

SJD / Einfache Anfrage SVP-Fraktion vom 3. Februar 2026

Auswirkungen der Revision der Steuer für Personenwagen und Motorräder

Antwort der Regierung vom 3. März 2026

Die SVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Einfachen Anfrage vom 3. Februar 2026 nach den Auswirkungen der Änderungen der Steuer für Personenwagen und Motorräder.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Kantonsrat hat im Hinblick auf die Sicherstellung der Strassenfinanzierung mit dem IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) per 1. Januar 2026 eine Änderung der Motorfahrzeugsteuer beschlossen. Beim Steuersatz wurde bei Personenwagen und Motorrädern nebst dem Gewicht neu auch die Leistung berücksichtigt. Sodann wurde ein Bonus/Malus-System eingeführt, nach welchem energieeffiziente Fahrzeuge belohnt und ineffiziente Fahrzeuge bestraft werden. Die konkrete Umsetzung wurde der Regierung übertragen. Diese hat mit der Verordnung über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.73) das Anreizmodell innerhalb der Leitplanken des SVAG definiert, wobei der Inhalt der Verordnung im Wesentlichen dem Kantonsrat bereits als Regelungsskizze im Rahmen des Erlasses des SVAG bekanntgegeben und dort behandelt wurde.

In der Verordnung wurden die Höhe des Bonus und die Dauer der Bonusgewährung für Personenwagen der besten zwei Effizienzkategorien sowie für andere Fahrzeuge, die kein CO₂ ausstossen, festgelegt. Ebenfalls wurden die Höhe des Malus und die unbefristete Dauer der Maluserhebung für Fahrzeuge der zwei schlechtesten Effizienzkategorien sowie für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2002 in Verkehr gesetzt wurden oder über keine (schweizerische) Energieetikette verfügen, festgelegt. Diese Parameter können im Rahmen der im SVAG festgehaltenen Leitlinien angepasst werden.

Bei der Ausarbeitung der Gesetzesänderung wurden die Mittelgenerierung und der Mittelbedarf modelliert. Die Modelle zeigten, dass mit einem leicht steigenden Mittelbedarf je Einwohnerin und Einwohner und je besteuertem Motorfahrzeug zu rechnen ist. Damit über den Betrachtungszeitraum kein Defizit resultiert, sind also je Einwohnerin und Einwohner auch steigende Einnahmen erforderlich. Die Einnahmen je besteuertes Fahrzeug sind schon in der Vergangenheit wegen der kontinuierlichen Erhöhung des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts gestiegen. Auf den künftigen Anstieg der Besteuerungselemente Gewicht und Leistung wurde in der Botschaft hingewiesen.

Das Anreizsystem wurde derart gestaltet, dass es in sich kostendeckend sein soll. Der neu eingeführte Malus für Fahrzeuge mit einem höheren Energieverbrauch soll den Bonus für Fahrzeuge mit einem tieferen Energieverbrauch finanzieren. Der potenzielle Energieverbrauch und somit auch ein Anteil der indirekten Umweltkosten werden beim Anreizsystem neu via die Zuordnung des Personenwagens zur Energieetikette besteuert. Somit ist auch das Anreizsystem neu technologieneutral und würde auch funktionieren, wenn 100 Prozent der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgestattet wären. Das Bonus/Malus-System soll die Fahrzeughalterinnen und -halter belohnen, die sich für ein energieeffizienteres Fahrzeug entscheiden. Es ist zeitlich asymmetrisch ausgestaltet, um einen grösseren Anreiz beim Kauf eines Fahrzeugs zu schaffen, wobei dieser Anreiz befristet ist. Andererseits wirkt der Malus zeitlich unbefristet, um

den Wechsel auf ein energieeffizienteres Fahrzeug zu fördern. Das Bonus-/Malus-System ist so aufgebaut, dass der Überschuss aus dem Bonus-/Malus der Personenwagen den Bonus für die übrigen Fahrzeuge wie Lastwagen oder Motorräder finanzieren kann. Ziel ist es, dass das Bonus-/Malus-System über sämtliche Fahrzeuge (nicht nur Personenwagen) langfristig ertragsneutral ist. Über einen kürzeren Zeitraum von fünf bis zehn Jahren kann es aber einmal in die eine oder andere Richtung ausschlagen. Es ist zu erwarten, dass der Ertragsüberschuss aus dem Anreizsystem oder das zugehörige Defizit einen einstelligen Prozentsatz der gesamten Mittelgenerierung nicht überschreitet und somit unbedeutender als die Prognosebandbreite für die Umsetzung der Strassengrossprojekte respektive des Mittelbedarfs ist.

Es wird davon ausgegangen, dass das Bonus-/Malus-System zu Beginn einen Überschuss generieren wird, welcher mit der Zeit durch die Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben und durch die Reduktion der Fahrzeuge ohne Energieetikette signifikant zurückgehen wird. Eine Betrachtung über einen ausreichend langen Betrachtungszeitraum ist somit wichtig hinsichtlich Aussagen zur Ertragsneutralität respektive bezüglich der Interpretation von jährlichem Zahlenmaterial. Aktuell ist der Bonus für die Nicht-Personenwagen mit alternativen Antrieben noch sehr gering. Bereits bei einer Marktdurchdringung von weniger als 50 Prozent der Nicht-Personenwagen mit alternativen Antrieben resultiert aus dem heutigen Überschuss aus dem Bonus/Malus-System ein Defizit. Die Ertragsneutralität des Bonus-Malus-Systems sollte sich kumuliert über den Betrachtungszeitraum der Strassenfinanzierung bis 2050 einstellen und nicht zu einem ausgewählten Zeitpunkt wie zum Beginn der Einführung der Motorfahrzeugsteuer. Alternative Modelle, wie die Ausschüttung eines jährlichen Bonus auf Basis der gesamthaften Maluseinnahmen, welche eine jährliche Ertragsneutralität garantiert hätten, wurden geprüft, jedoch verworfen. Gründe lagen hier in der Umsetzbarkeit wie beispielsweise dem unterjährigen Wechsel der Fahrzeuge in einen anderen Kanton, womit die zugehörige Halterin oder der zugehörige Halter für den Bonus nicht mehr hätte zugeordnet werden können.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie hoch war das Total der in Rechnung gestellten Steuer für Personenwagen und Motorräder im Januar 2025?*

Mit dem Steuerlauf 2025 (Stand 13. Januar 2025) wurden für Personenwagen und Motorräder Strassenverkehrssteuer-Rechnungen in der Höhe von Fr. 131'562'984.90 (Personenwagen) und Fr. 3'594'052.20 (Motorräder) versandt.

2. *Wie hoch war der Durchschnitt bzw. der Median der in Rechnung gestellten Steuer für Personenwagen und Motorräder pro Fahrzeug im Januar 2025?*

Im Durchschnitt bezahlten die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Jahr 2025 (Steuerlauf 2025, Stand 13. Januar 2025) je Personenwagen Fr. 453.09 und je Motorrad Fr. 85.19 Strassenverkehrssteuern.

3. *Wie hoch war das Total der in Rechnung gestellten Steuer für Personenwagen und Motorräder im Januar 2026?*

Mit dem Steuerlauf 2026 (Stand 15. Januar 2026) wurden für Personenwagen und Motorräder Strassenverkehrssteuer-Rechnungen in der Höhe von total Fr. 148'676'759.90 (Personenwagen) und Fr. 4'208'865.60 (Motorräder) versandt.

4. *Wie hoch war der Durchschnitt bzw. der Median der in Rechnung gestellten Steuer für Personenwagen und Motorräder pro Fahrzeug im Januar 2026?*

Im Durchschnitt bezahlten die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Jahr 2026 (Stand 15. Januar 2026) je Personenwagen Fr. 507.04 und je Motorrad Fr. 99.72 Strassenverkehrssteuern.

5. *Wie hoch fallen die in Rechnung gestellten Mehr- bzw. Mindererträge aufgrund des Bonus-/Malus-Systems im Januar 2026 aus?*

Der Bonus für andere Fahrzeuge (als Personenwagen), die kein CO₂ ausstossen, beträgt Fr. 174'586.–. Bei Personenwagen macht der Bonus Fr. 2'453'661.60 aus. Der Bonus wird im Jahr der ersten Zulassung und in den drei folgenden Jahren gewährt. Der Malus bei Personenwagen beträgt Fr. 8'682'080.20. Dieser ist für die gesamte Zulassungszeit zu entrichten.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Jahr 2025 für Elektrofahrzeuge mit der Energieeffizienzklasse A ein «Ökosteuer»-Rabatt von Fr. 3'310'719.10 gewährt worden war.

6. *Wie viele Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter müssen im Jahr 2026 für mindestens ein Fahrzeug mehr bzw. weniger bezahlen als im Vorjahr?*

92'104 Halterinnen und Halter von Personenwagen und Motorrädern haben mindestens ein Fahrzeug, das hinsichtlich Steuern teurer geworden ist. 114'331 Halterinnen und Halter haben mindestens ein Fahrzeug, welches günstiger geworden ist.

7. *Wie beurteilt die Regierung insgesamt die Verteilung der eingeforderten Steuer für Personenwagen und Motorräder?*

Gewinnerinnen und Gewinner des Systemwechsels sind in der Grundbesteuerung diejenigen Fahrzeughalterinnen und -halter, die ein Fahrzeug besitzen, das ein unterdurchschnittliches Verhältnis von Leistung und Gewicht aufweist. Typischerweise sind dies Familienautos. Mehr belastet vom Systemwechsel in der Grundbesteuerung sind Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die überdurchschnittliche Verhältnisse von Leistung und Gewicht aufweisen. Typischerweise sind dies Sportwagen, aber auch Elektroautos mit viel Leistung. Diese Verteilung der Steuer war bekannt oder zu erwarten.

8. *Welche Personengruppen (z.B. nach Beruf, Alter und Nationalität) und Fahrzeuggruppen (z.B. SUV, Pickups und Familienvans) sind besonders von Erhöhungen der Steuer für Personenwagen und Motorräder betroffen?*

Eine Aufschlüsselung nach Personengruppen und Fahrzeuggruppen ist nicht möglich, da die entsprechenden Datensätze nicht alle Informationen enthalten (z.B. Beruf, Familienfahrzeug usw.). Besonders von der Anpassung betroffen sind Elektrofahrzeuge (mit und ohne Bonus), Sportwagen, Fahrzeuge mit starker Leistung und Fahrzeuge, die der Energieeffizienzklasse F oder G zugeordnet sind. Eine Erhöhung der Besteuerung resultiert auch bei einer Mehrheit der Veteranenfahrzeuge, die keiner Energieeffizienzklasse zugeordnet sind und deshalb der malusbelasteten Energieeffizienzklasse G zugeteilt werden.