

SJD / Dringliche Interpellation Die Mitte-EVP-Fraktion vom 2. März 2026

Systemwechsel bei Fahrzeugbesteuerung: Ertragsneutralität oder verdeckte Steuererhöhung?

Antwort der Regierung vom 3. März 2026

Die Mitte-EVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer dringlichen Interpellation vom 2. März 2026 nach den Auswirkungen der Umsetzung des Systemwechsels und den Anpassungsmöglichkeiten bei der Fahrzeugbesteuerung.

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 gesamten Malus-einnahmen, 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 der zugehörige Halter für den Bonus nicht mehr zuordenbar gewesen wäre.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Ist es der Regierung gelungen, mit der Umsetzung der Anreizmechanismen in ihrer Verordnung die Zusicherung der Ertragsneutralität in beiden erwähnten Dimensionen einzuhalten? Sind also die Mehreinnahmen durch den Malus gleich hoch wie die Mindereinnahmen durch den Bonus und führt der Systemwechsel auch nicht zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Steuerbelastung?*

Die durchschnittliche Steuerbelastung durch die Grundbesteuerung (ohne Bonus und Malus) hat sich etwas erhöht. Dies war sowohl in der Vergangenheit der Fall wie auch in Zukunft und ist durch die Erhöhung des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts und künftig zusätzlich durch die Erhöhung der durchschnittlichen Leistung der Fahrzeuge begründet. Aktuell sind die Mehreinnahmen durch den Malus höher als die Mindereinnahmen durch den Bonus. Das Bonus-/Malus-System sollte über einen längeren Betrachtungszeitraum ertragsneutral sein. Die Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben von Nicht-Personenwagen (nur Bonus, kein Malus) ist erst am Anfang und hat einen wesentlichen Einfluss darauf, ob langfristig ein Überschuss oder ein Defizit resultiert.

2. *Falls ja, welches sind die Gewinnerinnen und Gewinner des Systemwechsels und welches die Verliererinnen und Verlierer? Sieht die Regierung einen Bedarf, korrigierend einzugreifen, um die teils starken Verwerfungen abzumildern?*

Gewinnerinnen und Gewinner des Systemwechsels sind in der Grundbesteuerung diejenigen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die ein Fahrzeug besitzen, das ein unterdurchschnittliches Verhältnis von Leistung und Gewicht aufweist. Typischerweise sind dies

Familienautos. Verliererinnen und Verlierer des Systemwechsels in der Grundbesteuerung sind Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die ein Fahrzeug besitzen, das ein überdurchschnittliches Verhältnis von Leistung und Gewicht aufweist. Typischerweise sind dies Sportwagen, aber auch Elektroautos mit viel Leistung. Es war bekannt, dass durch eine technologieneutrale Besteuerung die Grundbesteuerung unabhängig vom Antrieb erfolgt, da weder die potenzielle Strassenschädigung noch die potenzielle Personenschädigung von der Antriebsart abhängt. Bei der Wahl eines Fahrzeugs mit einem niedrigeren Energieverbrauch werden Anreize via das Bonus-/Malus-System gesetzt. Zusätzlich setzt der Bund bisher Anreize für Elektrofahrzeuge durch die Befreiung von einer Verbrauchsabgabe (Mineralölsteuer/-zuschläge bei Verbrennungsmotoren). Die Regierung hat die Möglichkeit, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ins Bonus-/Malus-System einzugreifen und über das Bonus-/Malus-System Anpassungen vorzunehmen. Obschon zu Beginn des Systemwechsels ein Überschuss prognostiziert war, welcher mit der Zeit durch die Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben und durch die Reduktion der Fahrzeuge ohne Energieetikette signifikant zurückgehen sollte, ist es aus Sicht der Regierung aufgrund des nun vorliegenden Überschusses angezeigt, den genauen Anpassungsbedarf zu überprüfen und allfällige Anpassungen am Bonus-/Malus-System vorzunehmen.

3. *Falls nein, wie hoch ist das Ungleichgewicht zwischen Malus und Bonus bzw. wie hoch sind die Mehreinnahmen, wie konnte es zu dieser Fehlkalkulation kommen und wie rasch beabsichtigt die Regierung, dies wieder zu korrigieren?*

Es handelt sich nicht um eine Fehlkalkulation, sondern es kommt auf den Betrachtungszeitraum an. Das Ungleichgewicht zwischen Malus und Bonus beträgt rund 6 Mio. Franken oder rund 3,2 Prozent der Motorfahrzeugsteuern, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Datenbereinigung noch nicht abgeschlossen ist. Der Anteil der Fahrzeuge in der Energieeffizienzklasse F am Malus beträgt rund 25 Prozent des Malus. Aktuell werden somit noch viele Fahrzeuge der Energieetikette G zugeordnet; sei dies, weil sie noch keiner Energieetikette zugeordnet sind oder weil die erste Inverkehrsetzung vor dem 1. Oktober 2002 (Zeitpunkt der Einführung der Energieetikette) war. Dieser Bestand wird über die Jahre mutmasslich abnehmen, sei es infolge der Datenbereinigung oder weil ältere Fahrzeuge ausgemustert werden. Nebst dem Fahrzeugalter und der Verteilung der Fahrzeuge auf die Energieeffizienzkategorien ist der Anteil der «Nicht-Personenwagen» mit einem alternativen Antrieb entscheidend, da dort nur ein Bonus und kein Malus besteht. Aktuell ist dieser Anteil noch sehr klein, der Bonus beträgt 0,1 Prozent der Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern. Mit dem Ziel vieler Unternehmen CO₂-neutral zu produzieren und dabei die Transportkette zu inkludieren, wird davon ausgegangen, dass der Anteil der alternativ angetriebenen Fahrzeuge auch bei Lastwagen und weiteren Fahrzeugen zunehmen wird. Bei einer Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von weniger als der Hälfte der Fahrzeuge wird aus dem jetzigen Ertragsüberschuss aus dem Bonus-/Malus-System bereits ein Defizit. Die Einschätzung zum Handlungsbedarf ergibt sich aus der Beantwortung der Frage 2.

4. *Falls es Übereinnahmen gibt, die wieder zurückgeführt werden können, wie gedenkt die Regierung, diesen Spielraum zugunsten der Bevölkerung zu nutzen? Soll konkret der Bonus erhöht oder der Malus gesenkt werden? Oder beabsichtigt die Regierung, die im Gesetz festgelegten Grundsätze – z.B. zugunsten von ökologischen Antriebsformen – noch einmal zu überdenken?*

Grundsätzlich ist es für Fahrzeughalterinnen und -halter mutmasslich wichtig, dass die Besteuerung nicht zu häufig geändert wird und zumindest über die Hälfte eines Fahrzeuglebens konstant bleibt. Der Ertragsüberschuss aus dem Bonus-/Malus-System bewegt sich im unteren einstelligen Prozentbereich der Motorfahrzeugsteuern und somit im Bereich der

jährlichen Steigerung der Motorfahrzeugsteuereinnahmen (wegen der Gewichtszunahme). Nachdem die Regierung jedoch die Notwendigkeit einer Prüfung des Anpassungsbedarfs des Bonus-/Malus-Systems sieht, werden die konkreten Massnahmen in diesem Rahmen abzuklären sein. Sollten Anpassungen an der Verordnung erforderlich sein, würde abgeklärt, mit welchen Änderungen bei welchen Parametern ein gewünschtes Ergebnis bestmöglich erreicht zu werden verspricht.

5. *Sieht die Regierung Versäumnisse bei der Erarbeitung der Verordnung, aus denen Lehren gezogen werden müssen, und ist die Regierung der Meinung, dass die Bevölkerung rechtzeitig und angemessen über den Systemwechsel und seine Folgen informiert worden ist?*

Die Verordnung wurde gleichzeitig mit dem Entwurf des SVAG erarbeitet und dem Kantonsrat als Regelungsskizze vorgelegt, von dessen Mitgliedern keine Einwände erhoben wurden. Die Parameter wurden anhand von umfangreichen Auswertungen und Erwartungen festgelegt. Die Regierung sieht keine Versäumnisse bei der Erarbeitung. Die Veränderungen infolge der Einführung des neuen Steuersystems liegen im tiefen einstelligen Prozentbereich der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer, gewährleisten die Strassenfinanzierung unabhängig von der Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben und berücksichtigen die gewünschte Technologieneutralität.

Die Änderungen in der Grundbesteuerung wie auch beim Bonus-/Malus-System wurden in der Botschaft ausführlich dargelegt und es wurden zwei Vernehmlassungen, begleitet durch Medienmitteilungen durchgeführt. Sodann erhielten alle Kunden mit der Motorfahrzeugsteuerrechnung 2025 einen Flyer der auf die anstehenden Änderungen hinwies. Anfang des Jahres 2025 publizierte die Staatskanzlei eine Medienmitteilung zu diesem Thema. An den Standorten des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes (StVA) wurden die Kunden und Garagisten ab dem 1. Januar 2025 auf Infobildschirmen umfassend über das neue Steuersystem informiert. Die Garagisten, die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, der AGVS und der TCS wurden im März 2025 mit einem Informationsschreiben vom StVA über das neue Steuersystem informiert. Auf der Homepage des StVA wurde ab Frühjahr 2025 ein umfangreiches Q&A aufgeschaltet und seit Juni 2025 steht auf der Homepage des StVA allen Kunden ein «Steuerrechner» zur Verfügung. Im September 2025 wurde auf der Homepage des StVA ein Informationsfilm zur neuen Motorfahrzeugsteuer aufgeschaltet.