

SJD / Dringliche Interpellation Seger-St.Gallen / Frei-Rorschacherberg / Jäger-Bad Ragaz
vom 2. März 2026

Systemwechsel bei den Strassenverkehrsabgaben – wo bleibt die Kosten- und Ertragsneutralität?

Antwort der Regierung vom 3. März 2026

Oskar Seger-St.Gallen, Raphael Frei-Rorschacherberg und Jens Jäger-Bad Ragaz erkundigen sich in ihrer 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 gesamthaften 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. *Entsprechen die Gesamterträge aus der Motorfahrzeugsteuer 2026 (Personenwagen) den Erträgen vor der Systemumstellung? Wie verändert sich die durchschnittliche Belastung pro Fahrzeug?*

Im Jahr 2026 wurden rund 18,3 Mio. Franken mehr an Motorfahrzeugsteuern eingenommen als im Vorjahr, wobei 1,7 Mio. Franken dem Wachstum des Fahrzeugbestands zuzuschreiben sind. Die durchschnittliche Steuerbelastung durch die Grundbesteuerung (ohne Bonus und Malus) hat sich etwas erhöht, wie dies in der Vergangenheit der Fall war und auch in Zukunft der Fall sein wird und ist der Erhöhung des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts und künftig zusätzlich der Erhöhung der durchschnittlichen Leistung der Fahrzeuge zuzuschreiben. Die durchschnittliche Steuer für einen Personenwagen betrug im Jahr 2025 Fr. 453.– und ist für das Jahr 2026 auf Fr. 507.– gestiegen.

2. *Wie viele Fahrzeughalterinnen und -halter zahlen mehr, wie viele weniger? In welchen Grössenordnungen bewegen sich die Mehr- bzw. Minderbelastungen?*

92'104 Halter von Personenwagen und Motorrädern haben mindestens ein Fahrzeug, welches hinsichtlich Steuern teurer geworden ist. 114'331 Halter haben mindestens ein Fahrzeug, welches günstiger geworden ist. Die Minderbelastung beträgt bei den leichten und eher schwach motorisierten Fahrzeugen rund 50 bis 100 Franken. Die Mehrbelastung v.a. bei Elektrofahrzeugen, Sportwagen und stark motorisierten SUV kann mehr als Fr. 500.– betragen.

3. *Decken die erhobenen Mali die ausgerichteten Boni vollständig? Falls nein, wie gross ist die Abweichung? Falls ja, welche Massnahmen werden ergriffen?*

Die Mehreinnahmen durch den Malus übersteigen die Mindereinnahmen durch den Bonus. Der Mehrbetrag macht rund 6 Mio. Franken oder rund 3,2 Prozent der Motorfahrzeugsteuern aus, 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 Energieeffizienzklasse G zugeordnet; sei dies, weil sie noch keiner Energieeffizienzklasse zugeordnet sind oder weil die erste Inverkehrsetzung vor dem 1. Oktober 2002 (Zeitpunkt der Einführung der Energieeffizienzklasse) war. Dieser Bestand wird über die Jahre mutmasslich abnehmen, sei es infolge der Datenbereinigung oder weil ältere Fahrzeuge ausgemustert werden. Nebst dem Fahrzeughalter und der Verteilung der Fahrzeuge auf die Energieeffizienzklassen 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 Regierung hat die Möglichkeit, 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 Energieeffizienzklasse 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. Die Regierung ist bereit, bereits jetzt eine Anpassung bei den Parametern der Verordnung zu prüfen.

4. *Falls die Kosten- oder Ertragsneutralität nicht eingehalten wird: Welche konkreten Anpassungen an der Verordnung beabsichtigt die Regierung und in welchem Zeitrahmen?*

Die Regierung prüft die Ertragsneutralität zwischen Bonus und Malus periodisch und passt die Verordnung über die Strassenverkehrsabgaben im Bedarfsfall an (Art. 12^{bis} Abs. 3 SVAG). Betreffend Zeitrahmen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Im Übrigen stünde es dem Kantonsrat offen, den Motorfahrzeug-Steuerfuss anzupassen, wenn er der Ansicht ist, dass die Steuereinnahmen zu gross sind (vgl. Art. 16 SVAG).