



REGIERUNGSRAT

3. April 2024

BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT

24.117 (23.291)

Verkehrssteuergesetz (VStG)

Bericht und Entwurf zur 2. Beratung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf des Verkehrssteuergesetzes (VStG) für die 2. Beratung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

Zusammenfassung

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

Der zentrale Punkt der Revision ist die neue Regelung der Verkehrssteuer für Personenwagen. Anstelle der bisherigen Besteuerung auf der Grundlage der Steuer-PS (Hubraum) sollen für Personenwagen, Motorräder sowie Kleinbusse Gewicht und Leistung als neue und technologieneutrale Bemessungskriterien kombiniert werden. Die weniger umweltbelastende Antriebstechnologien wie Elektro- und Hybridfahrzeuge werden durch den Parameter Gewicht benachteiligt (höheres Gewicht durch Batterien, Brennstoffzellen). Elektrofahrzeuge weisen oft eine sehr hohe Spitzenleistung auf. Diese technisch bedingten Benachteiligungen sollen mit Korrekturfaktoren beseitigt werden. Die Besteuerung der Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht sowie der Transportanhänger nach Nutzlast kann unverändert beibehalten werden. Auch bei der Besteuerung der übrigen Fahrzeugarten sind keine oder nur marginale Anpassungen vorgesehen.

Der Grosse Rat stimmte der Vorlage in erster Beratung am 12. Dezember 2023 mit 86 zu 44 Stimmen zu. Einen Antrag der SVP betreffend Streichung von § 14 (Anpassung an die Teuerung) lehnte der Grosse Rat mit 86 zu 45 Stimmen ab.

Mit einem Prüfungsauftrag zum § 4 VStG verlangte der Grosse Rat die Prüfung der Auswirkung der neuen Berechnung der Verkehrssteuer auf das Gewerbe. Für die Zulassung und damit für die Steuerbemessung zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird jedoch nicht unterschieden, ob ein Fahrzeug (mehrheitlich) privat oder gewerblich genutzt wird¹. Der Beantwortung des Prüfungsauftrags wird deshalb die Fahrzeugart Lieferwagen zugrunde gelegt, welche einen Anteil von 81 % der Fahrzeuggruppe "Leichte Nutzfahrzeuge" ausmacht.

Im Ergebnis des Prüfungsauftrags schlägt der Regierungsrat eine Änderung gegenüber der ersten Beratung vor. Orientiert an der bisherigen und breit akzeptierten Regelung im Strassengesetz 1969 soll bei Nutzfahrzeugen bis 1'000 kg Nutzlast die bisherige Bemessung nach Steuer-PS durch die Besteuerung nach Gewicht und Leistung analog den Personenwagen abgelöst werden. Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast ab 1'001 kg soll der Tarif übernommen werden. Bei diesen Fahrzeugen dürfte aufgrund der höheren Nutzlasten die gewerbliche Nutzung im Vordergrund stehen.

Weiter beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat, für Veteranenfahrzeuge (Personenwagen und Motorräder) eine Flat Tax zu prüfen. Diese solle die Besteuerung wie andere Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung ersetzen und den administrativen Aufwand reduzieren. Im Dezember 2023 waren im Kanton Aargau knapp 10'678 Veteranenfahrzeuge eingelöst, welche für diese Flat Tax infrage kommen würden.

Die Verkehrssteuer wird nach Anzahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben (§ 15 Abs. 2 VStG). Dies ist neu auch für die bisherigen Pauschalsteuern (zum Beispiel Motorfahräder, besondere Arten

¹ Im Gegensatz zur Einkommenssteuer bei natürlichen Personen beziehungsweise Gewinnsteuer bei juristischen Personen.

von Anhängern, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Wechselschilder) vorgesehen. Um das Einlösen der Nummernschilder im Sommer und das Deponieren im Winter zu vermeiden und den administrativen Aufwand zu senken, wäre die Flat Tax für Veteranenfahrzeuge im Gegensatz dazu als unteilbare Jahrespauschale zu erheben. Die Veteranenfahrzeuge benutzen die Strasseninfrastruktur jedoch wie andere Fahrzeuge. Mit der Besteuerung wie andere Fahrzeuge nach Gewicht und Leistung sinkt der Gesamtertrag gegenüber heute bereits um rund 0,95 Millionen Franken, was durch den einheitlichen Tarif bei Personenwagen und leichten Wohnmotorwagen ausgeglichen wird. Eine Flat Tax würde zu einem weiteren jährlichen Minderertrag von rund 0,38 Millionen Franken führen.

Aus diesen Gründen erachtet der Regierungsrat die Einführung einer Flat Tax für Veteranenfahrzeuge als nicht sinnvoll. Er beantragt, die aus der ersten Beratung hervorgegangene Bemessung der Verkehrssteuer wie für andere Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung beizubehalten.

Ein dritter Prüfungsauftrag betraf die Fälligkeit der Jahressteuer. Der Regierungsrat stellt fest, dass keine massgeblichen Nachteile entstehen, wenn die Fälligkeit neu auf den 1. Januar festgelegt wird. Er schlägt deshalb eine entsprechende Anpassung von § 15 Abs. 3 VStG vor.

Schliesslich wurden anlässlich der Beratung der Vorlage in der grossrätlichen Kommission Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV) auf die zweite Beratung zusätzliche Abklärungen zu zwei Themen verlangt.

Wie bereits in der Botschaft zur ersten Beratung ausgeführt, sind mit der zweiten Beratung des Gesetzes das Strassengesetz 1969 (bestehend noch aus § 8 Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz) sowie das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr aufzuheben.

Nach dem Beschluss des Grossen Rats ist die Referendumsfrist und eine allfällige Volksabstimmung abzuwarten. Zur Umsetzung des VStG ist die Steuerberechnung durch VIACAR neu zu programmieren. Die Arbeiten an der neuen Softwareversion von VIACAR werden sinnvollerweise auf denselben Zeitpunkt zusammengeführt. Ein Inkrafttreten des VStG unter dem Jahr wäre aber unzweckmässig. Die Inkraftsetzung muss auf den 1. Januar 2026 verschoben werden.

1. Ergebnis der 1. Beratung

Der Grosse Rat behandelte die Vorlage am 12. Dezember 2023. Im Zusammenhang mit den Reduktionsfaktoren für das Gesamtgewicht lehnte er zwei Minderheitsanträge der Kommission Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV) betreffend Streichung von §§ 4 Abs. 2 und 5 Abs. 2 VStG mit jeweils 87 zu 45 Stimmen ab. Einen Antrag der SVP betreffend Streichung von § 14 (Anpassung an die Teuerung) lehnte der Grosse Rat mit 86 zu 45 Stimmen ab. In der Schlussabstimmung stimmte er dem Entwurf des Verkehrssteuergesetzes (VStG) in erster Beratung, ohne Änderungen, mit 86 zu 44 Stimmen zu.

2. Prüfungsaufträge, zusätzliche Abklärungen

2.1 Nutzfahrzeuge

Betreffend Auswirkungen auf das Gewerbe überwies der Grosse Rat folgenden Prüfungsauftrag von Daniel Notter, Wettingen, zum § 4 VStG:

"Auf die zweite Lesung sei zu prüfen, welche Auswirkung die neue Berechnung der Verkehrssteuer auf das Gewerbe hat und wie eine allfällig übermässige Mehrbelastung ausgeglichen werden kann. Insbesondere sind die Auswirkungen der Umstellung Gesamtgewicht statt Nutzlast bei Nutzfahrzeugen bis 3'500 kg und der neue Tarif für nutzungsbedingt höhergewichtige Personenwagen und Nutzfahrzeuge als Zugfahrzeuge, für welche es noch keine elektrische Alternative gibt, aufzuzeigen."

Im Eintretensvotum wurde erwähnt, dass die SVP begrüssen würde, wenn Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 t weiterhin basierend auf ihrer Nutzlast besteuert würden. Der neu vorgeschlagene Ansatz führe zu einer Steigerung der Steuerlast. In Zeiten, in denen Gewerbetreibende bereits mit Herausforderungen konfrontiert seien, sollten sie nicht zusätzlich belastet werden.

Im Prüfungsauftrag werden nutzungsbedingt höhergewichtige Personenwagen und Nutzfahrzeuge als Zugfahrzeuge, für welche es noch keine elektrische Alternative gibt, angesprochen. Dabei dürfte es darum gehen, dass für den Transport oder zum Ziehen eines Anhängers grundsätzlich schwerere Fahrzeuge benötigt werden, welche aufgrund des Kriteriums Gewicht höher besteuert werden.

2.2 Flat Tax für Veteranenfahrzeuge

Betreffend Besteuerung von Veteranenfahrzeugen überwies der Grosse Rat folgenden Prüfungsauftrag der Kommission UBV zum § 10 VStG:

"Auf die 2. Beratung ist die Einführung einer Flat Tax von 180 Franken für Veteranenautomobile und von 50 Franken für Veteranenmotorräder zu prüfen."

Im Eintretensvotum wurde erwähnt, dass diese Fahrzeuge sehr gut gepflegt und sehr wenig gefahren würden. Veteranenfahrzeuge dürften maximal 3'000 km pro Jahr fahren, tatsächlich würden sie durchschnittlich 790 km pro Jahr fahren. Das Einlösen der Nummernschilder im Sommer und das Deponieren im Winter verursache jeweils einen erheblichen administrativen Aufwand, der mit einer Pauschalsteuer reduziert werden könne. Mit der Prüfung könne ermittelt werden, welche finanziellen Auswirkungen diese Anpassung hätte.

2.3 Fälligkeit der Jahressteuer

Betreffend Fälligkeit der Jahressteuer überwies der Grosse Rat folgenden Prüfungsauftrag von Daniel Notter, Wettingen, zum § 15 Abs. 3 VStG:

"Die Fälligkeit der Jahressteuer ist auf den 1. Januar des jeweiligen Steuerjahres zu bestimmen und nicht wie vorgeschlagen per 30. November des Vorjahres."

Im Eintretensvotum wurde erwähnt, es sei nicht nachvollziehbar, weshalb die Fälligkeit der Steuerrechnung auf den 30. November festgelegt sei. Dies führe dazu, dass die Verkehrssteuer im Vorjahr abgegrenzt werden müsse.

2.4 Zusätzlich verlangte Abklärungen

Anlässlich der Beratung der Vorlage in der Kommission UBV am 17. November 2023 wurden auf die zweite Beratung zusätzliche Abklärungen zu den folgenden Themen verlangt:

- anteilmässig erhobene Verkehrssteuer für bestimmte Fahrzeuge (§ 2 Abs. 3 VStG)
- Steuererlass für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei Fahrzeugen für den Transport dieser Menschen (§ 3 VStG)

3. Auswertung Prüfungsauftrag Nutzfahrzeuge

3.1 Ausgangslage

Gemäss § 8 Abs. 2 lit. a und c des Strassengesetzes 1969 (aStrG; SAR 751.100) werden heute Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast nach den für Personenwagen geltenden Regeln besteuert, über 1'000 kg Nutzlast nach den für Lastwagen geltenden Regeln. In der Botschaft zur ersten Beratung war vorgesehen, die Bemessungskriterien Gewicht und Leistung kombiniert einzusetzen. Daraus ging hervor:

- § 4 VStG zur Besteuerung nach Gesamtgewicht und Normleistung für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und
- § 6 VStG zur Besteuerung nach Nutzlast für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3'500 kg Gesamtgewicht:

Geltendes Recht	Ergebnis der 1. Beratung
<p>§ 8 Motorfahrzeugabgaben, Festsetzungskompetenz</p> <p>² Die jährlichen Motorfahrzeugabgaben betragen:</p> <p>a) für leichte Motorwagen für den Personentransport und Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast</p> <p>1. bis 5,49 Steuer-PS Fr. 180.–</p> <p>2. Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene Steuer-PS Fr. 24.–</p>	<p>§ 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht</p> <p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>a) Anteil Gesamtgewicht</p> <p>1. Bis 1'400 kg Fr. 90.–</p> <p>2. Für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.085</p> <p>b) Anteil Normleistung</p> <p>1. Bis 60 Kilowatt Fr. 90.–</p> <p>2. Für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. 1.–</p> <p>² Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 10 %.</p> <p>³ An der Normleistung gemäss Absatz 1 lit. b wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 30 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 15 %.</p>

Geltendes Recht	Ergebnis der 1. Beratung
c) für Nutzfahrzeuge mit mehr als 1'000 kg Nutzlast 1. bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.– 2. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast bis 5'000 kg Fr.72.– 3. Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast über 5'000 kg Fr. 84.–	§ 6 Nutzfahrzeuge über 3'500 kg Gesamtgewicht ¹ Für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3'500 kg Gesamtgewicht beträgt die Verkehrssteuer a) bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.– b) zusätzlich von 1'500 bis 5'000 kg Nutzlast für jede vollen oder angebrochenen 500 kg Fr. 72.– c) zusätzlich ab 5'000 kg Nutzlast für jede vollen oder angebrochenen 500 kg Fr. 84.–

Die Kriterien Gewicht und Leistung würden grundsätzlich zu einer Besteuerung führen, die den Nutzen (Benutzung der Strasseninfrastruktur) gut abbildet und als nachvollziehbar und gerecht empfunden wird. In Bezug auf die leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht entfielen bei einer Besteuerung analog den Personenwagen nach Gesamtgewicht (Leergewicht plus Nutzlast) und Leistung zudem Abgrenzungsfragen, die sich bei der Zulassung des Fahrzeuges stellen können.

Einzelne Fahrzeugtypen (zum Beispiel Toyota Proace) können mit praktisch identischer Ausstattung je nach Verwendungszweck sowohl als Personenwagen als auch als Nutzfahrzeug eingelöst werden. Ein weiteres Beispiel ist der VW Bus, welcher als Personenwagen, als Lieferwagen (nur Ladefläche) oder auch als leichter Motorwagen (Camper) zugelassen werden kann. Bei anderen Fahrzeugtypen kann aufgrund des Ausbaus (Sitze, Ladefläche) nicht gewählt werden, wie das Fahrzeug zugelassen wird.

Für die Halterinnen und Halter ist es teilweise schwer nachvollziehbar, weshalb ein beinahe gleich aussehendes Fahrzeug mit der Zulassung als Personenwagen anders besteuert wird als mit der Zulassung als Nutzfahrzeug. Die Vereinheitlichung der Besteuerung von Fahrzeugen bis 3,5 t Gesamtgewicht würde zur Transparenz beitragen und das Verständnis der Bürgerinnen und Bürger erhöhen.

3.2 Prüfung

Um die Auswirkungen der Verkehrssteuer auf das Gewerbe ohne weiteres berechnen zu können, müsste die (mehrheitlich) private oder gewerbliche Verwendung eines Fahrzeugs aus den Zulassungsdaten erkennbar sein. Dies ist bei keiner Fahrzeugkategorie der Fall. Der Verwendungszweck "privat" oder "gewerblich" spielt für die Verkehrszulassung eines Fahrzeugs keine Rolle und wird nicht erfasst. Es kann weder aus dem Gesamtgewicht noch aufgrund der Nutzlast darauf geschlossen werden, ob ein Fahrzeug für Gewerbezwecke verwendet wird. Der Verwendung eines Fahrzeugs für gewerbliche Zwecke ist steuerrechtlich für die Bemessung der Einkommens- beziehungsweise der Gewinnsteuern relevant und wird dazu jährlich deklariert.

In den statistischen Auswertungen des Kantons Aargau wird eine Fahrzeuggruppe "Leichte Nutzfahrzeuge" geführt, welche am ehesten für diesen Prüfauftrag verwendet werden kann. Darin enthalten sind die Fahrzeugarten leichte Sattelmotorfahrzeuge, leichte Motorwagen und Lieferwagen:

- Leichte Sattelmotorfahrzeuge fallen vorliegend ausser Betracht, da sie aus technischen Gründen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t zugelassen werden. Sie werden somit bereits heute und auch künftig nach Nutzlast besteuert.
- Leichte Motorwagen sind in der Regel Wohnmobile (zum Beispiel VW Bus California), welche gemäss ihrer Bauart beziehungsweise Ausstattung als leichtes Nutzfahrzeug zugelassen werden. Bei anderer Bauart beziehungsweise Ausstattung werden Wohnmobile gleich den Personenwagen (heute nach Steuer-PS) besteuert. Sie gelten dann nicht als leichte Nutzfahrzeuge.

- Zum Prüfungsauftrag wird somit mit der Fahrzeugart Lieferwagen gerechnet, die einen Anteil von 81 % an der Gruppe "Leichte Nutzfahrzeuge" aufweist.

Im Dezember 2023² waren gemäss einer Auswertung des Strassenverkehrsamts im Kanton Aargau 35'388 Lieferwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht zugelassen. In der folgenden Tabelle wird die heutige Bemessung nach Steuer-PS (bis 1'000 kg Nutzlast) respektive nach Nutzlast (ab 1'001 kg) mit einer künftigen Steuer nach Gesamtgewicht und Normleistung verglichen:

Tabelle 1: Lieferwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht, Auswirkungen Steuer heute (Steuer-PS) zu künftig (Gesamtgewicht und Normleistung), Stand Dezember 2023 (Quelle: Strassenverkehrsamt Aargau)

Nutzlastklasse	Anzahl Fahr- zeuge	Steuer heute*		Steuer künftig**		Differenz: Mehr-/Minderbelastung			
		Total Franken	pro Fz. Franken	Total Franken	pro Fz. Franken	Total Franken	%	pro Fahrzeug Franken	%
(A) 1 – 250 kg	88	42'600	484.09	33'377	379.28	-9'223	-21.65 %	-104.81	-21.65 %
(B) 251 – 500 kg	1'867	503'460	269.66	474'479	254.14	-28'981	-5.76 %	-15.52	-5.76 %
(C) 501 – 750 kg	6'802	1'996'200	293.47	2'047'068	300.95	50'868	2.55 %	7.48	2.55 %
(D) 751 – 1'000 kg	11'572	3'857'472	333.35	4'238'716	366.29	381'244	9.88 %	32.95	9.88 %
<i>Zwischenergebnis</i>	<i>20'329</i>	<i>6'399'732</i>	<i>314.81</i>	<i>6'793'640</i>	<i>334.18</i>	<i>393'908</i>	<i>6.16 %</i>	<i>19.38</i>	<i>6.16 %</i>
(E) 1'001 – 1'250 kg	11'092	3'860'016	348.00	4'185'317	377.33	325'301	8.43 %	29.33	8.43 %
(F) 1'251 – 1'500 kg	3'637	1'265'676	348.00	1'426'501	392.22	160'825	12.71 %	44.22	12.71 %
(G) 1'501 – 1'750 kg	304	127'680	420.00	115'698	380.59	-11'982	-9.38 %	-39.41	-9.38 %
(H) 1'751 – 2'000 kg	24	10'080	420.00	8'622	359.25	-1'458	-14.46 %	-60.75	-14.46 %
(I) 2'001 – 2'250 kg	2	984	492.00	807	403.50	-177	-17.99 %	-88.50	-17.99 %
<i>Zwischenergebnis</i>	<i>15'059</i>	<i>5'264'436</i>	<i>349.59</i>	<i>5'736'945</i>	<i>380.96</i>	<i>472'509</i>	<i>8.98 %</i>	<i>31.38</i>	<i>8.98 %</i>
Gesamtergebnis	35'388	11'664'168	329.61	12'530'585	354.09	866'417	7.43 %	24.48	7.43 %

* Steuer-PS

** Gesamtgewicht und Normleistung

In der Nutzlastklasse (A) 1–250 kg sind Fahrzeuge mit hubraumstarken Motoren, aber einer relativ geringen Nutzlast (Pickup) enthalten. Deshalb fällt die heutige durchschnittliche Steuer pro Fahrzeug hoch aus. Mit der Besteuerung nach Gesamtgewicht und Normleistung werden in der Nutzlastklasse (C) 6'802 Fahrzeuge um durchschnittlich 2,55 % höher belastet, in der Nutzlastklasse (D) 11'572 Fahrzeuge um durchschnittlich 9,88 %, in der Nutzlastklasse (E) 11'092 Fahrzeuge um durchschnittlich 8,43 % und in der Nutzlastklasse (F) 3'637 Fahrzeuge um durchschnittlich 12,71 %.

Insgesamt steigt bei den Lieferwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht für die im Dezember 2023 eingelebten Fahrzeuge die steuerliche Belastung gegenüber heute um rund 0,87 Millionen Franken (+ 7,43 %). In der Botschaft zur ersten Beratung wurde der identische Tarif für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge so ermittelt, dass für beide Fahrzeuggruppen zusammen annähernd Ertragsneutralität erreicht wird.

3.3 Umsetzung der Besteuerung: Alternativlösung differenziert nach Gewicht/Leistung und Nutzlast

In der ersten Beratung hat der Grosse Rat die Besteuerung der Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht nach Gewicht und Leistung beschlossen. Der Regierungsrat hat als Alternative zu dieser Regelung die Besteuerung mit einer Differenzierung wie folgt geprüft:

- bis 1'000 kg Nutzlast: Besteuerung nach Gesamtgewicht und Normleistung (statt Steuer-PS)
- ab 1'001 kg Nutzlast: Besteuerung nach Nutzlast (unverändert).

² Es handelt sich um eine Momentaufnahme, der Bestand verändert sich täglich. Entsprechend weist das Berechnungsergebnis eine gewisse Ungenauigkeit auf.

Bei den Nutzfahrzeugen über 3,5 t Gesamtgewicht besteht nach wie vor kein Anlass für eine Veränderung gegenüber heute.

Wie oben in Kapitel 3.2 ausgeführt werden die Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis 1'000 kg in den Nutzlastklassen (A–B) durch die Besteuerung nach Gesamtgewicht und Normleistung analog den Personenwagen gegenüber heute gering entlastet und in den schwereren Nutzlastklassen (C–D) leicht mehrbelastet. Häufige Abgrenzungsfragen bei der Zulassung können mit dieser Besteuerung vermieden werden.

Die Besteuerung der Nutzfahrzeuge ab 1'001–2'250 kg Nutzlast (E–I) ist hingegen unverändert und saldoneutral. Bei diesen Fahrzeugen dürfte aufgrund der höheren Nutzlasten die gewerbliche Nutzung im Vordergrund stehen. Abgrenzungsfragen (Personen- oder Nutzfahrzeug) sind hier nach der bisherigen Praxis lösbar.

3.4 Haltung des Regierungsrats

Die bisherige Besteuerung der Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast nach den für Personenwagen geltenden Regelungen und der Nutzfahrzeuge über 1'000 kg Nutzlast nach den für Lastwagen geltenden Regeln wird in der Praxis seit langem angewandt und ist breit akzeptiert.

Orientiert an dieser Regelung im Strassengesetz 1969 schlägt der Regierungsrat die folgende, gegenüber der ersten Beratung angepasste, differenzierte Besteuerung vor: Bei Nutzfahrzeugen bis 1'000 kg Nutzlast wird die bisherige Bemessung nach Steuer-PS durch die Besteuerung nach Gewicht und Leistung analog den Personenwagen abgelöst. Für Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht und bei einer Nutzlast ab 1'001 kg soll der Tarif gegenüber heute unverändert übernommen werden. Bei diesen Fahrzeugen dürfte aufgrund der höheren Nutzlasten die gewerbliche Nutzung im Vordergrund stehen.

Für die Umsetzung der differenzierten Besteuerung nach Gewicht/Leistung und Nutzlast beantragt der Regierungsrat, § 4 VStG gegenüber dem Ergebnis der ersten Beratung wie folgt anzupassen:

Ergebnis der 1. Beratung	Fassung neu
<p>§ 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht</p> <p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>a) Anteil Gesamtgewicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 1'400 kg Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.085 <p>b) Anteil Normleistung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 60 Kilowatt Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. 1.– <p>² Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 10 %.</p>	<p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht <u>bei einer Nutzlast bis 1'000 kg</u> berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>...</p>

Ergebnis der 1. Beratung	Fassung neu
<p>³ An der Normleistung gemäss Absatz 1 lit. b wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 30 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 15 %.</p>	<p>⁴ <u>Für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht bei einer Nutzlast über 1'000 kg beträgt die Verkehrssteuer</u> a) <u>bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.–</u> b) <u>ab 1'501 kg Nutzlast Fr. 420.–</u></p>

Damit werden Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast bis 1'000 kg künftig nach Gesamtgewicht und Normleistung besteuert, ab 1'001 kg Nutzlast analog der heutigen Regelung nach Nutzlast. Personenwagen werden nur nach Gesamtgewicht und Normleistung besteuert und wie bisher unabhängig von der Nutzlast. Für Wohnmotorwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht richtet sich der Tarif nach der Zulassung als Personenwagen oder Nutzfahrzeug (§ 7 Abs. 1 in Verbindung mit § 4 VStG).

4. Auswertung Prüfungsauftrag Flat Tax für Veteranenfahrzeuge

4.1 Ausgangslage

Veteranenfahrzeuge werden heute für die Besteuerung wie andere Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung behandelt. Die Verkehrssteuer wird weiterhin wie bei anderen Fahrzeugen nach Anzahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben (§ 15 Abs. 2 VStG). Die Gleichbehandlung ist auch mit der neuen Bemessungsgrundlage vorgesehen: Als Beispiel wird für einen als Veteranenfahrzeug zugelassenen PW dieselbe Steuer gemäss § 4 VStG erhoben wie für einen PW ohne Veteranenstatus. Dasselbe gilt für Motorräder, welche mit oder ohne Zulassung als Veteranenfahrzeug gleich besteuert werden (§ 5 VStG).

4.2 Prüfung

Im Dezember 2023 waren gemäss einer Auswertung des Strassenverkehrsamts im Kanton Aargau 10'678 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht sowie Motorräder als Veteranenfahrzeug eingelöst³. Für 2'979 Veteranenfahrzeuge, davon 2'601 Personenwagen und 239 Lieferwagen, ist in der Datenbank keine Leistung eingetragen. Für diese Fahrzeuge würde bei einer künftigen Besteuerung nach Gewicht und Leistung für den Anteil Leistung die jeweilige Mindeststeuer (Fr. 90.– für Personen- und Lieferwagen, Fr. 25.– für Motorräder) gelten. Die Einführung einer Flat Tax von Fr. 180.– für Veteranenautomobile inklusive Lieferwagen und von Fr. 50.– für Veteranenmotorräder würde gegenüber dem Gesamtertrag mit der heutigen Steuer (2,7 Millionen Franken, alle Fahrzeuge für ein Jahr berechnet) zu einem jährlichen Minderertrag von rund 1,33 Millionen Franken führen gemäss der folgenden Tabelle. Gegenüber dem Gesamtertrag, mit der aus der ersten Beratung hervorgegangenen Steuer nach Gesamtgewicht und Normleistung, würde ein jährlicher Minderertrag von rund 0,38 Millionen Franken resultieren.

³ Es handelt sich um eine Momentaufnahme, der Bestand verändert sich täglich. Entsprechend weist die Berechnung der Auswirkungen eine gewisse Ungenauigkeit auf.

Tabelle 2: Veteranenfahrzeuge (Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht, Motorräder), Anzahl, Vergleich Steuer heute, Steuer neu (Gewicht und Leistung) und Steuer neu mit Flat Tax (Stand Dezember 2023; Quelle: Strassenverkehrsamt Aargau)

Veteranenfahrzeuge (Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht, Motorräder)	Anzahl	Steuer heute Franken	Steuer neu (Gewicht, Leistung) Franken	Steuer neu mit Flat Tax Franken
Dreirädriges Motorfahrzeug	24	4'320	3'490	1'200
Kleinmotorfahrzeug	1	180	104	50
Leichter Motorwagen	32	10'392	8'799	5'760
Lieferwagen	405	113'988	92'357	72'900
Motorrad	4'098	264'534	257'112	204'900
Motorrad-Dreirad	18	2'022	2'043	900
Motorrad-Seitenwagen	133	19'428	14'002	6'650
Personenwagen	5'967	2'284'740	1'368'080	1'074'060
Gesamtergebnis	10'678	2'699'604	1'745'987	1'366'420
<i>Minderertrag gegenüber Steuer heute</i>			-953'617	-1'333'184
<i>Minderertrag gegenüber Steuer neu (Gewicht, Leistung)</i>				-379'567
				Flat Tax 50 Franken
				Flat Tax 180 Franken

Zudem waren im Kanton Aargau 733 übrige Veteranenfahrzeuge eingelöst gemäss folgender Tabelle:

Tabelle 3: Veteranenfahrzeuge (übrige Fahrzeuge), Anzahl, Steuer heute (Stand Dezember 2023; Quelle: Strassenverkehrsamt Aargau)

Veteranenfahrzeuge (übrige Fahrzeuge)	Anzahl	Steuer heute Franken
Übrige Fahrzeuge		
Arbeitsanhänger	3	120
Arbeitskarren	2	144
Arbeitsmaschine	16	3'360
Gesellschaftswagen	8	10'740
Kleinbus	1	396
Kleinmotorrad	142	4'260
Landw. Motoreinachser	18	432
Landw. Motorkarren	10	600
Landw. Traktor	404	24'240
Lastwagen	35	28'404
Motorkarren	2	144
Motorradanhänger	2	60
Sachentransportanhänger	66	5'994
Sattelschlepper	7	7'320
Schwerer Motorwagen	1	420
Sportgeräteanhänger	2	210
Traktor	1	150
Wohnanhänger	13	1'230
Gesamtergebnis	733	88'224

4.3 Umsetzung einer Flat Tax

Für die Umsetzung einer Flat Tax für Personenwagen, Lieferwagen und Motorräder, die als Veteranenfahrzeuge eingelöst sind, müssten §§ 4 und 5 VStG gegenüber der aus der ersten Beratung hervorgegangenen Fassung um je einen Absatz ergänzt werden wie folgt:

Fassung ohne Flat Tax (Ergebnis der 1. Beratung)	Fassung mit Flat Tax
<p>§ 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht</p> <p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast bis 1'000 kg berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>a) Anteil Gesamtgewicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 1'400 kg Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.085 <p>b) Anteil Normleistung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 60 Kilowatt Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. 1.– <p>² Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 10 %.</p> <p>³ An der Normleistung gemäss Absatz 1 lit. b wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 30 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 15 %.</p>	<p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast bis 1'000 kg berechnet sich die Verkehrssteuer <u>unter Vorbehalt von Absatz 5</u> nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>...</p> <p>⁴ <u>Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht, die als Veteranenfahrzeug eingelöst sind, wird die Verkehrssteuer als Flat Tax von Fr. 180.–. erhoben.</u></p>
<p>§ 5 Motorräder</p> <p>¹ Für Motorräder berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>a) Anteil Gesamtgewicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 330 kg Fr. 25.– 2. Für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.20 <p>b) Anteil Normleistung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 12 Kilowatt Fr. 25.– 2. Für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. –.50 <p>² Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen.</p> <p>³ Für Kleinmotorräder beträgt die Verkehrssteuer Fr. 30.–.</p> <p>⁴ Für Motorfahrräder beträgt die Verkehrssteuer Fr. 20.–.</p>	<p>¹ Für Motorräder berechnet sich die Verkehrssteuer <u>unter Vorbehalt von Absatz 5</u> nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>...</p>

Fassung ohne Flat Tax (Ergebnis der 1. Beratung)	Fassung mit Flat Tax
	<p>⁵ Für Motorräder, die als Veteranenfahrzeug eingelöst sind, wird die Verkehrssteuer als Flat Tax von Fr. 50.– erhoben.</p>

Für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht schlägt der Regierungsrat aufgrund der Auswertung des Prüfungsauftrags Nutzfahrzeuge (vgl. Kapitel 3) eine Besteuerung vor, die sich an der bisherigen und breit akzeptierten Regelung im Strassengesetz 1969 orientiert. Sollte für Veteranenfahrzeuge eine Flat Tax eingeführt werden, müsste somit § 4 mit Abs. 4 und 5 VStG ergänzt werden:

Fassung § 4 Abs. 4 und 5 ohne Flat Tax (Antrag Regierungsrat zum Prüfungsauftrag Nutzfahrzeuge)	Fassung § 4 Abs. 4 und 5 mit Flat Tax
<p>§ 4 Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht</p> <p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast bis 1'000 kg berechnet sich die Verkehrssteuer nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>a) Anteil Gesamtgewicht</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 1'400 kg Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilogramm Fr. –.085 <p>b) Anteil Normleistung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bis 60 Kilowatt Fr. 90.– 2. Für jedes zusätzliche Kilowatt Fr. 1.– <p>² Am Gesamtgewicht gemäss Absatz 1 lit. a wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 20 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 10 %.</p> <p>³ An der Normleistung gemäss Absatz 1 lit. b wird für batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge ein Abzug von 30 % vorgenommen, für Plug-in-Hybridfahrzeuge ein Abzug von 15 %.</p> <p>⁴ Für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast über 1'000 kg beträgt die Verkehrssteuer</p> <ol style="list-style-type: none"> a) bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.– b) ab 1'501 kg Nutzlast Fr. 420.– 	<p>¹ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast bis 1'000 kg berechnet sich die Verkehrssteuer <u>unter Vorbehalt von Absatz 5</u> nach Massgabe des Gesamtgewichts und der Normleistung:</p> <p>...</p> <p>⁴ Für Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht und mit einer Nutzlast über 1'000 kg beträgt die Verkehrssteuer <u>unter Vorbehalt von Absatz 5</u></p> <ol style="list-style-type: none"> a) bis 1'500 kg Nutzlast Fr. 348.– b) ab 1'501 kg Nutzlast Fr. 420.– <p>⁵ Für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht, die als Veteranenfahrzeug eingelöst sind, wird die Verkehrssteuer als Flat Tax von Fr. 180.– erhoben.</p>

Der zum Prüfungsauftrag angesprochene administrative Aufwand durch das Einlösen der Nummernschilder im Sommer und das Deponieren im Winter liesse sich realistischerweise nur vermeiden, wenn die Flat Tax als unteilbare Jahrespauschale erhoben wird. Ein Bezug pro rata temporis (zum

Beispiel Rückerstattung für die bis Ende Jahr verbleibenden Tage) wäre nicht möglich. Zur Klarstellung wäre § 15 Abs. 2 VStG entsprechend anzupassen wie folgt:

Fassung ohne Flat Tax (Ergebnis der 1. Beratung)	Fassung mit Flat Tax
<p>§ 15 Steuerbezug</p> <p>¹ Die Steuerperiode ist das Kalenderjahr.</p> <p>² Die Verkehrssteuer wird nach der Zahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben. Zu viel bezahlte Steuern werden zurückerstattet.</p>	<p>² Die Verkehrssteuer wird nach der Zahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben. Zu viel bezahlte Steuern werden zurückerstattet. <u>Davon ausgenommen ist die Verkehrssteuer für Veteranenfahrzeuge gemäss §§ 4 Abs. 5 und 5 Abs. 5.</u></p>

4.4 Haltung des Regierungsrats

Die Verkehrssteuer wird nach Anzahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben (§ 15 Abs. 2 VStG). Dies ist neu auch für die bisherigen Pauschalsteuern (zum Beispiel Motorfahräder, besondere Arten von Anhängern, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Wechselschilder) vorgesehen. Um das Einlösen der Nummernschilder im Sommer und das Deponieren im Winter zu vermeiden und den administrativen Aufwand zu senken, wäre die Flat Tax für Veteranenfahrzeuge im Gegensatz dazu als unteilbare Jahrespauschale zu erheben. Die Abrechnung nach Anzahl der Zulassungstage würde zu keiner Verringerung des administrativen Aufwands gegenüber heute führen.

Die Veteranenfahrzeuge benutzen zudem die Strasseninfrastruktur wie andere Fahrzeuge auch. Eine saisonale Verwendung kann bereits berücksichtigt werden. Alle Fahrzeuge sollen nach den gleichen Kriterien ihrer Kategorie besteuert werden.

Dem Umstand, dass Veteranenfahrzeuge allgemein in gutem Zustand gehalten werden und eine geringe Fahrleistung aufweisen, wird bereits zugunsten der Veteranenfahrzeuge mit dem auf sechs Jahre verlängerten Intervall für die Fahrzeugprüfung Rechnung getragen. Ein Wechselschild bleibt weiterhin möglich für bis zu 20 Veteranenfahrzeuge. Ab dem zweiten Fahrzeug gilt eine Pauschale von Fr. 60.– für Motorwagen und Fr. 20.– für alle übrigen Fahrzeuge (§ 12 VStG). Die Pauschale wird neu nach Anzahl der Tage der Verkehrszulassung erhoben (§ 15 Abs. 2 VStG). Eine weitere Privilegierung der Veteranenfahrzeuge ist nicht angebracht.

Schliesslich resultiert mit der aus der ersten Beratung hervorgegangenen Besteuerung der Personenwagen, Lieferwagen und Motorräder, die als Veteranenfahrzeuge eingelöst sind, nach Gewicht und Leistung gegenüber der heutigen Besteuerung bereits ein Minderertrag von rund 0,95 Millionen Franken.

Aus diesen Gründen erachtet der Regierungsrat die Einführung einer Flat Tax für Veteranenfahrzeuge als nicht sinnvoll. Er beantragt, die aus der ersten Beratung hervorgegangene Bemessung der Verkehrssteuer wie für andere Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung beizubehalten.

5. Auswertung Prüfungsauftrag Fälligkeit der Jahressteuer

5.1 Ausgangslage

Gemäss dem geltenden Strassengesetz 1969 beziehungsweise dem Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr ist die Verkehrssteuer im Voraus zu entrichten und beträgt die Zahlungsfrist 30 Tage. Aus diesem Grund wurde die Fälligkeit auf den 30. November festgelegt. Eine analoge Bestimmung war im § 15 Abs. 3 VStG in der aus der ersten Beratung hervorgegangenen

Fassung vorgesehen. In der Praxis werden somit die rund 500'000 Rechnungen bis spätestens 30. November den Halterinnen und Haltern zugestellt, damit die 30-tägige Zahlungsfrist eingehalten werden kann. Aus logistischen Gründen wird frühzeitig mit dem Versand begonnen (in der Regel Anfang November), die Zahlungsfrist jedoch fix auf den 31. Dezember festgelegt.

Bei vorschüssig bezahlten Dienstleistungen (vergleichbar mit Mietzahlungen) sind diese buchhalterisch abzugrenzen.

5.2 Prüfung

Zu vermuten ist, dass es Vorteile brächte, die Verkehrssteuerrechnungen vorgängig zuzustellen, um allfällige Steuerveränderungen, ausgelöst durch Zulassungsgeschäfte, besser verarbeiten zu können.

5.3 Umsetzung der Verschiebung der Fälligkeit

Der oben beschriebene Vorteil besteht auch bei einer Verschiebung der Fälligkeit vom 30. November für die Steuer des Folgejahrs auf den 1. Januar des Steuerjahrs weiterhin. Der Versand wird unverändert im Herbst durchgeführt, unabhängig von der veränderten Fälligkeit. Damit können die Unternehmungen von den buchhalterischen Abgrenzungsvorgängen entlastet werden, was dem vom Votanten des Prüfungsauftrags geäußerten Anliegen entspricht. Zudem ist in den Anpassungskosten der Software VIACAR dieses vorgängige Versenden vorgesehen. Ein Versand nach der Fälligkeit würde einen höheren Software-Entwicklungsaufwand und somit Mehrkosten auslösen, da dies eine grundsätzliche Änderung des Prozesses darstellt.

Für das Jahr der Inkraftsetzung ist die Rechnungsstellung erst im Januar möglich, weil das System per 1. Januar umgestellt werden muss. Dasselbe gilt für den Fall einer Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung (vgl. § 14 VStG). Mit der aktuellen Praxis (Versand Ende Oktober, Fälligkeit per 30. November, Zahlungsfrist per 31. Dezember) sind die Verkehrssteuerrechnungen aus buchhalterischer Sicht abzugrenzen. Deshalb ist der Aufwand schon heute korrekterweise im folgenden Geschäftsjahr zu belasten. Falls nun ausnahmsweise der Versand der Verkehrssteuerrechnungen nach dem 1. Januar stattfindet, wird keine Abgrenzung benötigt, und die Belastung findet im korrekten Geschäftsjahr statt. Es wird deshalb keine "Ausgabenlücke" geben, welche zu höheren Gewinnsteuern führen könnte.

Geringe Nachteile entstehen allenfalls im Bereich des Liquiditätsmanagements beziehungsweise im Inkassoprozess. Durch die spätere Fälligkeit und Zahlungsfrist werden Zahlungen später eintreffen und sich die Liquiditätsspitzen verschieben. Weiter wird sich der Inkassoprozess nach hinten verschieben.

5.4 Haltung des Regierungsrats

Der Regierungsrat geht davon aus, dass keine massgeblichen Nachteile entstehen, wenn die Fälligkeit der Verkehrssteuer neu auf den 1. Januar festgelegt wird. Zur Klarheit wird festgehalten, dass eine allfällige Verlängerung der Zahlungsfrist auf dem Verordnungsweg erfolgt. Er beantragt gegenüber dem Ergebnis der ersten Beratung folgende Anpassung von § 15 Abs. 3 VStG:

Fassung gemäss 1. Beratung	Fassung neu
§ 15 Steuerbezug ³ Die Jahressteuer für das Folgejahr wird in der Regel am 30. November fällig. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage. Der Regierungsrat kann eine längere Zahlungsfrist anordnen.	³ Die Jahressteuer wird in der Regel am <u>1. Januar</u> fällig. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage. Der Regierungsrat kann <u>durch Verordnung</u> eine längere Zahlungsfrist anordnen.

6. Weitere in der 1. Beratung gestellte Fragen

6.1 Anteilmässig erhobene Verkehrssteuer für bestimmte Fahrzeuge (§ 2 Abs. 3 VStG)

Bestimmte Fahrzeuge sind gemäss § 2 Abs. 2 VStG von der Verkehrssteuer befreit. Werden im öffentlichen Linienverkehr und für die Feuerwehr, Katastrophen oder den Zivilschutz eingesetzte Fahrzeuge noch zu anderen Zwecken verwendet, wird für sie gemäss § 2 Abs. 3 VStG die Verkehrssteuer anteilmässig erhoben.

Im Rahmen der ersten Beratung der Vorlage in der Kommission UBV wurde die Frage gestellt, wie viele Fahrzeuge von der Regelung gemäss § 2 Abs. 3 VStG betroffen sind und wie hoch deren nur anteilmässig respektive gar nicht erhobener Verkehrssteuerertrag ist.

Die entsprechenden Daten, bezogen auf das Jahr 2022, sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 4: Fahrzeuge mit nur anteilmässig respektive gar nicht erhobener Verkehrssteuer (2022; Quelle: Strassenverkehrsamt Aargau)

Fahrzeuge mit nur anteilmässig respektive gar nicht erhobener Verkehrssteuer (2022)	Verwendung	Anzahl Fahrzeuge	Verkehrssteuer nicht erhoben (Fr. 1'000.–)	Verkehrssteuer erhoben (Fr. 1'000.–)
Öffentlicher Linienverkehr	zweckgemäss	365	532	
	andere Zwecke	11		17
Feuerwehr	zweckgemäss	1'396	207	
	andere Zwecke	12		4
Katastrophen	zweckgemäss	30	9	
	andere Zwecke	2		1
Zivilschutz	zweckgemäss	675	47	
	andere Zwecke	74		22
Gesamtergebnis		2'565	795	44

6.2 Steuererlass (§ 3 VStG)

Gemäss § 3 VStG kann die Verkehrssteuer für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und bei Fahrzeugen für den Transport dieser Menschen sowie in Härtefällen ganz oder teilweise erlassen werden.

Im Rahmen der ersten Beratung der Vorlage in der Kommission UBV wurde die Frage gestellt, wie viele Fahrzeuge von dieser Regelung betroffen sind und wie hoch der erlassene Verkehrssteuerertrag ist.

Die entsprechenden Daten, bezogen auf 2022, sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 5: Fahrzeuge mit erlassener Verkehrssteuer (2022; Quelle: Strassenverkehrsamt Aargau)

Fahrzeuge mit erlassener Verkehrssteuer (2022)	Erlass Verkehrssteuer	Anzahl Fahrzeuge	Verkehrssteuer erlassen (Fr. 1'000.–)
Mobilitätseinschränkungen	teilweise	196	33
	ganz	230	69
Härtefälle	teilweise	0	0
	ganz	0	0
Gesamtergebnis		426	102

7. Aufhebung des Dekrets über die Steuern im Strassenverkehr

Gemäss § 78 Abs. 1 und 2 der Verfassung des Kantons Aargau erlässt der Grosse Rat in der Form des Gesetzes alle wichtigen Bestimmungen. Er kann für ausführende Bestimmungen Dekrete erlassen, soweit die Gesetze ihn dazu ausdrücklich ermächtigen. Im Weiteren kann der Regierungsrat Recht setzende Bestimmungen in der Form der Verordnung erlassen; der Zweck und die Grundsätze der inhaltlichen Gestaltung der Verordnung müssen im Gesetz oder im Dekret festgelegt sein.

Der Grosse Rat hat am 19. September 2023 im Zug der materiellen und formellen Revision des Gebührenrechts (vgl. [23.88] Botschaft vom 15. März 2023, 2. Beratung) das Allgemeine Gebührengesetz (GebührG) und das Gebührendekret (GebührD) beschlossen. Die Inkraftsetzung durch den Regierungsrat ist vorläufig per 1. Juli 2024 vorgesehen.

Mit dem Gebührendekret werden als Fremdänderung im Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977⁴ Titel, Einleitungssatz und §§ 1, 2, 13 und 14 geändert. Mit diesen Änderungen wird jeweils der Bezug zum Gebührenrecht, welches im Gebührendekret zusammengefasst wurde, entfernt.

Damit enthält das geänderte Dekret über die Steuern im Strassenverkehr noch wichtige Bestimmungen über die Berechnungsgrundlagen (§§ 1–4), ergänzende Verkehrssteuertarife (§§ 5–14), den Bezug der Verkehrssteuern (§§ 15–18) sowie den Erlass und die Ermässigung von Verkehrssteuern (§§ 19–20). Diese wichtigen Bestimmungen wurden ins Verkehrssteuergesetz überführt. Weitere im Dekret enthaltene Einzelheiten regelt der Regierungsrat in der Verordnung (vgl. Kapitel 8). Schliesslich hat sich das Dekret auf § 8 aStrG gestützt; diese Bestimmung wird aufgehoben.

Zusammenfassend kann das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977⁵ ersatzlos aufgehoben werden. Die Aufhebung erfolgt mit Inkrafttreten des neuen Verkehrssteuergesetzes.

⁴ SAR 755.110

⁵ Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 19. September 2023 (GR.23.88) den Dekretstitel wie folgt umbenannt: "Dekret über die Steuern im Strassenverkehr"; diese Titeländerung tritt voraussichtlich per 1. Juli 2024 in Kraft.

8. Vorgesehene Anpassung von Verordnungen

Für das Ausführungsrecht ist der Erlass einer neuen Verordnung vorgesehen. Diese löst die Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr vom 5. November 1984⁶ ab. Aus Letzterer werden ebenfalls im Zug der Revision des Gebührenrechts (vgl. Kapitel 7) die Bestimmungen, welche die Gebühren betreffen, in die neue Gebührenverordnung (GebührV) überführt. In der geänderten Verordnung über die Steuern und Abgaben im Strassenverkehr verbleiben somit noch diejenigen Bestimmungen, welche die Verkehrssteuer betreffen.

In der neuen Verordnung zum Verkehrssteuergesetz sind im Wesentlichen ausführende Bestimmungen zu folgenden Themen vorgesehen:

- zu § 3 VStG: Steuererlass für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie in Härtefällen
- zu § 10 VStG: Ausnahmefahrzeuge, Zuschläge für die intensivere Benutzung der Strasseninfrastruktur infolge Überschreitens der zulässigen Breite, Länge und Höhe sowie des zulässigen Gesamtgewichts (Achslast)
- zu § 13 VStG: Tagespauschale für Fahrzeuge, die nur tageweise mit Tagesausweis verkehren
- zu § 15 VStG: Steuerbezug und Rückerstattung (Bezug auch der Pauschalsteuern pro Tag der Verkehrszulassung)
- Übergangsrecht, Rechnungsstellung erst im Januar für das Jahr der Inkraftsetzung sowie für den Fall einer Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung

Die übrigen Bestimmungen in der geänderten Verordnung über die Steuern und Abgaben im Strassenverkehr⁶ werden inhaltlich unverändert in die neue Verordnung zum Verkehrssteuergesetz überführt.

Die Inkraftsetzung der neuen Verordnung durch den Regierungsrat erfolgt mit Inkrafttreten des neuen Verkehrssteuergesetzes.

9. Auswirkungen

Gegenüber den in der Botschaft zur ersten Beratung ausgewiesenen finanziellen Auswirkungen ergeben sich folgende Änderungen:

Die künftige Besteuerung der Nutzfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht bis 1'000 kg Nutzlast nach Gewicht und Leistung, darüber nach Nutzlast (vgl. Kapitel 3.3) führt gegenüber der heutigen Besteuerung zu einem Mehrertrag von ungefähr Fr. 390'000.–. In der Botschaft zur ersten Beratung wurde für leichte Nutzfahrzeuge aufgrund der Vereinheitlichung des Tarifs ein jährlicher Mehrertrag von rund Fr. 700'000.– ermittelt. Somit resultiert gegenüber dem Ergebnis der ersten Beratung per Saldo ein Minderertrag von rund Fr. 310'000.– jährlich wiederkehrend.

Werden Veteranenfahrzeuge wie beantragt weiterhin wie übliche Fahrzeuge entsprechend ihrer jeweiligen Zulassung besteuert, führt dies gegenüber der heutigen Besteuerung zu einem jährlichen Minderertrag von rund 0,95 Millionen Franken. Beschliesst der Grosse Rat für Personenwagen, Lieferwagen und Motorräder, die als Veteranenfahrzeuge eingelöst sind, statt der Besteuerung nach Gewicht und Leistung eine Flat Tax (vgl. Kapitel 4), resultiert daraus gegenüber heute ein Minderertrag von rund 1,33 Millionen Franken jährlich wiederkehrend.

⁶ SAR 755.111

In der Botschaft zur ersten Beratung wurden für diejenigen Fahrzeuge, welche nach dem gleichen Tarif besteuert werden, die ermittelten jährlichen Mehr-/Mindererträge wie folgt ausgewiesen:

- Leichte Nutzfahrzeuge: Mehrertrag rund 0,7 Millionen Franken
- Personenwagen: Minderertrag rund 0,5 Millionen Franken
- Leichte Wohnmotorwagen: Mehrertrag rund 0,3 Millionen Franken
- Veteranenfahrzeuge: nicht ausgewiesen
- Total dieser Fahrzeuge: Mehrertrag rund 0,5 Millionen Franken

Werden nun leichte Nutzfahrzeuge und Veteranenfahrzeuge aus dem Tarif herausgelöst, verändern sich die Mehr-/Mindererträge für diejenigen Personenwagen und leichten Wohnmotorwagen, welche im Tarif (mit unveränderten Ansätzen) verbleiben. Die entsprechenden Verschiebungen sind in der nachfolgenden Tabelle abgeschätzt.

Bei den bisherigen Jahrespauschalen (neu Bezug pro rata temporis) wurde in der Botschaft zur ersten Beratung eine jährliche Ertragseinbusse von schätzungsweise 0,7 Millionen Franken ermittelt.

Zusammengefasst resultiert gegenüber heute ein Minderertrag von rund 0,51 Millionen Franken (ohne Flat Tax für Veteranenfahrzeuge) respektive von 0,89 Millionen Franken (mit Flat Tax) jährlich wiederkehrend gemäss folgender Tabelle. Darin sind zum Vergleich die in der Botschaft zur ersten Beratung ermittelten Mehr-/Mindererträge in Klammern und kursiv ausgewiesen.

Tabelle 6: Auswirkungen auf die Strassenrechnung

Auswirkungen auf die Strassenrechnung	Mehrertrag (+) / Minderertrag (-) Ohne Flat Tax Veteranenfahrzeuge		Mehrertrag (+) / Minderertrag (-) Mit Flat Tax Veteranenfahrzeuge		Thema
	Einmalig	Jährlich wiederkehrend	Einmalig	Jährlich wiederkehrend	
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	
Leichte Nutzfahrzeuge	-	+ 0.39 <i>(statt + 0.70*)</i>	-	+ 0.39 <i>(statt + 0.70*)</i>	Tarif differenziert
Veteranenfahrzeuge	-	- 0.95 <i>(nicht ausgewiesen*)</i>	-	- 1.33 <i>(nicht ausgewiesen*)</i>	Tarif differenziert
Personenwagen	-	+ 0.09 <i>(statt - 0.50*)</i>	-	+ 0.09 <i>(statt - 0.50*)</i>	Tarif differenziert
Leichte Wohnmotorwagen	-	+ 0.66 <i>(statt + 0.30*)</i>	-	+ 0.66 <i>(statt + 0.30*)</i>	Tarif differenziert
Zwischenergebnis		+ 0.19 <i>(statt + 0.50*)</i>		- 0.19 <i>(statt + 0.50*)</i>	
Pauschalen	-	- 0.70	-	- 0.70	Teilbarkeit
Gesamtergebnis	-	- 0.51 <i>(statt - 0.20*)</i>	-	- 0.89 <i>(statt - 0.20*)</i>	

* gemäss Berechnung in Botschaft zur ersten Beratung

Die Anpassung bezüglich Fälligkeit der Jahressteuer (vgl. Kapitel 5) führt im Jahr der Inkraftsetzung oder im Fall einer Anpassung der Verkehrssteuertarife an die Teuerung zu einem Wechsel des Zahlungsjahrs. Da bereits heute die Unternehmungen die Verkehrssteuer mit einer Fälligkeit per 31. Dezember abgrenzen mussten, wird es keine "Ausgabenlücke" geben, welche zu höheren Gewinnsteuern führen könnte. Die Anpassung bezüglich Fälligkeit der Jahressteuer wird auch sonst keine personellen oder finanziellen Auswirkungen nach sich ziehen.

Nach § 50 Abs. 4 lit. I des Gesetzes über die Organisation des Grossen Rates und über den Verkehr zwischen dem Grossen Rat, dem Regierungsrat und der Justizleitung (Geschäftsverkehrsgesetz, GVG) vom 19. Juni 1990⁷ beinhaltet die Botschaft Angaben zu Notwendigkeit, Zeitpunkt und Form

⁷ SAR 152.200

der Wirkungsprüfung. Ist eine Wirkungsprüfung vorgesehen, kann diese – je nach Gewicht und Komplexität des Vorhabens – unterschiedlich ausgestaltet werden und von einer einfachen, rein intern erstellten Wirkungsprüfung bis zu einer umfassenden, durch externe Auftragnehmer durchgeführten Evaluation reichen.⁸ Für die Wirkungsüberprüfung wird zum VStG die Veränderung der durchschnittlichen Verkehrssteuer in den beiden Jahren vor und nach Inkrafttreten des Verkehrssteuergesetzes analysiert. Die Daten für die Berechnung des Bruttoertrags pro Fahrzeug sind vorhanden. Aktuell wird für die Berechnung der Bestand inklusive Anhänger und Mofas verwendet. Kombiniert mit weiteren Auswertungen (zum Beispiel Personenwagen nach Gewichtsklasse und Personenwagen nach Leistungsklasse) kann eine Veränderung analysiert werden.

Im Übrigen ziehen die Anpassungen gegenüber der ersten Beratung keine finanziellen und auch keine personellen Auswirkungen auf den Kanton nach sich. Sie haben auch keine Auswirkungen auf die (Neu-)Programmierung des VIACAR-Systems, die Wirtschaft, die Umwelt, das Klima, die Gemeinden und die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.

10. Parlamentarische Vorstösse

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

11. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss des Grossen Rats ist die Referendumsfrist und eine allfällige Volksabstimmung abzuwarten. Zur Umsetzung des VStG ist die Steuerberechnung durch VIACAR neu zu programmieren. Parallel dazu laufen die Programmierungsarbeiten für eine neue Softwareversion von VIACAR. Sinnvollerweise werden diese Arbeiten auf einen Zeitpunkt zusammengeführt. Ein Inkrafttreten des VStG unter dem Jahr wäre aber unzweckmässig. Der ursprüngliche Terminplan kann somit nicht eingehalten werden; die Inkraftsetzung muss um ein Jahr verschoben werden.

Tabelle 7: Weiteres Vorgehen

Grosser Rat 2. Beratung (inklusive Redaktionslesung)	2. Quartal 2024
Referendumsfrist	3. Quartal 2024
Ausführungsrecht	3./4. Quartal 2024
Umsetzung (Programmierung Viacar)	2025
Inkrafttreten	1. Januar 2026

Mit der Inkraftsetzung per 1. Januar 2026 kann die Neuprogrammierung der Steuerberechnung in VIACAR sichergestellt werden. Die Inkraftsetzung erfolgt zusammen mit dem Beschluss über die Verordnung durch den Regierungsrat.

⁸ (22.17) Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 12. Januar 2022, S. 37.

Zum Antrag

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. a der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen oder wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. b der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Antrag

1.

Der vorliegende Entwurf eines Verkehrssteuergesetzes (VStG) wird in 2. Beratung zum Beschluss erhoben.

2.

Das Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr vom 18. Oktober 1977 wird mit dem Inkrafttreten des Verkehrssteuergesetzes (VStG) aufgehoben.

Beilagen

- Synopse Verkehrssteuergesetz (VStG) (Beilage 1)
- Synopse Dekret über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr; Aufhebung (Beilage 2)