

Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

- **Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG); Änderung**
- **Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG); Änderung**

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	7
2.1 Beschlüsse und Aufträge des Grossen Rats	7
2.1.1 Parlamentarische Vorstösse.....	7
2.1.2 energieAARGAU	8
2.1.3 mobilitätAARGAU.....	8
2.2 Revisionsarbeiten in Bund und anderen Kantonen	8
2.2.1 Bund	8
2.2.2 Kantone	10
2.2.3 Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter	12
3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision	12
3.1 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben.....	12
3.1.1 Bonus-Malus-System	12
3.1.2 Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht.....	14
3.2 Beschränkte Geltungsdauer	14
4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung	14
4.1 Vernehmlassungsergebnisse	14
4.2 Wichtige Änderungen aufgrund der Vernehmlassung.....	18
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	19
5.1 Änderung des Motorfahrzeugabgabengesetzes (MFAG).....	19
5.2 Rückfallebene: Änderung des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG)	22
6. Anschlussgesetzgebung	24
6.1 Verordnungsrecht.....	24
7. Auswirkungen	24
7.1 Auswirkungen auf die Abgabepflicht.....	24
7.2 Auswirkungen auf den Energieverbrauch und die Umwelt.....	25
7.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung.....	25
7.4 Saldoneutrales Bonus-Malus-System.....	26
8. Abschreibung parlamentarischer Vorstösse	26
9. Terminplan	27
A n t r a g :	27

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf der Botschaft über die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Mit den Strategieberichten mobilitätAARGAU und energieAARGAU sowie mit einem parlamentarischen Vorstoss erteilte der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag, eine Revision der Motorfahrzeugabgaben (MFA) 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): Die Revision der Motorfahrzeugabgaben ist ertragsneutral gestaltet und soll neu für Personen- und Lieferwagen nach dem Energieverbrauch abgestuft werden
- Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben (vorliegende Botschaft): Einführung zusätzlicher Instrumente mit ökologischer Wirkung, welche zu einem Mehrertrag in einem reduzierten Umfang führen. Die Ökologisierungsvorlage ist auf 10 Jahre ab Inkrafttreten befristet.

Instrumente für die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

Für Personenwagen, welche ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzt werden, wird ein Bonus-Malus-System eingeführt, welches sich an den Empfehlungen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) orientiert. Grundlage ist die Umweltetikette des Bundes.

Bonus

Für Personenwagen der Kategorie A der Umweltetikette wird die Motorfahrzeugabgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie in den folgenden drei Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert.

Malus

Für Personenwagen der Kategorien E, F und G der Umweltetikette wird ein unbefristeter Malus von 25 % (E), 50 % (F) beziehungsweise 100 % (G) erhoben. Massgebend ist die Kategorieneinteilung im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung.

Für ab dem 1. Januar 2012 erstmals in Verkehr gesetzte Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht (Lastwagen) wird die Motorfahrzeugabgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf 50 % reduziert, falls das Fahrzeug eine strengere Euro-Abgasnorm erfüllt als im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung verlangt wird. Die Ökologisierung ist befristet auf 10 Jahre ab Inkrafttreten. Der Grosse Rat kann die Geltungsdauer verlängern.

Umsetzung

Die Vorlage umfasst eine Ergänzung des Motorfahrzeugabgabengesetzes mit drei zusätzlichen Paragraphen. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben ist auch mit dem heute geltenden Recht umsetzbar. Sollte das MFAG nicht beschlossen werden, dann würde das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung mit den gleichen drei Paragraphen ergänzt.

Auswirkungen

Das Bonus-Malus-System auf Personenwagen bewirkt basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch eine Reduktion des CO₂-Ausstosses um 4'200 t (beziehungsweise 3'200 t basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS) pro Jahreskohorte. Für die Strassenrechnung ist damit ein jährlicher Mehrertrag von 6 Millionen Franken (Energieverbrauch) beziehungsweise 4,5 Millionen Franken (Steuer-PS) im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre verbunden.

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 (MFA) 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"> – maximal 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 Beschlüsse und Aufträge des Grossen Rats

2.1.1 Parlamentarische Vorstösse

In den letzten Jahren wurden im Grossen Rat zahlreiche parlamentarische Vorstösse eingereicht, welche eine Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben verlangten. Noch hängig ist die (07.173) Motion der CVP-Fraktion vom 3. Juli 2007 betreffend Revision der Motorfahrzeugsteuer, Einführung eines Bonus-Malus-Systems, welche am 11. Dezember 2007 als Postulat entgegengenommen wurde.

Verschiedene weitere parlamentarische Vorstösse wurden mit dem Planungsbericht energieAARGAU abgeschrieben mit dem Hinweis auf die vorliegende Revision:

- (05.190) Postulat der SP-Fraktion vom 16. August 2005 betreffend Begünstigung bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer für Dieselfahrzeuge mit Filter
- (03.62) Postulat Martin Bossard, Kölliken, vom 11. März 2003 betreffend Ermässigung der Motorfahrzeugabgabe für verbrauchsarme Fahrzeuge
- (00.344) Postulat Martin Bossard, Kölliken, vom 26. September 2000 betreffend Förderung von Elektrofahrzeugen

2.1.2 energieAARGAU

In der Gesamtenergiestrategie energieAARGAU hat der Grosse Rat am 27. Juni 2006 folgendes festgelegt:

Leitsatz 5

Der Kanton Aargau fördert eine nachhaltige, energieeffiziente Mobilität.

Strategie 2: Treibstoff

Der spezifische Treibstoffverbrauch soll kontinuierlich reduziert werden.

Als Umsetzungsmöglichkeit wurde aufgezeigt, dass mit einer zeitlich befristeten Befreiung von der Verkehrssteuer Anreize für den Einsatz von Elektro-, Gas- und Hybridfahrzeugen geschaffen werden. Die Massnahme dient insbesondere auch der Hauptausrichtung 2: Verbesserung der CO₂-Bilanz.

2.1.3 mobilitätAARGAU

In der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU hat der Grosse Rat am 19. September 2008 folgende Strategie gutgeheissen:

Strategie verursacherorientierte Verkehrsbeeinflussung

(...) Die Fahrzeugbesteuerung wird einnahmenneutral auf ein integrales leistungs- und emissionsabhängiges System umgestellt. (...)

2.2 Revisionsarbeiten in Bund und anderen Kantonen

2.2.1 Bund

Die Schweiz ratifizierte 2003 das Kyoto-Protokoll und verpflichtete sich, einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Im CO₂-Gesetz wurde 1999 das Ziel festgelegt, den CO₂-Ausstoss bis 2010 um 10 % (gegenüber 1990) zu reduzieren. Dieser Zielpfad wird jedoch deutlich verfehlt. Insbesondere die CO₂-Emissionen der Treibstoffe konnten nicht gesenkt werden, sondern waren 2008 14 % höher gegenüber 1990.

Im Jahr 2001 wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt. Die Abgabe bemisst sich nach dem Gesamtgewicht, der Emissionsstufe (Euro-Abgasnorm) und den gefahrenen Kilometern. Die LSVA kann für einen Lastwagen mehrere zehntausend Franken pro Jahr ausmachen. Auf 2008 wurden die Abgabesätze erhöht. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, welches von der Oberzolldirektion abgewiesene Beschwer-

den von Fahrzeughaltenden gutgeheissen hat, gelten als Sofortmassnahmen wieder die alten Tarife. Das Eidgenössische Finanzdepartement und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ziehen das Urteil an das Bundesgericht weiter.

Seit 2003 sind alle neuen Personenwagen mit einer Energieetikette versehen (Anhang 3.6 der Energieverordnung [EnV] vom 7. Dezember 1998). Diese gibt Auskunft über den Treibstoffverbrauch (l/100 km) und die CO₂-Emission (g/km). Alle Personenwagen werden nach ihrer Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht in sieben Kategorien eingeteilt (A–G). Aufgrund des technologischen Fortschritts legt das UVEK die Kategorieneinteilung alle 2 Jahre neu fest. Dasselbe Fahrzeugmodell, welches heute in der Kategorie A rangiert, kann in zwei Jahren also in die Kategorie B oder C "absteigen", wenn in der Zwischenzeit noch effizientere Wagen erhältlich sind.

Im Rahmen der "Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002" des Bundesrats und des Aktionsplans gegen Feinstaub wurden Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF) entwickelt. Mit diesem System wird für jeden Fahrzeugtyp eine Umweltbelastung berechnet (aus den Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sowie der Belastung resultierend aus der Herstellung des Treibstoffs). Das UVEK hat 2007 beschlossen, dass aus der heutigen Energieetikette ab 2010 eine Umweltetikette werden soll, welche eine umfassende Bewertung der Energieeffizienz¹ und der Umweltbelastung, auf Basis der KeeF, ermöglicht (ebenfalls mittels Kategorien A–G).

Die Deklaration der Effizienz mittels einfacher Kategorien soll ein bewusstes Kaufverhalten fördern und einen gewissen Lenkungseffekt bewirken. Im Weiteren bietet die Einstufung in die Kategorien A–G eine breit abgestützte Grundlage für eine Differenzierung in der Fahrzeugbesteuerung. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vorlage soll die Umweltetikette zur Verfügung stehen (Einführung gemäss UVEK: 1. August 2010). Im Folgenden ist deshalb von der Umweltetikette die Rede, nicht von der heutigen Energieetikette. Sollte der Bund die Umweltetikette wider Ankündigung nicht einführen, so muss auf die zweite Beratung hin "Umweltetikette" durch "Energieetikette" wertgleich ersetzt werden.

Mit einer Standesinitiative verlangte der Kanton Bern Ende 2005 die Differenzierung der Automobilsteuer auf Bundesebene (einmalige "Importsteuer") nach ökologischen Kriterien. Am 13. November 2008 eröffnete die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) die Vernehmlassung über eine Änderung des Automobilsteuergesetzes. Die vom Bund einmalig auf Neuwagen erhobene Automobilsteuer soll generell erhöht werden. Der Mehrertrag soll den Käufern eines Fahrzeugs der Kategorie A oder B in Form einer Barauszahlung zurückerstattet werden.














Mit mehreren weiteren parlamentarischen Vorstössen wird eine Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge angestrebt. So wird mit der Nationalratsmotion (07.3004) verlangt, dass die Schweiz die Strategie der EU übernehme. Diese sieht vor, dass der CO₂-Ausstoss der neu zugelassenen Fahrzeuge bis 2015 im Mittel auf 130 g/km reduziert wird. Eine Anhörung













¹ Zur besseren Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Energieträger (Benzin, Diesel, Gas usw.) wird der Treibstoff beziehungsweise Energieverbrauch bei der Umweltetikette neu in "Liter Benzinäquivalent" angegeben.

zu einer entsprechenden Teilrevision des CO₂-Gesetzes wurde vom UVEK im Sommer 2009 durchgeführt.

2.2.2 Kantone

Die untenstehende Tabelle zeigt den Stand betreffend Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern in den einzelnen Kantonen (Stand per November 2009). Unterschieden wird zwischen technologiebasierter Förderung (E = Elektro-, G = Gas-, H = Hybrid-, B = Wasserstoffantrieb) einerseits und der energieeffizienz- (beziehungsweise CO₂-) orientierten Förderung andererseits (vergleiche Kapitel 2.5 der Beilage 3).

Kanton		Steuerbasis (Bemessungsgrundlage)	Technologie-Anreize	Effizienz-Anreize
	AG	Hubraum (Steuer-PS)	Nein	(Vorl. Bericht)
	AI	Gesamtgewicht	Aktuell nein (Gesetzesgrundlage vorhanden)	Nein
	AR	Gesamtgewicht	E, H 50 % Rabatt	Nein
	BE	Gesamtgewicht	E 50 % Rabatt	Parlament. Beratung
	BL	Gesamtgewicht	E, H, G 100 % Rabatt, falls Energieetikette = A, Euro-4	Bonus-Malus in Diskussion, Vorlage 2011 auf Basis Umweltetikette
	BS	Hubraum (Steuer-PS)	E 20 % Rabatt; Euro-4 10 % Rabatt	Bonus-Malus in Diskussion, Vorlage 2011 (Steuer-substrat neu: UBP)
	FR	Hubraum	E, G, H: 30 % Rabatt	Bonus-Malus geplant
	GE	Leistung	E	Ja: 100 % Euro-5, Energieetikette = A, CO ₂ < 160 g [B], < 130g [D] (Verschärfung ab 2010)
	GL	Hubraum	E 100 % Rabatt (G, H: Gesetzesgrundlage vorhanden)	in Diskussion
	GR	Hubraum + Steuer-PS	E, H 80 % Rabatt	Ja: CO ₂ < 160g = 60 % Rabatt, CO ₂ < 140 g = 80 % Rabatt; Euro-5; PM < 10 mg/km
	JU	Gesamtgewicht	E, B, G, H 50 % Rabatt	in Diskussion
	LU	Steuer-PS	E, G, H, H ₂ : 80 % Rabatt auf tiefste Steuerstufe	Geplant (Hubraum + kW, Bonus-Malus-System)
	NE	Hubraum und Gesamtgewicht (Formel)	E, B, G, H ₂ : 50 % Rabatt	in Diskussion
	NW	Hubraum	E, B, G: 75 % Rabatt; H: 50 % Rabatt	Ja: Energieetikette = A 3 Jahre 100 % Rabatt

Kanton		Steuerbasis (Bemessungsgrundlage)	Technologie-Anreize	Effizienz-Anreize
	OW	Hubraum und Nutzlast	E, B, G: 70 % Rabatt, H: 50 % Rabatt	Ja: Energieetikette = A 3 Jahre 100 % Rabatt, Energieetikette = B 2 Jahre 50 % Rabatt
	SG	Gesamtgewicht	E 3 Jahre 100 % Rabatt	Ja: 100 % Rabatt f. 3 Jahre CO ₂ <130g, Energieetikette = A, DPF
	SH	Hubraum	E (120.– + ab 30 kW 12.– je 5 kW)	Geplant (Energieetikette = A 3 Jahre 100 % Rabatt, Energieetikette = B 50 % Rabatt)
	SO	Hubraum	E: 100 % Rabatt	Nein (in Abstimmung abge- lehnt)
	SZ	Hubraum und Gesamtgewicht	E, G, H Gesamtgewicht, 50 %–80 % Rabatt	Geplant (Gegenvorschlag RR, Abstimmung 2010)
	TG	Hubraum	E 50 % Rabatt	Ja: 50 % Rabatt f. 3–4 Jah- re, Energieetikette = A
	TI	Gesamtgewicht und Leistung	E: 100 % Rabatt, H: 50 % Rabatt, LPG: 25 % Rabatt	Ja: 50 % Rabatt Energieetikette = A, CO ₂ <140g, DPF Malus: Energieetikette = F/G 20 %/50 % Zuschlag; IV <1987 30 % Zuschlag
	UR	Gesamtgewicht	E: 33 % Rabatt	Nein (in Abstimmung abge- lehnt)
	VD	Gesamtgewicht und CO ₂ - Emission	E 51.–	Ja: 50 % Rabatt CO ₂ <120g, DPF, Euro-4, oder G, E85
	VS	Hubraum	E: 80.– + ab 10 kW 20.– je 5 kW (B, G, H: Gesetzes- grundlage vorh.)	Ja, ab 2010 (Energieetikette = A und CO ₂ <130g, DPF)
	ZG	Hubraum (Gesamtgewicht für E-Fahrzeuge)	E: 50 % Rabatt	Bonus-Malus geplant
	ZH	Hubraum	E: 100 % Rabatt, H: 50 % Rabatt	In parl. Beratung (Rabatt für 3–4 Jahre Energieetikette = A 100 %, Energieetikette = B 50 %)

2.2.3 Empfehlung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat am 2. Juli 2007 eine Empfehlung "Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen" herausgegeben. Bei der Entwicklung der Empfehlung haben Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen und der Strassenverkehrsämter, des Bundes sowie Experten (insbesondere ETH Zürich) mitgewirkt. Die Eckpunkte der Empfehlung lauten wie folgt:

- Bonusberechtigt sind alle Personenwagen ab der ersten Inverkehrsetzung, die zu diesem Zeitpunkt eine Effizienzklasse A gemäss Energie- beziehungsweise Umweltetikette aufweisen.
- Die Höhe des Bonus beträgt mindestens 50 % und maximal 100 % der kantonalen Abgabe.
- Die Bonusdauer ist zeitlich begrenzt. Sie kann weder unterbrochen noch verlängert werden und endet in jedem Fall nach 3 (maximal 4) Jahren.
- Akkumuliert soll ein Bonus in der Höhe von ca. Fr. 1'000.– resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen.

Das empfohlene System kann einfach in bestehende Steuersysteme eingebaut werden. Die klare Ausrichtung des Bonus auf die besten (und mittels Malus auf die schlechtesten) Fahrzeuge erzielt die angestrebte Lenkungswirkung. Mit der Kopplung des Bonus beziehungsweise des Malus an das Fahrzeug wird der Vollzug vereinfacht und die Lenkungswirkung optimiert.

3. Handlungsbedarf und Kernpunkte der Revision

3.1 Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben

Ausgehend von den Aufträgen des Grossen Rats sind die Motorfahrzeugabgaben im Aargau auf eine ökologische Wirkung auszurichten. Die primären Ziele sind die Reduktion des spezifischen Energieverbrauchs, des Ausstosses von CO₂ und von Luftschadstoffen (NO_x, Feinstaub usw.). Dabei ist ein Ansatz zu verfolgen, welcher sowohl eine hohe Lenkungswirkung hat als auch eine gute Akzeptanz findet.

3.1.1 Bonus-Malus-System

a) Lenkungseffekt

Wissenschaftlich² ist erwiesen, dass beim Kauf von Neuwagen angesetzt werden muss, um eine optimale Lenkungswirkung auf die Energie- und Umwelteffizienz zu erzielen. So kann mit den geringsten Mitteln die grösste Reduktion des CO₂-Ausstosses erzielt werden. Die vom Bund geplanten Massnahmen wollen deshalb Anreize beim Neuwagenkauf schaffen (Standesinitiative Kanton Bern: Barbonus beim Kauf eines Fahrzeugs der Kategorie A und B). Der Lenkungseffekt dieser Bundesmassnahme wird verstärkt, wenn die Kantone bei der

Gestaltung ihrer Motorfahrzeugsteuer zusätzliche Anreize für den Kauf von energie- und umwelteffizienten Fahrzeugen schaffen. Durch den Bonus beziehungsweise Malus für Kategorien der Umweltetikette kann die Wirkung der Etiketle erhöht 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 (vgl. Kapitel 2.2 der Botschaft zum Motorfahrzeugabgabengesetz) ist der Spielraum für eine Entlastung der ökologischeren Fahrzeuge gering. Eine ökologische Lenkungswirkung führt über die Erhöhung der Abgaben auf unökologischere Fahrzeuge deshalb zwangsweise zu Mehreinnahmen. Ein saldoneutrales Bonus-Malus-System wurde geprüft, aufgrund der geringen Lenkungswirkung jedoch verworfen (vgl. Kapitel 7.2).

b) Modellwahl, Harmonisierung unter den Kantonen

Entsprechend der Motion der CVP-Fraktion sind die Anreize in der Form eines Bonus-Malus-Systems zu gestalten. Dieses Vorgehen entspricht den wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System ist mit den Bestrebungen des Bundes und den Revisionsarbeiten der anderen Kantone harmonisiert. Es orientiert sich an den Empfehlungen der asa (Kapitel 2.2.3) und stützt sich auf die Umweltetikette des Bundes. Durch das abgestimmte Vorgehen kann eine bessere Wirkung erzielt werden.

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System bezieht sich ausschliesslich auf Personenwagen, welche ab Inkrafttreten der Vorlage erstmals immatrikuliert werden. Es sieht vor, dass

- für neu in Verkehr gesetzte Personenwagen der Kategorie A der Umweltetikette die Abgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert wird und
- für neu in Verkehr gesetzte Personenwagen der Kategorien E, F und G der Umweltetikette Zuschläge von 25 % (E), 50 % (F) und 100 % (G) zur ordentlichen Abgabe zu bezahlen sind. Diese Zuschläge sind zeitlich unbefristet.

Das Bonus-Malus-System fokussiert auf Personenwagen. Diese Fahrzeugkategorie entspricht über 70 % aller im Aargau eingelösten Fahrzeuge. Personenwagen sind die Hauptverursacher von CO₂-Emissionen aus Treibstoff. Andere Fahrzeugkategorien können in das Bonus-Malus-System einbezogen werden, wenn sie mit einer Umweltetikette des Bundes ausgerüstet werden.

Wichtig ist

Das Bonus-Malus-System gilt nur für Personenwagen, welche ab dem Inkrafttreten der Vorlage neu in Verkehr gesetzt werden. Damit wird ein optimaler Lenkungseffekt erreicht; die CO₂-Reduktion wird maximiert bei geringen Mitteln und Auswirkungen. Für bereits immatrikulierte Fahrzeuge ergibt sich aus der Ökologisierung keine Veränderung der Abgaben.

² P. de Haan, et al.: Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14, ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM 1516, 8. März 2007

3.1.2 Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

Für Lastwagen ist dem ökologische Gedanken durch die LSVA des Bundes weitgehend Rechnung getragen; grundsätzlich soll es bei der heutigen Besteuerung bleiben. Dennoch sollen auch für den Kauf der ökologisch jeweils besten Lastwagen Anreize geschaffen werden, wenn diese eine strengere Euro-Abgasnorm erfüllen, als im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung gesetzlich verlangt wird. Diese Lastwagen sollen eine Ermässigung der Motorfahrzeugabgaben von 50 % im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren beanspruchen können.

3.2 Beschränkte Geltungsdauer

Zurzeit werden auf allen Ebenen Massnahmen geprüft und getroffen, um die Reduktionsziele hinsichtlich des CO₂-Ausstosses beim Verkehr zu erreichen. Aus heutiger Sicht leistet ein Anreizsystem bei der Motorfahrzeugbesteuerung einen wertvollen Beitrag. Es ist jedoch anzunehmen, dass dieses Anreizsystem mit der Zeit seine Lenkungswirkung einbüsst und dass Massnahmen mit anderer Wirkungsweise eingeführt werden. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben wird deshalb auf 10 Jahre beschränkt. Der Grosse Rat kann die Geltungsdauer verlängern, wenn die Ökologisierungsmassnahmen weiterhin wirksam und erforderlich sind.

4. Einbezug des Ergebnisses der öffentlichen Vernehmlassung

4.1 Vernehmlassungsergebnisse

Die öffentliche Vernehmlassung dauerte vom 22. Juni 2009 bis zum 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
- Motorfahrzeugabgaben

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	Motorfahrzeug- abgaben
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 zur Ökologisierung der Motorfahrzeug-abgaben dargestellt. Ergänzend sind auch die Stellungnahmen zu übrigen Themen betreffend Motorfahrzeugabgaben angeführt, soweit sie einem besseren Verständnis dienen.

Parteien

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

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.

Die EVP spricht sich dafür aus, die Motorfahrzeugabgaben 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 ab.

Die FDP steht der Revision grundsätzlich positiv gegenüber und unterstützt vor allem jene Massnahmen, welche die Nachhaltigkeit der MFA sicherstellt.

Die Grüne Partei lehnt den vorgelegten Gesetzesentwurf insgesamt ab, weil er Tür und Tor öffne für ein überdimensioniertes Strassenbauprogramm verbunden mit sehr hohen Kosten. 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.

Die GLP 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 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. Bei Landwirtschaftsfahrzeugen und Baumaschinen müsse mittels Bonus-Malus-System der Filtereinbau massiv gefördert werden.

Die SVP erachtet eine neue Bemessungsgrundlage als unnötig. Sie weist darauf hin, dass bei den Lastwagen bereits ein sehr grosser finanzieller Anreiz betreffend Euro-Kategorie im Rahmen der LSVa bestehe. 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 Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS) lehnt eine neue Bemessungsgrundlage ab und hält am heutigen System mit Steuer-PS fest. Er stimmt der Ermässigung für Lastwagen der höchsten Euro-Kategorie zu. Alle übrigen Änderungen lehnt der AGVS ab.

Die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) lehnt die im Zentrum der Vorlage stehende Ökologisierung der MFA in der vorgeschlagenen Form ab. Sie 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. Ein neues Bemessungssystem mit Bonus-Malus lehnt der ACS ab.

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. 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.

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. 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.

Regionalplanungsverbände, Gemeindeverbände, Gemeinden

Die Verbände mit Vertretern der Gemeindebehörden (Gemeindeammänner-Vereinigung, Gemeindeschreiberverband und Bauverwalterverband) unterstützen die Revision grundsätzlich. 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 An-

reiz 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 aufgrund der Vernehmlassung

Revision der Motorfahrzeugabgaben ohne Mehrertrag

Ein Lenkungseffekt zur Steigerung der Energie- und Umwelteffizienz wird nur erzielt, wenn die Motorfahrzeugabgabe für weniger ökologischere Fahrzeuge spürbar angehoben wird. Die in der Vernehmlassungsvorlage enthaltene Ökologisierung führte zu einem Mehrertrag von rund 20 Millionen Franken. Die an diesem Mehrertrag geäusserte Kritik nimmt der Regierungsrat auf und kommt ihr wie folgt nach:

- Motorfahrzeugabgabengesetz: Diese Revision ist ertragsneutral gestaltet und beinhaltet den Wechsel auf Energieverbrauch als Bemessungsgrundlage für Personen- und Lieferwagen.
- 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.

Bonus-Malus-System

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System wurde von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden positiv aufgenommen. Seine Anwendung wird auf Personenwagen konzentriert, da diese Fahrzeugkategorie mengenmässig und bezogen auf den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen am relevantesten ist. Durch diesen Fokus kann die Energieeinsparung und die CO₂-Reduktion bei geringen Mitteln und Auswirkungen maximiert werden. Am Bonus-Malus-System wird keine grundsätzliche Änderung vorgenommen. Weil die Grundtarife nicht ökologisiert werden, das heisst für weniger ökologischere Fahrzeuge deutlich tiefer sind, wird der Malus erhöht.

Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

Die Ermässigungen für Lastwagen werden verbindlich ins Gesetz aufgenommen; in der Vernehmlassung war dieses Instrument lediglich auf Verordnungsebene mit einer Kann-Formulierung vorgesehen. Um einen gewissen Lenkungseffekt zu erzielen, wurde die Ermässigung von 30 % auf 50 % angehoben.

Verzicht auf weitere Ökologisierung

Auf eine weitere Ökologisierung bei anderen als den oben erwähnten Fahrzeugkategorien wird verzichtet. Der Fokus auf neu in Verkehr gesetzte Personenwagen sichert eine optimale Lenkungswirkung. Die positiven Energie- und Umweltwirkungen können bei geringen Mitteln und Auswirkungen maximiert werden. Durch das mit Bund und den anderen Kantonen harmonisierte Vorgehen, insbesondere mit dem Abstützen auf die Umweltetikette, wird eine bessere Wirkung erzielt.

Ebenfalls verzichtet wird auf die Möglichkeit, durch Verordnung Fahrzeugen mit alternativen Antrieben Ermässigungen gewähren zu können. Alternative Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge, werden durch die Bemessung der Abgabe nach Energieverbrauch und die Ökologisierung mit dem Bonus-Malus-System genügend entlastet.

Beschränkte Geltungsdauer

Die Befristung der Ökologisierung ist in der Vernehmlassung ausdrücklich begrüsst worden. Damit kann optimal auf die zukünftige Entwicklung der Lenkungswirkung der vorgeschlagenen Ökologisierung eingegangen werden. Sollten die Massnahmen weiterhin wirksam und erforderlich sein, kann der Grosse Rat die Geltungsdauer verlängern.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

5.1 Änderung des Motorfahrzeugabgabengesetzes (MFAG)

Wird das Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG) angenommen, beinhaltet die Vorlage zur Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben eine Fremdänderung des MFAG, welche drei Paragraphen umfasst. Damit können alle Regelungen, welche die Motorfahrzeugabgaben betreffen, in einem Gesetz konzentriert werden.

§ 4a Bonus und Malus für Personenwagen

§ 4a

Bonus und Malus für Personenwagen

¹ Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen mit Umweltetikette der Effizienzklasse A wird die Abgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert.

² Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen mit Umweltetikette der Effizienzkategorien E, F und G sind Zuschläge zur ordentlichen Abgabe gemäss § 3 von 25 % (E), 50 % (F) beziehungsweise 100 % (G) zu bezahlen.

³ Massgebend ist die Kategorieneinteilung gemäss Umweltetikette des Bundes im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung.

Neue Bestimmung

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System orientiert sich an den Empfehlungen der asa (vergleiche Kapitel 2.2.3). Das Bonus-Malus-System gilt nur für Personenwagen, welche ab dem Inkrafttreten dieser Vorlage erstmals in Verkehr gesetzt werden und für welche vom Bund eine Umweltetikette abgegeben wird. Der Fokus auf neu in Verkehr gesetzte Personenwagen sichert eine optimale Lenkungswirkung. Die positiven Energie- und Umweltwirkungen können bei geringen Mitteln und Auswirkungen maximiert werden.

Bonus

Alle Personenwagen der Kategorie A der Umweltetikette, welche während der Geltungsdauer dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzt wurden, profitieren im Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie in den folgenden drei Kalenderjahren vom Bonus. Die Abgabe wird auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert. Die Bonusdauer kann weder unterbrochen noch verlängert werden (Grafik siehe Kapitel 7.3).

Malus

Für alle Personenwagen der Kategorien E, F und G der Umweltetikette, welche während der Geltungsdauer dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzt wurden, wird ein abgestufter Malus von 25 % (E), 50 % (F) und 100 % (G) erhoben. Massgebend ist die Kategorieneinteilung im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung. Der Malus gilt unbefristet und berechnet sich als prozentualer Zuschlag auf den Betrag der ordentlichen Abgabe des entsprechenden Fahrzeugs (Grafik siehe Kapitel 7.3).

Vorgehen bei Handänderungen

Der Bonus beziehungsweise der Malus ist an das Fahrzeug gebunden. Bei Handänderungen wird der Bonus beziehungsweise der Malus übertragen. Beim Übertrag des Bonus wird die Bonusdauer berücksichtigt. Leasing- oder Mietfahrzeuge beziehungsweise Firmenfahrzeuge werden analog behandelt. Halter von direkt importierten Fahrzeugen können einen Antrag auf Bonus stellen, wenn das Fahrzeug der Kategorie A der Umweltetikette entspricht (die Beweislast liegt beim Halter).

Wechselschilder

Es gilt die bestehende kantonale Regelung; der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden.

Lenkungseffekt

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System verfügt über den angestrebten Lenkungseffekt (vergleiche Kapitel 7.2 und Beilage 3). Es kann mit einer Reduktion des CO₂-Ausstosses von ca. 4'200 t pro Jahreskohorte gerechnet werden. Als Folge der Lenkungswirkung führt das Bonus-Malus-System zu einem Mehrertrag. Dieser Mehrertrag fällt nicht gleichmässig an, weil der Bonus befristet auf drei Jahre gewährt wird, während der Malus unbefristet gilt. Aus heutiger Sicht wird der jährliche Mehrertrag im Durchschnitt der nächsten 10 Jahre auf 6 Millionen Franken geschätzt.

§ 6a Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

§ 6a

Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, welche eine strengere Euro-Abgasnorm erfüllen als die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltende Euro-Abgasnorm, wird die Motorfahrzeugabgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf 50 % reduziert.

Neue Bestimmung

Bei den schweren Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Sattelschlepper) wird die Zielerreichung hinsichtlich Energieeffizienz und Reduktion des CO₂-Ausstosses durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe des Bundes unterstützt. Ergänzend dazu setzt der Kanton Anreize für den Kauf der ökologisch jeweils besten Lastwagen. Für alle während der Geltungsdauer dieser Vorlage erstmals in Verkehr gesetzte Lastwagen wird eine Ermässigung von 50 % der Motorfahrzeugabgabe während dreier Jahren gewährt, wenn sie zum Zeitpunkt ihrer ersten Inverkehrsetzung eine strengere Euro-Abgasnorm erfüllen, als gesetzlich verlangt wird.

Euro-Abgasnorm

Die Euro-Abgasnormen setzen verbindliche Emissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe (Kohlenmonoxid, Stickstoffoxide usw.). Die Schweiz koordiniert die Einführung der Euro-Abgasnormen mit der EU, die geltende Norm ist publiziert in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 (SR 741.41). Das Inkrafttreten der Euro-Abgasnormen wird frühzeitig angekündigt und erfolgt in zwei Phasen. Am Beispiel der Euro-Norm 6 für schwere Nutzfahrzeuge: Ab dem 31. Dezember 2012 werden neue Typengenehmigungen nur ausgestellt, wenn die Fahrzeuge die Norm erfüllen. Ab dem 31. Dezember 2013 dürfen neue Fahrzeuge nur zugelassen und verkauft werden, wenn sie die Norm erfüllen.

Ermässigung

Die zurzeit geltende Norm für schwere Nutzfahrzeuge ist die Euro-Norm 5. Berechtig für eine Ermässigung sind demzufolge Lastwagen, welche die Euro-Norm 6 bereits erfüllen. Am Stichdatum, wenn die Zulassung und der Verkauf von Lastwagen verboten wird, welche die Euro-Norm 6 nicht erfüllen, verlieren diese Lastwagen die Berechtigung für eine Ermässigung.

§ 11a Geltungsdauer

§ 11a

Geltungsdauer

Die §§ 4a und 6a gelten ab Inkrafttreten zehn Jahre. Der Grosse Rat kann die Geltungsdauer verlängern.

Neue Bestimmung

Die Ziele der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben sind die Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge und die Reduktion des CO₂-Ausstosses und weiterer Umweltbelastungen durch den Strassenverkehr. Aus heutiger Sicht leistet ein Anreizsystem bei der Motorfahrzeugbesteuerung einen wertvollen Beitrag. Es ist jedoch anzunehmen, dass dieses Anreizsystem mit der Zeit seine Lenkungswirkung einbüsst und dass Massnahmen mit anderer Wirkungsweise eingeführt werden.

Die Geltungsdauer der Ökologisierung ist deshalb auf zehn Jahre ab dem auf 1. Januar 2012 vorgesehenen Inkrafttreten (also bis 31. Dezember 2021) beschränkt. Der Grosse Rat kann die Geltungsdauer verlängern, wenn die Ökologisierungsmassnahmen weiterhin wirksam und erforderlich sind.

5.2 Rückfallebene: Änderung des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG)

Die Rückfallebene gilt für den Fall, dass das Motorfahrzeugabgabengesetz nicht angenommen wird, aber eine Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben eingeführt werden soll.

In diesem Fall bleibt die heutige Regelung der Motorfahrzeugabgaben im Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 weiterhin gültig.

Dem entsprechend wird die Ökologisierung als Änderung des "alten Strassengesetzes" dargestellt. Sie umfasst die gleichen drei Paragraphen wie im Fall der Änderung des Motorfahrzeugabgabengesetzes in Kapitel 5.1.

§ 8a Bonus und Malus für Personenwagen

§ 8a

Bonus und Malus für Personenwagen

¹ Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen mit Umweltetikette der Effizienzklasse A wird die Abgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert.

² Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen mit Umweltetikette der Effizienzkategorien E, F und G sind Zuschläge zur ordentlichen Abgabe gemäss § 3 von 25 % (E), 50 % (F) beziehungsweise 100 % (G) zu bezahlen.

³ Massgebend ist die Kategorieneinteilung gemäss Umweltetikette des Bundes im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung.

Neue Bestimmung

Die Bestimmung entspricht wörtlich § 4a gemäss Kapitel 5.1. Es wird auf die oben stehenden Erläuterungen verwiesen.

Durch das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS werden ein Lenkungseffekt auf die Reduktion des CO₂-Ausstosses von 3'200 t pro Jahreshorte und ein mittlerer jährlicher Mehrertrag als Folge der Ökologisierung von 4,5 Millionen Franken erwartet.

§ 8b Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

§ 8b

Ermässigung für Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht

Für nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmung erstmals in Verkehr gesetzte Nutzfahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht, welche eine strengere Euro-Abgasnorm erfüllen als die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltende Euro-Abgasnorm, wird die Motorfahrzeugabgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den drei folgenden Kalenderjahren auf 50 % reduziert.

Neue Bestimmung

Die Bestimmung entspricht wörtlich § 6a gemäss Kapitel 5.1. Es wird auf die oben stehenden Erläuterungen verwiesen.

§ 8c Geltungsdauer

§ 8c

Geltungsdauer

Die §§ 8a und 8b gelten ab Inkrafttreten zehn Jahre. Der Grosse Rat kann die Geltungsdauer verlängern.

Neue Bestimmung

Die Bestimmung entspricht wörtlich § 11a gemäss Kapitel 5.1. Es wird auf die oben stehenden Erläuterungen verwiesen.

6. Anschlussgesetzgebung

6.1 Verordnungsrecht

Zu den mit der Ökologisierungsvorlage vorzunehmenden Gesetzesänderungen besteht nur ein geringer Bedarf an ausführenden Bestimmungen. Aus heutiger Sicht scheint es erforderlich, durch Verordnung festzulegen, welche Lastwagen (Euro-Emissionsstufen) in welchen Jahren in den Genuss der Ermässigung gemäss § 6a MFAG beziehungsweise § 8b StrG kommen.

Diese Bestimmungen werden in der Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr³ eingefügt.

Eine allfällige Verlängerung der Geltungsdauer der neuen Bestimmungen (§ 11a MFAG beziehungsweise § 8c StrG) kann durch einfachen Beschluss des Grossen Rats erfolgen. Ein Dekret ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

7. Auswirkungen

7.1 Auswirkungen auf die Abgabepflicht

Das Bonus-Malus-System gilt für alle Personenwagen, welche während der Geltungsdauer dieser Vorlage erstmals in Verkehr gesetzt werden. Für Personenwagen der Kategorie A der Umweltetikette wird die Abgabe im Jahr der Inverkehrsetzung und den drei folgenden Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von Fr. 100.– reduziert. Für Personenwagen der Kategorien E, F und G ist ein Zuschlag zur ordentlichen Abgabe von 25 % (E), 50 % (F) und 100 % (G) fällig. Dies führt im Mittel zu jährlichen Änderungen der Abgaben dieser Fahrzeuge von:

Kategorie der Umweltetikette	Mittlere jährliche Änderung (CHF)	Mittlere jährliche Änderung (CHF)
	Tarif: Energieverbrauch	Tarif: Steuer-PS
A	-80	-175
E	80	80
F	190	180
G	580	540

Dabei ist zu beachten, dass der Bonus für das Jahr der Inverkehrsetzung und die darauf folgenden drei Kalenderjahre, der Malus jedoch unbefristet gilt.

Der Tarif nach Steuer-PS führt insbesondere für Personenwagen der Umweltetiketten-Kategorie A zu höheren Abgaben. Der Bonus, das heisst die Reduktion auf die Mindestabgabe von Fr. 100.–, fällt dementsprechend höher aus als unter dem Tarif nach Energieverbrauch.

Detailliert sind die Auswirkungen des Bonus-Malus-Systems auf die Motorfahrzeugabgabe auf Personenwagen in Beilage 4 dargestellt.

³ SAR 755.111

7.2 Auswirkungen auf den Energieverbrauch und die Umwelt

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System verfügt über den angestrebten Lenkungseffekt (vergleiche Beilage 3). Die Lenkungswirkung geht insbesondere vom Malus aus, welcher durch die unbefristete Geltungsdauer in Zukunft auch über den Occasionsmarkt Lenkungswirkung erreicht.

Bei einem Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch kann pro Jahreskohorte⁴ mit einer Reduktion des CO₂-Ausstosses von rund 4'200 t gerechnet werden. Für ein Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS wird für eine Jahreskohorte eine CO₂-Reduktion um ca. 3'200 t erwartet. Über die befristete Geltungsdauer von 10 Jahren führt das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch zu einer CO₂-Reduktion von 42'000 t. Dies entspricht rund 5,2 Millionen Fahrten mit einem Personenwagen von Aarau nach Zürich. Das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS führt insgesamt zu einer CO₂-Reduktion von 32'000 t. Dies entspricht rund 4 Millionen Fahrten mit einem Personenwagen von Aarau nach Zürich.

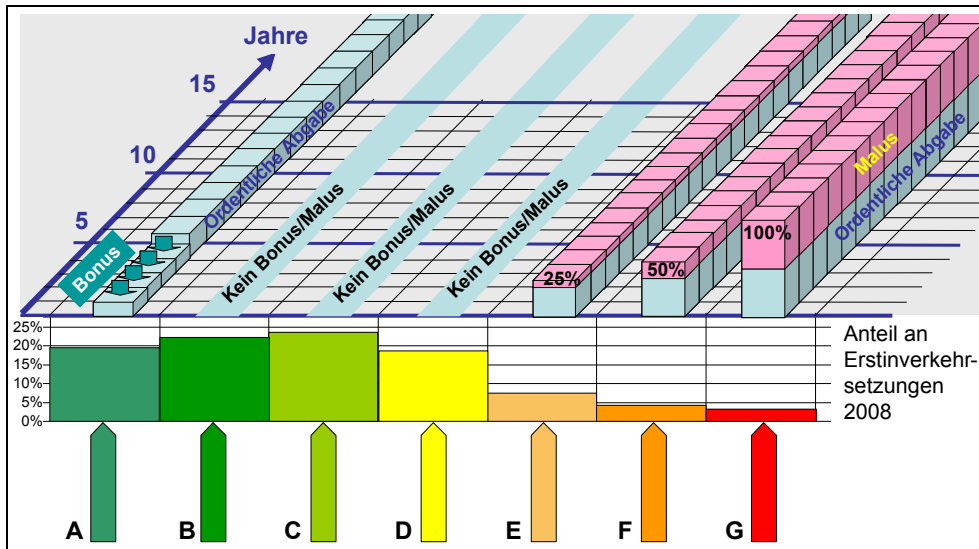
Beide Bonus-Malus-Systeme führen ebenfalls zu einer Reduktion der Umweltbelastung gemessen in Umweltbelastungspunkten (UBP) nach den Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch führt pro Jahreskohorte zu einer Reduktion von ca. 3,2 Milliarden UBP. Das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS führt pro Jahreskohorte zu einer Reduktion von rund 2,5 Milliarden UBP.

7.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Das Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch führt im Durchschnitt der Jahre 2012–2021 zu einem jährlichen Mehrertrag von 6 Millionen Franken. Beim Bonus-Malus-System basierend auf dem Tarif nach Steuer-PS führen die höheren Boni zu entsprechend höheren Mindereinnahmen. Im Durchschnitt der Jahre 2012–2021 führt dieses System zu einem jährlichen Mehrertrag von 4,5 Millionen Franken.

Der Mehrertrag ist mit der angestrebten Lenkungswirkung verbunden, welche nur erzielt werden kann, wenn der Unterschied zwischen den Abgaben auf ökologischere und weniger ökologischere Fahrzeuge gross ist. Aufgrund der sehr niedrigen Abgaben im Kanton Aargau ist der Spielraum für eine Entlastung der ökologischeren Fahrzeuge gering. Eine ökologische Lenkungswirkung führt über die Erhöhung der Abgaben auf unökologischere Fahrzeuge deshalb zwangsweise zu Mehreinnahmen. Die Wirkung des Bonus-Malus-Systems in Relation zu den Abgaben für die einzelnen Fahrzeugkategorien ist im folgenden Schema dargestellt:

⁴ Einsparung über die gesamte Fahrleistung (160'000 Kilometer) der in einem Jahr neu in Verkehr gesetzten Personenwagen



7.4 Saldoneutrales Bonus-Malus-System

Ein saldoneutrales Bonus-Malus-System kann konstruiert werden, indem der Malus nur soweit finanzielle Mehrerträge bringt, um die finanziellen Mindererträge durch den Bonus auszugleichen. Zwei saldoneutrale Bonus-Malus-Systeme wurden geprüft: Erreichung der Saldoneutralität durch

- Reduktion des Malus,
- Verkürzung der Geltungsdauer des Malus (entsprechend der Geltungsdauer des Bonus) und Reduktion des Malus.

In beiden Fällen muss der Malus auf die Kategorie G konzentriert und prozentual massiv reduziert werden (30–50 %). Der Malus dient rein zur Kompensation der Mindereinnahmen durch den Bonus und erzeugt keine Lenkungswirkung. Mit der Verkürzung der Geltungsdauer des Malus verzichtet man auf die Lenkungswirkung über den Occasionsmarkt. Ein saldoneutrales Bonus-Malus-System erzielt deshalb nur einen Bruchteil der oben ausgeführten Wirkung der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgabe.

8. Abschreibung parlamentarischer Vorstöße

Die als Postulat entgegengenommene (07.173) Motion der CVP-Fraktion vom 3. Juli 2007 betreffend Revision der Motorfahrzeugsteuer, Einführung eines Bonus-Malus-Systems verlangt eine Anpassung der Motorfahrzeugabgaben. Mit der Einführung eines Bonus-Malus-Systems sollen Anreize zum Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen geschaffen werden.

Das Anliegen dieses Postulats wird mit der vorgeschlagenen Revision umgesetzt.

9. Terminplan

	2010				2011				2012
	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.
Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben									
Grosser Rat 1. und 2. Lesung Erlasse		■							
Referendum					■				
Vorbereitung Einführung (Programmierung Viacar)						■			
Inkrafttreten									◆
Verordnung									
Entwurf			■		■				
Beschluss							■		
Inkrafttreten									◆

Antrag:

1.

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

2.

Der vorliegende Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) wird in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

3.

Der folgende parlamentarische Vorstoss wird als erledigt abgeschrieben:

- (07.173) Motion der CVP-Fraktion vom 3. Juli 2007 betreffend Revision der Motorfahrzeugsteuer, Einführung eines Bonus-Malus-Systems

Aarau, 3. März 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Roland Brogli

Dr. Peter Grünenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Synopse Motorfahrzeugabgabengesetz (MFAG)

Beilage 2: Synopse Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG)

Beilage 3: Schlussbericht Ernst Basler + Partner (ehemals ETH) vom 9. Dezember 2009: "Neue Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugabgabe und abgestimmte Anreizsysteme beim Neuwagenkauf"

Beilage 4: Auswirkung des Bonus-Malus-Systems auf die Motorfahrzeugabgabe