ertragsprognosen 2010–2030