

An den Landrat

---

Glarus, 11. November 2025

## **Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben**

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### ***Die Vorlage im Überblick***

*Das heutige System der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Glarus richtet sich bei den häufigsten Fahrzeugen – den Personenwagen – nach dem Hubraum, also dem Volumen des Motors. Besonders energieeffiziente Fahrzeuge erhalten Steuervergünstigungen, während für Fahrzeuge mit hohem Energieverbrauch Zuschläge gelten. Ende 2022 lehnte der Landrat eine Vorlage zu diesem Fördermodell ab und beauftragte den Regierungsrat, die kantonale Verkehrssteuer neu zu konzipieren. Grund dafür sind technische Entwicklungen, die neue Fragen zur gerechten und zukunftsfähigen Besteuerung von Fahrzeugen aufwerfen. Mit dieser Vorlage erfüllt der Regierungsrat nun diesen Auftrag.*

*Im Zentrum steht die Neuregelung der Fahrzeugkategorien, die die höchsten Bestände und Steuererträge aufweisen – vor allem also die Personenwagen, die bisher nach dem Hubraum besteuert wurden. Durch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte verliert der Hubraum als Bemessungsgrundlage an Bedeutung, weil Elektrofahrzeuge keinen Motor mit Hubraum besitzen. Gleichzeitig wächst der Anteil von ausschliesslich elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die bisher vollständig von der Steuer befreit waren. Das würde langfristig zu grossen Einnahmeausfällen führen.*

*Das neue Gesetz stützt sich vor diesem Hintergrund auf klare Leitprinzipien: Technologie-neutralität, Ertragsneutralität, langfristige Stabilität, ökologische Wirkung sowie einfache und praktikable Anwendung. Das Steuersystem soll somit unabhängig von der Art des Antriebs funktionieren und – auch langfristig – zu den gleichen Steuereinnahmen wie bisher führen. Umweltfreundliche Fahrzeuge sollen tiefer besteuert werden als besonders umweltschädliche. Und nicht zuletzt soll das Steuersystem im Vollzug einfach sein.*

*Bei Personenwagen sollen künftig die im Fahrzeugausweis eingetragenen Werte Gesamtgewicht und Leistung als Grundlage für die Steuer dienen. Bei anderen Fahrzeugarten können – je nach Art und Nutzung – auch andere Faktoren angewendet werden:*

- *Kleinbusse, Wohnmobile und Lieferwagen werden nach dem Gesamtgewicht besteuert;*
- *Lastwagen und Sattelschlepper nach ihrer Nutzlast (also dem Gewicht, das sie transportieren dürfen);*
- *Motorräder nach ihrer Leistung.*

*Weil Elektrofahrzeuge in der Regel schwerer sind oder eine höhere maximale Motorleistung aufweisen, wird ein technischer Ausgleich eingeführt. Zusätzlich erhalten Elektrofahrzeuge während einer Übergangszeit von vier Jahren einen Rabatt von 25 Prozent auf die Grundsteuer. Der Regierungsrat legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes fest. Vorgesehen ist der 1. Januar 2027.*

*Mit dem neuen System bleiben die Gesamteinnahmen aus den Strassenverkehrssteuern stabil. Für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter kann es jedoch zu Änderungen in der Steuerhöhe kommen:*

- *Rund 45 Prozent der Fahrzeughalterinnen und -halter zahlen künftig etwa gleich viel wie heute (Abweichung  $\pm 10\%$ );*
- *31 Prozent zahlen mindestens 10 Prozent weniger;*
- *25 Prozent zahlen mindestens 10 Prozent mehr.*

*Für die Anpassung der Software des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes entstehen einmalige Kosten von rund 70'000 Franken. Auf das Personal hat die Revision keine wesentlichen Auswirkungen.*

*Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, dem neuen Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zuzustimmen. Bei einer Annahme kann die bisherige Verordnung über den Strassenverkehr aufgehoben werden.*

## **1. Ausgangslage**

Das aktuelle System der Motorfahrzeugbesteuerung basiert bei der häufigsten Fahrzeugkategorie, den Personenwagen, auf dem Hubraum. Für energieeffiziente Fahrzeuge ist ein Rabatt auf die Strassenverkehrssteuern vorgesehen (Bonus). Für ineffiziente Fahrzeuge ist hingegen ein Aufschlag zu zahlen (Malus). Vorgesehen ist, dass sich Boni und Mali ausgleichen und somit saldoneutral sind. Dieses Ziel wird jedoch regelmässig verfehlt; zuletzt fielen die Mali deutlich höher aus als die Boni (vgl. Ziff. 3.2). Basierend auf dem Postulat der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern» erarbeitete der Regierungsrat 2022 eine Vorlage, die den Umgang mit diesen Überschüssen bzw. deren Rückerstattung an die Bevölkerung neu regeln wollte. Die Überschüsse sollten statt in die Strassenrechnung in den Energiefonds fliessen. Ebenso sollte der Grundsatz der Saldoneutralität aufgehoben werden.

Der Landrat beschloss an seiner Sitzung vom 21. Dezember 2022, die vom Regierungsrat vorgeschlagene Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG) an diesen zurückzuweisen und das erwähnte Postulat als erfüllt abzuschreiben (LRB § 84/2022). Zusammen mit der Rückweisung beauftragte der Landrat den Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage zur Neukonzipierung der kantonalen Strassenverkehrssteuern innerhalb der Legislaturperiode 2023–2026 (spätestens bis zur Landsgemeinde 2026). Diese Vorlage soll:

- *angemessene Bemessungsgrundlagen für sämtliche Antriebsarten definieren;*
- *verursachergerechte Steuern für die Finanzierung des Baus und Unterhalts der Strassen unter Berücksichtigung ökologischer Anreize festlegen; sowie*
- *die Vor- und Nachteile der bisher angestrebten Saldoneutralität von Boni und Mali im Einzelnen aufzeigen und sich über deren Beibehaltung aussprechen.*

Der Landrat erkannte, dass die Grundlagen zur Erhebung der Strassenverkehrssteuern aufgrund der technischen Entwicklung (z. B. E-Mobilität) einer grundsätzlichen Überarbeitung bedürfen. Der Regierungsrat erfüllt mit dieser Vorlage den entsprechenden Auftrag des Parlaments.

## 2. Entwicklungen des Marktes und der zu lösenden Herausforderungen

### 2.1. Zunahme der Elektromobilität

Im Jahr 2024 waren im Kanton Glarus 803 immatrikulierte Fahrzeuge (Glarus Nord: 393; Glarus: 233; Glarus Süd: 177) mit rein elektrischem Antrieb unterwegs. Nach Jahren mit zum Teil starken Zuwächsen ist der Anteil von rein elektrischen Fahrzeugen bei den Neuzulassungen 2024 leicht gesunken: Bei den Personenwagen auf 19,0 Prozent (von 20,7 % im Jahr 2023) und bei den Güterfahrzeugen auf 8,6 Prozent (2023: 12,2 %). Insgesamt ging die Zahl aller Motorfahrzeug-Neuzulassungen 2024 gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Prozent zurück.

Die vom zuständigen Departement als beratende Firma beigezogene EBP Schweiz AG (vgl. Ziff. 4.3) hat spezifisch für den Kanton Glarus Szenarien erarbeitet, wie sich der Anteil der Elektromobilität im Fahrzeugbestand der Personenwagen weiterentwickeln wird, und zwar unter Berücksichtigung folgender Annahmen:

1. Das in der EU bereits rechtskräftig beschlossene Verbot der Inverkehrsetzung von neuen Personenwagen und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 (Richtlinie EU(2023)851 und Richtlinie EU(2019)613) bleibt bestehen. Dies führt dazu, dass die Hersteller in Europa keine Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor (ICE) mehr anbieten werden.
2. Die Schweiz wird, analog zur bisherigen Übernahme der EU-Richtlinien zu den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten für Personenwagen und Lieferwagen, in einer Revision des Schweizerischen CO<sub>2</sub>-Gesetzes auch das EU-Verbot für Personenwagen und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 übernehmen.
3. Bei Personenwagen und Lieferwagen werden Wasserstoff-Brennstoffzellen sowie synthetische Treibstoffe (auch «E-fuels», «synfuels» oder «Power-to-liquid» genannt) keine nennenswerte Rolle spielen. Ab dem Jahr 2035 werden neue Personenwagen und Lieferwagen batterieelektrisch sein.
4. Die Elektrifizierung im Kanton Glarus schreitet langsamer voran als im Schweizer Durchschnitt. Ab 2035 werden jedoch auch im Kanton Glarus keine neuen Verbrenner mehr in Verkehr gesetzt.

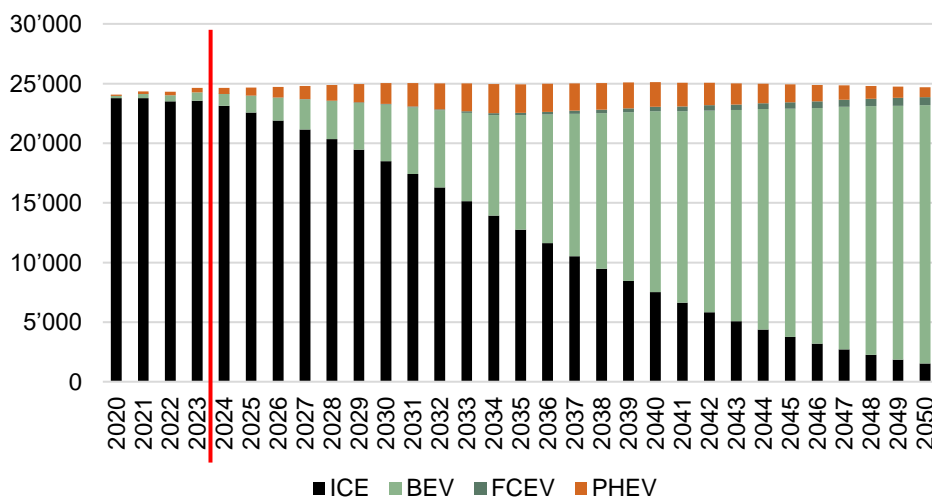
Von diesen Annahmen muss heute ausgegangen werden, weil sie dem Netto-Null-Ziel gemäss Klima- und Innovationsgesetz des Bundes entsprechen. Auch wenn es in den nächsten Jahrzehnten zu einer politischen Neuauslegung kommen sollte (z. B. Verschiebung des Netto-Null-Ziels auf das Jahr 2060), würde dies die zeitliche Entwicklung des Anteils der elektrischen Fahrzeuge an den neuen Personenwagen kaum beeinflussen.

Trotz der immer strengeren CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für die Autohersteller ist auch im Kanton Glarus nicht mehr von einer schnelleren Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge als ursprünglich gedacht zu rechnen. Dies insbesondere deshalb, weil bei der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gerade bei Mietwohnungen Nachholbedarf besteht. Aufgrund der strengeren CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen (93,6 g CO<sub>2</sub>/km sowie erstmals auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit 153,9 g CO<sub>2</sub>/km) muss im Kanton Glarus mit einer langsameren, aber dennoch stabilen Zunahme der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen ausgegangen werden. Die für 2030 vorgesehene nächste Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften unterstützt diese Entwicklung. Bis 2035 erhöht sich der Anteil der Personenwagen mit alternativem Antrieb auf knapp 50 Prozent und danach weiter. Zu den Personenwagen mit alternativem Antrieb gehören:

- Reine Elektrofahrzeuge (BEV).
- Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV), die über einen Verbrennungs- wie auch über einen Elektromotor verfügen, dessen Batterie auch extern über eine Steckdose aufgeladen werden kann.
- Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV).

Es wird angenommen, dass die Gesamtzahl an immatrikulierten Personenwagen in den nächsten Jahrzehnten nur noch leicht zunehmen wird.

**Abbildung 1. Entwicklung des Bestands der Personenwagen im Kanton Glarus nach Antriebstechnologie im Szenario ZERO-E (EBP-Elektromobilitätszenarien 2024). Ist-Daten bis 2023, Prognose ab 2024**



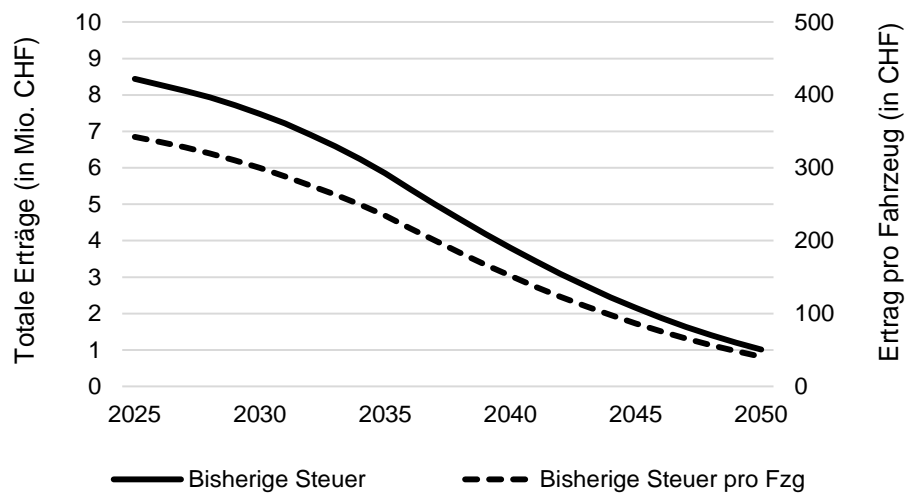
ICE = Verbrennungsmotor; BEV = Elektromotor; FCEV = Brennstoffzellenfahrzeug; PHEV = Plug-In-Hybrid-Fahrzeug

## 2.2. Abnahme des mittelfristigen Strassenverkehrssteuerertrages

Die heutige Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus für Personenwagen verwendet einzig den Hubraum als Bemessungsgrösse. Fahrzeuge, die ausschliesslich mit einem Elektromotor angetrieben werden, haben keinen Hubraum und werden aktuell nicht besteuert. Nach geltendem Steuerrecht ist nämlich für alle (rein) elektrisch angetriebenen Personenwagen keine Strassenverkehrssteuer zu entrichten (vgl. Art. 8a Abs. 2 EG SVG). Bei Plug-in-Hybriden wird nur der Hubraum des Verbrennungsmotors für die Besteuerung herangezogen. Ausserdem liefern Verbrennungsmotoren zunehmend mehr Leistung aus weniger Hubraum (sog. Downsizing). Die Hubraumgrösse nimmt im Durchschnitt also immer weiter ab. Gleichzeitig steigt der Marktanteil an Fahrzeugen ohne Hubraum (vgl. Ziff. 2.1). Ein Festhalten am heutigen Steuersystem würde somit zu einer immer stärkeren Reduktion der Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern führen (s. Abbildung 2). Dies löste mitunter den Auftrag des Landrates im Dezember 2022 aus.

Aus fiskalischer Sicht werden Elektrofahrzeuge also künftig entsprechend ihrem Anteil zum Fiskalertrag beitragen müssen. Aus einer energiepolitischen Sicht bedeutet dies, dass Fahrzeuge mit Elektroantrieb nicht unbegrenzt pauschal gefördert werden können, sondern nur befristet oder in besonders energieeffizienten Modellvarianten.

**Abbildung 2. Entwicklung des Gesamtertrages und des Ertrages pro Fahrzeug der Personenwagen mit dem bisherigen Steuersystem und der prognostizierten Elektrifizierung des Glarner Personenwagen-Fahrzeugbestands**



### 3. Grundsätzliche Überlegungen zu einer Neukonzipierung der Strassenverkehrssteuern

#### 3.1. Heutige Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus

Gemäss dem geltenden EG SVG richten sich die Strassenverkehrssteuern im Kanton Glarus bei Motorfahrzeuge (Klassen M1, M2 und N1) bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nach dem Hubraum. Bei Motorfahrzeugen (Klassen N2 oder N3) über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht beruht die Strassenverkehrssteuer auf der Nutzlast. Somit werden heute Personenwagen im Kanton Glarus auf Basis des Hubraums besteuert, und zwar bis 900 Kubikzentimeter mit 220 Franken, von 901 bis 2700 Kubikzentimeter mit 17 Franken pro angeschnittenen 100 Kubikzentimetern und ab 2701 Kubikzentimeter mit 19 Franken pro angeschnittenen 100 Kubikzentimetern. Reine Elektrofahrzeuge sind für die ganze Immatrikulationsdauer im Kanton Glarus von der Steuer befreit. Die Steuer für Plug-in-Hybride berücksichtigt – wie bereits erwähnt – nur den Hubraum des Verbrennungsmotors.

Die Landsgemeinde 2011 beschloss eine Ökologisierung der Strassenverkehrssteuern mit dem Ziel, emissionsarme Fahrzeuge zu fördern. Der Regierungsrat setzte diese in seiner Verordnung über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern (Verkehrssteuernrabattverordnung, VStRV) per 2012 um. Steuerpflichtigen Halterinnen und Haltern werden seither basierend auf der Energieeffizienz gemäss Energieetikette ab der Erstinverkehrsetzung des Fahrzeuges Reduktionen (Boni) oder Zuschläge (Mali) berechnet. Personenwagen, die aktuell aufgrund der Energieetikette in den Kategorien A oder B klassifiziert sind, erhalten ab dem Jahr der Erstinverkehrsetzung und für weitere zwei Kalenderjahre eine 100 bzw. 75 prozentige Reduktion (Bonus) auf die Strassenverkehrssteuern. Fahrzeuge, die hingegen in den Kategorien F und G klassifiziert sind, müssen ab der Erstinverkehrsetzung und für die ganze Immatrikulationsdauer einen Zuschlag (Malus) von 20 bzw. 30 Prozent zusätzlich zu den ordentlichen Strassenverkehrssteuern bezahlen. Motorfahrzeuge, die den Energieeffizienz-Kategorien C, D und E angehören, sind von diesem Bonus-/Malus-System nicht betroffen.

Bei den übrigen Fahrzeugkategorien dient das Gesamtgewicht (z. B. bei Motorkarren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren), der Hubraum (z. B. Lieferwagen, Kleinbusse, Motorräder), die Anzahl Sitzplätze (Gesellschaftswagen) oder die Nutzlast (z. B. Lastwagen, Transportanhänger) als Bemessungsgrundlage.

### 3.2. Erfahrungen mit dem bisherigen Steuersystem

Der Kanton Glarus weist trotz der aktuellen Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge keinen höheren Anteil (nämlich 3,2 %, Stand per 30.9.2024) an Elektrofahrzeugen aus als Kantone, die Elektrofahrzeuge besteuern (z. B. AI, AR, SZ, LU). Die Praxis zeigt somit, dass sich die Strassenverkehrssteuern als Lenkungssteuer eher wenig eignen. Dies überrascht nicht, da die Strassenverkehrssteuern gemäss einer TCS-Studie aus dem Jahr 2023 lediglich 3,3 Prozent der Betriebskosten eines Personenwagens ausmachen. Für den Kauf von Elektrofahrzeugen bestimmend sind wohl vielmehr der Kaufpreis, die Ladeinfrastruktur, die Reichweite und weitere fahrzeugtypische Merkmale. Steuerbefreiungen bzw. -ermässigungen haben eher Mitnahmeeffekte zur Folge, von denen die betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter zwar gerne profitieren. Sie sind aber nicht der massgebende Grund für den Kauf eines schadstoffarmen «ökologischen» Neuwagens.

Zudem kann die angestrebte Saldoneutralität bei den Abzügen und Zuschlägen fast nicht erreicht werden (vgl. dazu Ziff. 11). Die Nachfrage (nach Neuwagen mit guter Effizienzkatgorie) und das Angebot werden ausschliesslich vom Nachfragemarkt bestimmt und eine periodische Nachjustierung der Parameter in der Geschäftsverwaltungs-Applikation des Strassenverkehrsamtes in hoher Kadenz ist mit hohen Kosten und hohem administrativem Aufwand verbunden. Zudem würden die Halterinnen und Halter bei ständig schwankenden Strassenverkehrssteuern misstrauisch und das zuständige Strassenverkehrsamt kontaktieren, weil sie bisher zu Recht konstante Strassenverkehrssteuerbeträge gewohnt waren. Aufgrund der steten Änderung der Energieetikette durch das Bundesamt für Energie wurden die Kategorien A und B ausserdem kleiner und die Kategorien F und G viel grösser. Aus diesen Gründen generiert das ursprünglich saldo- bzw. ertragsneutral konzipierte System heute unter dem Strich Mehrerträge.

### 3.3. Schwergewichtiger Fokus der Revision

Es ist bei der Neuausrichtung der Strassenverkehrssteuern darauf hinzuwirken, dass primär auf jene Fahrzeug-Kategorien mit den höchsten Beständen bzw. Steuererträgen, vor allem aber auf die Fahrzeuge mit der bisherigen Bemessungsgrundlage «Hubraum», fokussiert wird. Diese Fahrzeugkategorien machen insgesamt fast 86 Prozent des gesamten kantonalen Strassenverkehrssteuerertrages aus (Stand 31. Oktober 2024).

**Tabelle 1. Übersicht über den Fahrzeugbestand nach Fahrzeugkategorien**

Fz.-Art	Fz.-Art Beschreibung	Anzahl Fahrzeuge	MFZ-Steuerumsatz in CHF Stichtag 31.10.2024	% Anteil	Aufteilung nach asa/bfs	% Anteil	Bemessungsgrundlage
01	Personenwagen	25'060	8'882'052	71.573	Personenwagen	71.594	Hubraum
02	Schwerer Personenwagen	5	2'663	0.021			Hubraum
10	Leichter Motorwagen	508	203'551	1.640			Hubraum
21	Kleinbus	24	9'417	0.076	Personentransportfahrzeuge	1.716	Hubraum
30	Lieferwagen	2'526	1'041'401	8.392	Sachentransportfahrzeuge	8.392	Hubraum
42	Traktor	160	44'252	0.357	Industriefahrzeuge	0.357	Hubraum
43	Landw. Traktor	763	77'397	0.624	Landwirtschaftsfahrzeuge	0.624	Hubraum
60	Motorrad	3'263	348'637	2.809	Motorräder	2.991	Hubraum
65	Leichtmotorfahrzeug	3	120	0.001			Hubraum
66	Kleinmotorfahrzeug	179	20'415	0.165			Hubraum
67	Dreirädriges Motorfahrzeug	18	1'740	0.014			Hubraum
68	Motorschlitten	2	260	0.002			Hubraum
	<b>Total</b>	<b>32'511</b>	<b>10'631'905</b>	<b>85.674</b>	<b>Aufteilung nach asa/bfs</b>	<b>85.674</b>	

### **3.4. Massgebliche Leitprinzipien für die Revision der Strassenverkehrssteuern**

#### *3.4.1. Technologieneutralität*

Die massgebliche (künftige) Bemessungsgrundlage für die Strassenverkehrssteuern soll einfach anwendbar und mit den heutigen, konventionellen Verbrennungsmotoren sowie mit den zukünftigen weiteren Antriebstechnologien verträglich sein. Für alle Antriebstypen muss die Bemessungsgrundlage Faktoren berücksichtigen, die im Fahrzeugausweis ausgewiesen werden und pro Fahrzeug stabil bleiben.

#### *3.4.2. Gewährleistung von Ertragsneutralität*

Der mittlere Steuerertrag pro Fahrzeug soll beim Übergang zum neuen Steuerregime grundsätzlich etwa gleich hoch sein wie bis anhin und längerfristig konstant gehalten werden.

#### *3.4.3. Ökologische Lenkungswirkung*

Fahrzeuge mit einem geringeren Schadstoffausstoss (oder anderen unerwünschten Umweltauswirkungen) sollen eine geringere Strassenverkehrssteuer zahlen als weniger ökologische Fahrzeuge. Um dies zu erreichen, braucht es Ausgleichsmassnahmen, um zum Beispiel antriebsspezifischen Unterschieden Rechnung zu tragen.

#### *3.4.4. Einfacher und praktikabler Vollzug*

Die Bemessungsfaktoren für die Berechnung der Strassenverkehrssteuern sollen für das Strassenverkehrsamt standardmässig vorhanden, eindeutig und einfach umzusetzen sein, und (abgesehen von den einmaligen Umstellungskosten des Geschäftsverwaltungssystems CARI) keine zusätzlichen, jährlich wiederkehrenden Kosten bei der Umsetzung nach sich ziehen.

#### *3.4.5. Längerfristige Ertragsstabilität*

Der Steuerertrag soll langfristig konstant gehalten werden und auch dann noch stabil sein, wenn der Fahrzeugbestand zu 100 Prozent aus Elektrofahrzeugen bestehen wird.

### **3.5. Auslegeordnung und Würdigung von denkbaren Bemessungsgrundlagen für eine neue Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus**

#### *3.5.1. Kilometerleistung (gefahrte Jahresstrecke)*

Ein zentraler Aspekt der Strassenverkehrssteuern ist es, dass mit der Abgabe auch die (Ab-)Nutzung der öffentlichen Strassen abgegolten wird. Das Ausmass der Nutzung durch Motorfahrzeuge wird am besten durch die gefahrenen Kilometer abgebildet. Grundsätzlich wäre es somit prüfenswert gewesen, die kantonale Strassenverkehrssteuer von der Fahrleistung abhängig zu machen. Dies erweist sich aufgrund fehlender Daten aktuell jedoch als nicht umsetzbar. Die Installation von technischen Geräten zur Erfassung der Kilometerleistung bei Personenwagen (analog zu den Erfassungsgeräten bei Lastwagen) einzig zur Bemessung der kantonalen Steuern wäre mit unverhältnismässigen Kosten verbunden. Die reine Selbstdeklaration der Kilometerleistung durch die Fahrzeughaltenden würde erfordern, dass eine wie auch immer geartete, jährliche Kontrollmöglichkeit durch die Behörden bestünde. Eine solche würde zwangsläufig zu einem zusätzlichen bürokratischen Aufwand führen. Auch ist die Kilometeranzeige eines Autos relativ einfach manipulierbar. Deshalb werden die gefahrenen Kilometer als Bemessungsgrundlage verworfen.

#### *3.5.2. Hubraum*

Der Hubraum stellt die bisherige Bemessungsgrundlage für die kantonalen Strassenverkehrssteuern bei Personenwagen dar, ist aber für die meisten heutigen alternativen Antriebe weder relevant noch verfügbar. Der Hubraum für sich allein ist deshalb künftig als Bemes-

sungsfaktor nicht mehr geeignet, könnte aber in Kombination mit anderen Bemessungsgrundlagen weiterhin eine Option sein. Denn grundsätzlich lässt mit dem Hubraum bei Verbrennungsmotoren durchaus eine ökologische Differenzierung vornehmen: Grössere Motoren haben tendenziell einen höheren Energieverbrauch und stossen damit mehr Emissionen aus als kleinere. Es besteht auch eine Korrelation zwischen Hubraum und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie dem Ausstoss von anderen gesundheits- und umweltschädlichen Abgasemissionen wie Russ oder Stickoxyden (NO<sub>x</sub>). Für jeden Verbrennungsmotor ist die Angabe über den Motorhubraum in den Fahrzeugausweisen einfach verfügbar.

### *3.5.3. Gesamtgewicht*

Auch die Daten über das Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges sind für die Fahrzeuge aller Antriebsarten verfügbar. Diese Bemessungsgrundlage ist somit technologieneutral. Das Gesamtgewicht benachteiligt aber tendenziell elektrisch aufladbare Fahrzeuge sowie Wasserstoffantriebe (wegen des höheren Gewichts von Batteriepaketen bzw. Brennstoffzellen). Eine gewichtbasierte Steuer ist deshalb aus ökologischer Sicht weniger sinnvoll und zu wenig differenzierend. Es könnte sich somit ergeben, dass ein potentes, leichtes Sportauto die gleiche Steuer bezahlen müsste wie ein durchschnittlich motorisierter Kleinwagen, was mit Blick auf die anvisierten Zielsetzungen nicht sachgerecht wäre. Das Gesamtgewicht kommt deshalb nicht als alleinige Bemessungsgrundlage für Personenwagen in Frage. In Kombination mit einer ökologisch (stark) differenzierenden zweiten Bemessungskomponente könnte dem Gesamtgewicht aber durchaus eine Bedeutung zukommen.

### *3.5.4. Leistung*

Die Motorleistung eines Fahrzeuges ist für alle Antriebsarten verfügbar und wird entweder in Pferdestärken (PS) oder Kilowatt (kW) angegeben. Allerdings ist die (nur kurzfristig) verfügbare Maximalleistung eines Elektrofahrzeugs deutlich höher als bei fossil betriebenen Fahrzeugen und damit nur bedingt mit jenen vergleichbar. Zudem ist bei Elektrofahrzeugen im Fahrzeugausweis lediglich die höchste Nutzleistung (= Maximalleistung) und nicht die Dauerleistung (30-Minuten-Leistung) eingetragen. Bei Berücksichtigung der kurzfristigen Maximalleistung als Bemessungsgrundlage würden deshalb elektrische Fahrzeuge oft deutlich höhere Steuern bezahlen müssen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Zur Realisierung einer ökologischen Differenzierung innerhalb der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor könnte die Maximalleistung als Bemessungsgrundlage hingegen einen Beitrag leisten. Allerdings ist die Leistung keine geeignete Bemessungsgrundlage, um ökologische Antriebe zu fördern. Negativ zu werten ist auch der Umstand, dass (illegale) Modifikationen der Motorleistung relativ einfach mittels Manipulation der Fahrzeug-Software möglich sind.

### *3.5.5. CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Energieverbrauch*

Die beiden Bemessungsgrundlagen CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Energieverbrauch haben das Problem, dass bei einer Zunahme der Zahl von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen das Steuersubstrat sich vermindert oder gar wegfällt. Insbesondere der CO<sub>2</sub>-Wert ist demnach nur in Kombination mit anderen Steuerfaktoren als Bemessungsgrundlage sowie verbunden mit einer laufenden Anpassung der Steuertarife praktikabel. Der «g CO<sub>2</sub>/km»-Wert und Angaben zum Energieverbrauch sind zudem nicht für alle Fahrzeuge vorhanden und vor allem nicht im Fahrzeugausweis hinterlegt. Je nach Jahrgang des Fahrzeuges wurden die Angaben zudem mittels unterschiedlichen Normmessverfahren erhoben, womit die Werte zwischen Fahrzeugen nur bedingt vergleichbar sind. Dies erweist sich für den Vollzug als nicht praktikabel, weshalb diese Faktoren als Bemessungsgrundlagen nicht infrage kommen.

## **3.6. Vergleich zur Entwicklung in anderen Kantonen**

Die kantonalen Verkehrsabgaben präsentieren sich in der Regel als jährlich geschuldete Steuern für mit kantonalen Kontrollschildern versehene Motorfahrzeuge und Anhänger. Seit einiger Zeit kommt den kantonalen Strassenverkehrssteuern auch eine Rolle als potenzielles

Förder- und Lenkungsinstrument für energieeffiziente Fahrzeuge zu. Die Kantone gehen dabei teilweise unterschiedlich vor.

Bei den diversen Änderungen in den letzten Jahren zeigen sich folgende Trends:

- Kantone mit Bemessungsgrundlage «Gewicht» bleiben bei dieser Bemessungsgrundlage. Das mittlere Gewicht der Fahrzeuge nimmt tendenziell leicht zu; dadurch sind auch die Erträge aus der Strassenverkehrssteuer konstant bis leicht steigend. Zudem ist das Gewicht als Bemessungsgrundlage auch für emissionsfreie Antriebe geeignet. Da das Gewicht allerdings nur sehr schwach ökologisch differenziert, werden oft begleitende Massnahmen eingeführt;
- Kantone mit Bemessungsgrundlage Hubraum stehen unter Zugzwang und wechseln zu anderen Systemen. Kantone, welche ihre Strassenverkehrssteuer bereits revidiert haben oder im Begriff stehen, dies zu tun, wechseln meist auf komplexere Steuersysteme mit mehr als einer Bemessungsgrundlage.

### **3.7. Verwendung der Erträge aus der Strassenverkehrssteuer**

Der Ertrag aus den Strassenverkehrssteuern belief sich für den Kanton Glarus im Jahr 2024 auf insgesamt 10'567'167 Fr. (nach Abzug der Gemeindebeiträge). Dies entspricht rund 50 Prozent der Gesamteinnahmen (22'270'468 Fr., zusätzlich umfassend die Erträge aus der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie den spezifischen kantonalen Bausteuern) im Bereich Strassenverkehr. Diese wurden unter anderem zur Finanzierung des Aufwandes für den Strassenverkehr (10'054'313 Fr.), der Liegenschaften des Strassenunterhalts (6'121 Fr.) und des Unterhalts der Kantonsstrassen (6'304'521 Fr.) verwendet wurden. Details können der Jahresrechnung, Kostenstelle 4020 Strassenverkehrsrechnung, entnommen werden.

## **4. Neue zukunftsgerichtete Strassenverkehrssteuern für den Kanton Glarus**

### **4.1. Steuerrechtliche Rahmenbedingungen**

Das Legalitätsprinzip hat im Bereich des staatlichen Abgaberechts – im Spannungsverhältnis mit der Eigentumsgarantie – eine besondere Bedeutung. Dem Erfordernis der genügend bestimmten, generell-abstrakten Rechtsgrundlage kommt insbesondere in Bezug auf Steuern die Bedeutung eines verfassungsmässigen Rechts zu. Dementsprechend verlangt die Kantonsverfassung in Artikel 50 Absatz 3, dass das Gesetz Art und Umfang von Steuern zu bestimmen habe. Der Gesetzgeber selber hat somit die wesentlichen Elemente einer staatlichen Abgabe festzulegen, namentlich den Kreis der Abgabepflichtigen, den Gegenstand (den abgabebegründenden Sachverhalt) sowie die Höhe der Abgabe in den Grundzügen.

Die Strassenverkehrssteuern stellen gemäss geltendem Recht eine sogenannte Zweck- bzw. Kostenanlastungssteuer dar. Denn deren Erträge sind zur Deckung der mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten zu verwenden (s. Art. 10 Abs. 1 EG SVG). Zudem wird die Steuer einer besonderen Gruppe von Personen auferlegt, die zu bestimmten Aufwendungen des Staates eine nähere Beziehung aufweisen als die Gesamtheit der Steuerpflichtigen. Sie erhalten für ihre Abgaben eine konkrete Gegenleistung (das Recht, die öffentlichen Strassen zu benützen). Die Strassenverkehrssteuern entsprechen demzufolge einer Nutzungsabgabe. Es handelt sich zudem um eine Objektsteuer, die nicht auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Steuerpflichtigen abstellt, sondern auf das Vorliegen eines bestimmten Steuerobjektes.

Die Kantone sind in der Ausgestaltung des kantonalen Steuerrechts weitgehend frei. Die Beschränkungen durch das Bundesverfassungsrecht sind geringfügig: So sind die Kantone namentlich gehalten, die dem Bund in Artikel 134 der Bundesverfassung vorbehaltenen Steuerobjekte nicht auch noch mit gleichartigen kantonalen Steuern zu belasten. Gemäss Artikel 105 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) bleibt den Kantonen das Recht zur

Besteuerung der Fahrzeuge gewahrt. Frei sind die Kantone auch, wie sie die Erträge aus der Besteuerung von Motorfahrzeugen verwenden wollen. Zu beachten sind hierbei immerhin die allgemein geltenden Verfassungsgrundsätze.

## 4.2. Umsetzung des Auftrages des Landrates im Recht

Das geltende kantonale Recht im Bereich des Strassenverkehrs (insbesondere das EG SVG) und damit auch der Verkehrssteuern ist zu einem grossen Teil veraltet und revisionsbedürftig. Anlässlich des Projekts zur Verwesentlichung der Rechtsetzung im Jahr 2013 wurde denn auch festgehalten, dass die Bestimmungen des gesamten kantonalen Strassenverkehrsrechts über alle Stufen zersplittert und nicht adressatengerecht arrangiert, mitunter unpräzise oder kompliziert redigiert und zum Teil inhaltlich schlecht abgestimmt seien, sowie einander widersprechende Bestimmungen auf verschiedenen Erlassstufen zu beklagen seien. Gelegentlich würden unnötigerweise auch Selbstverständlichkeiten geregelt.

Der nachstehende Auszug aus der kantonalen Gesetzessammlung zeigt die Vielzahl von Erlassen des geltenden Rechts im Bereich des Strassenverkehrs:

### Abbildung 3. Auszug kantonale Gesetzessammlung

- ▼ VII D/1 - Strassenverkehr
  - ▼ VII D/11 - Allgemeines
    - VII D/11/1 - Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG)
    - VII D/11/2 - Verordnung über den Strassenverkehr
    - VII D/11/3 - Gesetz über die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strassen und Wege
    - VII D/11/4 - Verordnung zum Strassenverkehrsrecht und zu den Strassenverkehrsabgaben
    - VII D/11/6 - Verordnung über den kantonalen Lawinenwarndienst
  - ▼ VII D/12 - Steuern und Gebühren
    - VII D/12/3 - Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr und in der Schifffahrt (Strassen- und Schifffahrtsgebührenverordnung, StrGebV)
    - VII D/12/4 - Verordnung über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern (Verkehrssteuernrabattverordnung, VStRV)
    - VII D/12/5 - Verordnung über die Gebühren für die Bewilligung von Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen und von Strassensignalisationen

Angesichts des absehbar grossen Aufwandes hatte der Regierungsrat damals darauf verzichtet, den Revisionsbedarf im Rahmen der Verwesentlichung der Rechtsetzung zu beheben bzw. umzusetzen. Vor diesem Hintergrund hat sich der Regierungsrat entschieden, die sich nunmehr bietende Gelegenheit zu nutzen und die betroffenen Erlasse – soweit nötig und sinnvoll – einer Totalrevision zu unterziehen. Daraus ergab sich, dass der Hauptteil des EG SVG, der die Strassenverkehrsabgaben betrifft, in einen neuen, eigenen Erlass zu überführen ist: das vorliegende Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben. Im Interesse der Kontinuität wurden jene Bestimmungen des EG SVG materiell übernommen, die sich in der Praxis bisher bewährt hatten. Der verbleibende Rest des kantonalen Strassenverkehrsrechts (regierungsrätliche Verordnung zum Strassenverkehrsrecht und zu den Strassenverkehrsabgaben) soll auf seine heutige Relevanz und Regelungsstufe überprüft und allenfalls noch angepasst werden. Dies soll bis zum geplanten Inkrafttreten des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben erfolgen.

In das neue Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben sollen auch einige, wichtige Bestimmungen aufgenommen werden, die bisher in der landrätlichen Verordnung über den Strassenverkehr aufgeführt waren. Sie erhalten damit ein gesetzgeberisches bzw. demokratisches Upgrade. Bestimmungen von untergeordneter Bedeutung sollen hingegen auf Stufe der regierungsrätlichen Verordnung geregelt werden. Das Ziel war, dass es in diesem Zusammenhang nur noch die zwei Erlassstufen Gesetz und regierungsrätliche Verordnung geben wird. Die Zwischenstufe der landrätlichen Verordnung kann im Interesse einer Verschlinkung und Verwesentlichung der Rechtsetzung vermieden werden. Demzufolge wird die landrätliche Verordnung über den Strassenverkehr aufgehoben werden können.

Wie unter Ziffer 3.3 erläutert, soll das Hauptaugenmerk der Revision der glarnerischen Strassenverkehrssteuern auf jenen Fahrzeugkategorien liegen, die in Bezug auf ihre Bestände am grössten sind und bisher nach Hubraum besteuert wurden (d. h. Personenwagen, Schwere Personenwagen, Leichter Motorwagen, Kleinbus, Lieferwagen, Traktor, Landwirtschaftlicher Traktor, Motorrad, Leichtmotorfahrzeug, Kleinmotorfahrzeug, Dreirädriges Motorfahrzeug, Motorschlitten). Insbesondere jene weniger gewichtigen bzw. zahlenmässig geringer ins Gewicht fallenden Steuerobjekte, die bisher im Anhang zur landrätlichen Verordnung über den Strassenverkehr geregelt waren, sollen grundsätzlich weiterhin nach Massgabe derselben Bemessungsfaktoren besteuert werden, allerdings unter Anpassung an die seit 1992 eingetretene Entwicklung der Konsumentenpreise (d. h. konkret im Umfang von rund 20 %).

#### **4.3. Externe Unterstützung durch EBP Schweiz AG**

Zur Unterstützung und Beratung der kantonalen Projektgruppe, namentlich bei der Evaluierung von auf den Kanton Glarus zugeschnittenen Steuermodellen sowie im Zusammenhang mit der Modellierung des Steuerertragsziels in Abhängigkeit der jeweiligen Steuerbemessungsfaktoren, wurde die auf solche Fragen spezialisierte Firma EBP Schweiz AG beigezogen. Deren Schlussbericht vom 11. August 2025 liegt diesem Antrag bei. Die nachfolgend zu erörternden drei Steuervarianten für die bisher nach Hubraum besteuerten Personenwagen (als grösste Kategorie von Fahrzeugen) sind das Ergebnis der gemeinsamen Erarbeitung.

#### **4.4. Varianten der Bemessungsgrundlage**

##### *4.4.1. Variante Gesamtgewicht als alleinige Bemessungsgrundlage (Variante 1)*

Das Gesamtgewicht ist für alle Antriebsarten verfügbar und technologieneutral. Es ist eine einfache und nachvollziehbare Bemessungsgrundlage und vermag Steuererträge langfristig zu sichern. Ausserdem korreliert das Gesamtgewicht mit der Beanspruchung und Schädigung der Strasseninfrastruktur. Es benachteiligt jedoch elektrisch aufladbare Fahrzeuge sowie Wasserstoffantriebe (wegen des Mehrgewichts von Batteriepaketen bzw. Brennstoffzellen). Zwischen kleinen und grossen Personenwagen ist das Gesamtgewicht ausserdem nur um einen Faktor 2 bis maximal 3 verschieden: Eine gesamtgewichtsbasierte Steuer ist deshalb ökologisch wie auch fiskalisch nur wenig differenzierend. Wenn ein Automodell in einer energieeffizienten, wenig motorisierten und in einer ineffizienten, sportlich motorisierten Variante erhältlich ist, wäre die Steuer mit dem Gesamtgewicht bei beiden Fahrzeugen ähnlich hoch. Teure, stark motorisierte Fahrzeuge wie Sportwagen verfügen zudem häufig nicht über ein höheres Gesamtgewicht als ein durchschnittliches Fahrzeug. Somit zahlt der Sportwagen mit dem Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage trotz des hohen Kaufpreises nicht höhere Steuern. Eine Besteuerung nach Gesamtgewicht ist folglich fiskalisch regressiver<sup>1</sup> als die bisherige Besteuerung nach Hubraum.

##### *4.4.2. Variante Kombination Gesamtgewicht und Hubraum (Variante 2)*

Weil batterie-elektrische Fahrzeuge über keinen Hubraum verfügen und damit auf dem Hubraum keine Steuer bezahlen würden, sind für eine sinnvolle Umsetzung zwei Ansätze denkbar:

Bei der ersten Variante würde der zu erzielende Steuerertrag zu ähnlichen Teilen aus dem Gesamtgewicht und dem Hubraum geschöpft. Mangels Hubraum würden Elektrofahrzeuge im Durchschnitt tiefere Steuern zahlen als Verbrenner; deshalb müssten die Steuertarife bei

---

<sup>1</sup> Der fiskalische Charakter der Steuer bezieht sich auf die Höhe der Steuer in Zusammenhang mit dem Kaufpreis der Fahrzeuge. Ein Steuersystem, das teurere Fahrzeuge höher besteuert als günstigere ist eine Steuer mit einem fiskalisch progressiven Charakter. Bei einer fiskalisch regressiven Steuer unterscheidet sich der Steuerbetrag dagegen nur gering oder gar nicht zwischen teuren und weniger teuren Fahrzeugen

einer Zunahme der Elektrofahrzeuge periodisch erhöht werden, was den Vollzug verkompliziert und die Akzeptanz bei den Steuerpflichtigen schwächt. Weil elektrische Fahrzeuge tiefer besteuert werden, ergäbe sich eine Lenkungswirkung zugunsten ökologischer Antriebe.

Bei der zweiten Variante würde primär das Gesamtgewicht besteuert (ohne technischen Ausgleich wegen des Mehrgewichts). Der Beitrag des (nicht technologieneutralen) Hubraums an die Erträge wäre dabei geringer als bei Variante 1, erhöhte jedoch die Steuer bei den Verbrennerfahrzeugen leicht und gewährleistet damit, dass elektrische Fahrzeuge trotz Mehrgewicht durchschnittlich gleich hoch besteuert werden wie Verbrenner. Damit wären die Erträge langfristig gesichert, bei gleichzeitig einfachem Vollzug. Die ökologische Lenkungswirkung wäre gering, und das Steuersystem im Vergleich zu heute deutlich regressiver.

#### *4.4.3. Variante Kombination Gesamtgewicht und Leistung (Variante 3)*

Die Leistung eines Motorfahrzeuges ist wie das Gesamtgewicht für alle Antriebsarten verfügbar, ermöglicht einen einfachen Vollzug und ist ähnlich wie der Hubraum eine fiskalisch progressive Bemessungsgrundlage, wodurch eine Besteuerung nach Gewicht und Leistung fiskalisch progressiver ist als eine reine Gewichtsbesteuerung. In Kombination mit dem Gesamtgewicht kann die Bemessungsgrundlage Leistung die Erträge langfristig sichern.

Allerdings ist die sogenannte Normleistung eines Elektrofahrzeugs (entspricht der kurzfristigen Maximalleistung) analog zum Gesamtgewicht deutlich höher und nur bedingt mit der Leistung eines Autos mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Bei Berücksichtigung der Normleistung als Bemessungsgrundlage würden elektrische Fahrzeuge oft deutlich höhere Steuern bezahlen müssen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ohne Ausgleich dieser Mehrleistung von elektrischen Fahrzeugen (sowie ebenfalls des Mehrgewichts) wäre diese Variante deshalb nicht sinnvoll, um ökologische Antriebe zu fördern. Ausserdem kann die Leistung bei ähnlichen Fahrzeugmodellen stark variieren, wodurch die Bemessungsgrundlage weniger robust ist als das Gesamtgewicht oder der Hubraum.

#### **4.5. Variantenentscheid**

Unter Berücksichtigung der zu beachtenden Leitprinzipien (s. Ziff. 3.4), namentlich zur Gewährleistung der Ertragsneutralität und der Ertragsstabilität, kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Variante 3 (Gewicht und Leistung) den Bedürfnissen des Kantons Glarus am besten entspricht. Denn das Gesamtgewicht und die Leistung bleiben bei einem durchschnittlichen Fahrzeug auch in Zukunft stabil. Damit sind die Fiskalerträge langfristig gesichert. Die Wahl von zwei zu kombinierenden Bemessungsgrundlagen führt wegen der Diversifizierung zu einem stabileren Steuersystem.

Die Variante 1 (Gesamtgewicht) wurde deshalb verworfen, weil sie keine ökologische Lenkungswirkung entfaltet und im Vergleich zur heutigen Situation mit der progressiven Hubraumbesteuerung zu einem regressiven Steuersystem führen würde. Bei der Variante 2 (Gewicht und Hubraum) stellt sich das Problem, dass es mit der zunehmenden Elektrifizierung zunehmend zu Steuerausfällen käme. Der Regierungsrat müsste ein Monitoring implementieren und periodisch die Ausfälle mittels einer Anpassung des Steuertarifs kompensieren. Ausserdem weist dieses Steuersystem fast keine ökologisierenden Effekte auf. Im Bericht der EPB Schweiz AG vom 11. August 2025 wird die Variante 2 trotzdem modelliert, um den getroffenen Entscheid für die Variante 3 zu plausibilisieren und nachvollziehbar zu machen.

### **5. Detaillierte Darstellung der neuen Steuer für Personenwagen**

Für die Personenwagen-Verkehrssteuer in der Variante 3 wurde eine anteilmässige Aufteilung der Steuer auf 70 Prozent Gewicht und 30 Prozent Leistung gewählt, um ein möglichst stabiles Steuersystem sowie eine ähnliche Steuerprogression wie heute mit der hubraum-basierten Steuer zu erreichen. Mit der 7:3-Aufteilung wird die Mehrheit der Erträge (berech-

net für die Flotte per 1. Januar 2025) durch die stabile und zuverlässige Bemessungsgrundlage Gesamtgewicht erzielt, was dem Steuersystem eine hohe Robustheit verschafft. Mit der Berücksichtigung der Leistung kann zusätzlich der fiskalisch progressive Charakter der heutigen Hubraumsteuer zumindest teilweise in das neue Steuersystem überführt werden.

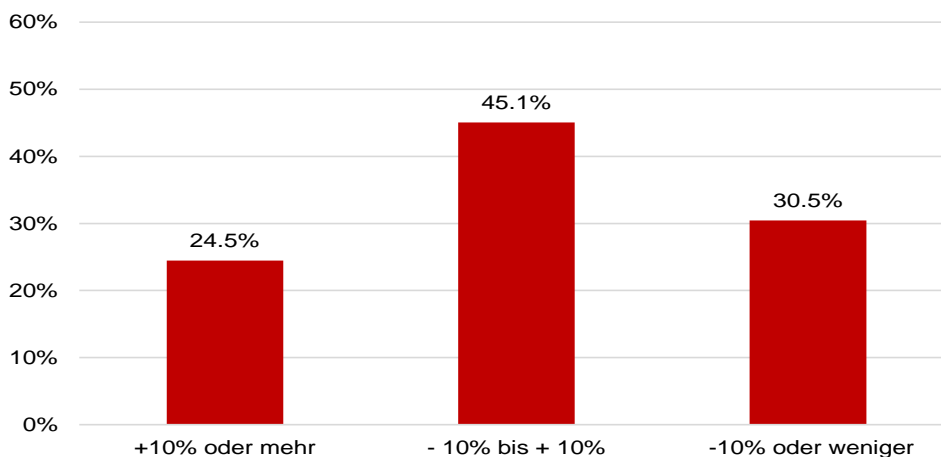
Ausserdem zeichnet sich das Modell durch folgende Eckwerte und Merkmale aus:

- a. Die Teil-Verkehrssteuer auf das Gesamtgewicht beträgt linear 0.131 Fr./kg. Für das antriebstechnische Mehrgewicht bei elektrischen Fahrzeugen soll der Regierungsrat (mittels Verordnung) einen Ausgleich von maximal 30 Prozent gewähren können; vorgesehen sind konkret 20 Prozent für BEV und FCEV sowie 10 Prozent für PHEV.
- b. Die Teil-Verkehrssteuer auf die Leistung beträgt linear 0.93 Fr./kW. Für die antriebstechnische Mehrleistung bei elektrischen Fahrzeugen soll der Regierungsrat einen Ausgleich von maximal 30 Prozent gewähren können, konkret 30 Prozent für BEV und FCEV sowie 15 Prozent für PHEV.
- c. Für die alternativ angetriebenen BEV und FCEV soll aus Gründen der Ökologisierung der Steuer für die Jahre 2027–2030 ein Steuerrabatt von 25 Prozent gewährt werden.
- d. Die gemäss geltendem Recht gewährten Boni in Abhängigkeit der Energie-Etikette werden mit Inkrafttreten des neuen Rechts aufgehoben und abgeschafft, genauso wie die Pflicht zur Bezahlung eines Malus für «unökologische» Fahrzeuge. Das Bonus-/Malus-System hat sich nicht bewährt, da es den Kaufentscheid kaum zu beeinflussen vermag und somit nur eine geringe Wirkung erzielt. Im Vergleich dazu ist der administrative Aufwand (zu) hoch.

Rein elektrisch (oder mit Brennstoffzellen) betriebene Fahrzeuge (BEV und FCEV) werden mit der neuen Grundsteuer (ohne Rabatt) durchschnittlich ähnlich hohe Steuern bezahlen wie Verbrennerfahrzeuge. Sie profitieren während einer Übergangsphase von einer Rabattierung und zahlen damit währenddessen durchschnittlich eine tiefere Steuer. Damit ist auch die ökologische Lenkungswirkung während dieser Übergangsphase noch zu einem gewissen Teil vorhanden. Die heutige Steuerbefreiung für elektrische Fahrzeuge fällt mit Inkrafttreten des neuen Rechts weg. Das Rabattsystem wird bis Ende 2030 zu leichten Steuerausfällen führen, die jedoch unter 0,5 Millionen Franken pro Jahr bleiben werden und durch die in der jüngeren Zeit aufgelaufenen Malus-Überschüsse ausgeglichen werden.

Mit dem Systemwechsel bezahlen elektrisch betriebene Personenwagen höhere Steuern als heute, waren sie doch bisher gänzlich steuerbefreit. Personenwagen mit einer Steuer von heute zwischen 200 und 600 Franken werden tendenziell ähnlich hoch besteuert wie heute, während hoch besteuerte Fahrzeuge (über 600 Fr.) künftig eher tiefere Steuern bezahlen werden.

**Abbildung 4. Auswirkung der Reform auf die Steuerlast – Anteile der Fahrzeuge mit höherer, tieferer und ungefähr gleichbleibender Steuerlast**



Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Vergleich der bisherigen und der neuen Personenwagen-Verkehrssteuern gemäss Variante 3 für häufig verkaufte Fahrzeugmodelle (jeweils zwei Modelle mit Benzin- oder Dieselmotor und zwei mit Elektromotor) je Fahrzeugkategorie wieder.

**Tabelle 2. Steuervergleich bisheriges und neues Steuermodell (Beträge in Fr.)**

	Fahrzeugmodell	Antrieb	Steuer bisher ohne Bonus	Steuer neu ohne Rabatte	Steuer neu mit Rabatte
<b>Miniklasse</b>	Fiat 500	Benzin	288	226	226
	Fiat Panda	Benzin	220	266	266
	VW Up	Elektro	0	200	150
	Fiat 500e	Elektro	0	234	175
<b>Untere Mittelklasse</b>	VW Golf	Benzin-Hybrid	322	347	347
	Skoda Fabia	Benzin	237	277	277
	Cupra Born	Elektro	0	334	251
	VW ID.3	Elektro	0	336	252
<b>Mittelklasse</b>	Skoda Octavia	Diesel	407	380	380
	BMW 3er	Diesel-Hybrid	407	430	430
	KIA EV6	Elektro	0	364	273
	VW ID.4	Elektro	0	376	282
<b>Obere Mittelklasse / Luxusklasse</b>	Mercedes-Benz E-Klasse	Diesel	407	436	436
	BMW 8er	Benzin	583	553	553
	Tesla Model 3	Elektro	0	472	354
	Polestar 2	Elektro	0	468	351
<b>Coupés / Sportwagen</b>	Porsche 911	Benzin	735	709	709
	Ferrari F8	Benzin	773	747	747
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	0	525	394
<b>Geländewagen / Vans</b>	Seat Alhambra	Diesel	407	460	460
	VW Tiguan	Diesel	407	438	438
	Mercedes-Benz EQV	Elektro	0	464	348
	Volvo XC40	Elektro	0	473	355

## 6. Revision des Steuersystems für weitere Fahrzeugkategorien

Neuerungsbedarf besteht nicht nur bei den Personenwagen, sondern auch bei jenen anderen Fahrzeugkategorien, die ebenfalls nach dem Hubraum besteuert werden (s. Übersicht in Ziff. 3.3).

### 6.1. Motorwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Traktoren

Für die Fahrzeugkategorien Motorwagen (umgangssprachlich: Wohnmobile), Lieferwagen, Kleinbusse sowie Traktoren soll neu einzig das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage herangezogen werden. Der Wechsel soll so ausgestaltet werden, dass die Steuer pro Fahrzeugkategorie für den Fahrzeugbestand per 1. Januar 2025 möglichst unverändert bleibt (Grundsatz der Ertragsneutralität). Gleichzeitig soll versucht werden, die Anzahl der unterschiedlichen Steuersysteme möglichst gering zu halten. Vor diesem Hintergrund wurde ein konzeptionell einheitliches Steuersystem erarbeitet, das jedoch bei gewissen Fahrzeugkategorien unterschiedliche Steuertarife vorsieht:

- leichte und schwere Motorwagen, Lieferwagen, Kleinbusse: 0.141 Fr./kg Gesamtgewicht;
- gewerbliche Traktoren: 0.059 Fr./kg Gesamtgewicht;
- landwirtschaftliche Traktoren: 0.021 Fr./kg Gesamtgewicht.

Für gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren wurde mit Rücksicht auf die grossen Unterschiede im bisherigen Steuersystem wie heute je ein unterschiedlicher Steuertarif festge-

legt. Der mittlere Betrag der bisherigen und der neuen Verkehrssteuer bleibt dadurch bei beiden Fahrzeugkategorien etwa gleich. Es kann aber im Einzelfall vorkommen, dass sich der Steuerbetrag für ein spezifisches Fahrzeug im Vergleich zu heute erheblich verändern kann, selbst wenn der durchschnittliche Ertrag bei der betreffenden Fahrzeugkategorie ungefähr gleich bleibt. Dies betrifft beispielsweise schwach motorisierte Ausführungen mit geringem Hubraum, aber hohem Gewicht.

Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb haben infolge des Mehrgewichts der Batterie (betrifft wiederum auch die Brennstoffzellen) ein erhöhtes Gesamtgewicht im Vergleich zu gleich motorisierten Fahrzeugvarianten mit Verbrennungsmotor. Deshalb soll, analog zur Regelung bei den Personenwagen, ein technischer Ausgleich in der Höhe von 20 Prozent bzw. 10 Prozent für Plug-in-Hybride sowie ein Rabattsystem für vier Jahre vorgesehen werden.

## **6.2. *Motorräder, Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge, Motorschlitten***

Die Besteuerung der Fahrzeugkategorien Motorräder, Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge sowie Motorschlitten basiert aktuell ebenfalls auf dem Hubraum. Die künftige Steuer soll hingegen auf der Leistung fassen. Das neue Steuersystem beruht auf fünf Stufen. Mit der Umstellung auf die Leistung müssen folglich nur die Kriterien zur Einteilung in diese Stufen angepasst werden. Es wurden folgende Schwellen zur Einteilung erarbeitet, um die Gesamterträge über diese Fahrzeugkategorien hinweg konstant zu halten (Gewährleistung der Ertragsneutralität):

- bis 4 kW: 45 Fr.;
- 4,1–9 kW: 90 Fr.;
- 9,1–18 kW: 100 Fr.;
- 18,1–27 kW: 120 Fr.;
- ab 27,1 kW: 140 Fr.

Gleich wie beim Steuersystem der Motorwagen, Lieferwagen Kleinbusse und Traktoren wird die Ertragsneutralität nicht für jede Fahrzeugkategorie einzeln gegeben sein, aber immerhin für alle Fahrzeugkategorien zusammen. Insbesondere die Leichtmotorfahrzeuge («Micro-Cars») bezahlen heute durchschnittlich tiefere Steuern, da der Anteil elektrischer Fahrzeuge in dieser Fahrzeugkategorie hoch ist und elektrische Fahrzeuge noch von der Steuer befreit sind. Der durchschnittliche Steuerertrag von heute 40 Franken wird bei den Leichtmotorfahrzeugen künftig bei durchschnittlich 90 Franken liegen.

Auch bei diesen Fahrzeugarten soll der Mehrleistung von elektrischen Antrieben (und solchen mit Brennstoffzellen) mit einem technischen Ausgleich von maximal 30 Prozent sowie mit einem Rabatt über vier Jahre Rechnung getragen werden.

## **6.3. *Besondere Fahrzeugkategorien und Anhänger***

Neben den vorstehend beschriebenen Fahrzeugkategorien gibt es noch etliche, die mengenmässig nicht ins Gewicht fallen. Die Besteuerungsgrundlagen dieser eher exotischen Fahrzeugkategorien soll grundsätzlich keine Änderung erfahren. Allerdings wird der Tarif an die zwischenzeitlich eingetretene Teuerung von rund 20 Prozent angepasst.

## **7. *Vernehmlassungsverfahren***

### **7.1. *Vorgehen und Rücklauf***

Der Regierungsrat beauftragte das Departement Sicherheit und Justiz am 2. September 2025 mit der Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis am 15. Oktober 2025.

Geäussert haben sich alle drei Gemeinden (Glarus Süd, Glarus, Glarus Nord), sechs politische Parteien (Die Mitte, GLP, Grüne, FDP, SP, SVP), vier Verbände oder Organisationen (AGVS Sektion Glarus, Glarner Wirtschaftskammer, TCS Sektion Glarus, VCS Sektion Glarus) sowie zwei Privatpersonen.

## **7.2. Generelle Beurteilung der Vorlage**

Von den insgesamt 15 Vernehmlassungsteilnehmenden wurde die Vorlage von 14 Teilnehmenden in grundsätzlicher Hinsicht begrüsst. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (Grüne) begrüsst zwar in grundsätzlicher Hinsicht, dass die elektrisch betriebenen Fahrzeuge künftig nicht mehr vollkommen von der Strassenverkehrssteuer ausgenommen sein sollen, auf Ablehnung stiessen jedoch die gewählten Bemessungsgrundlagen.

Nachfolgend wird auf die in der Vernehmlassung eingebrachten wesentlichen Anliegen ausführlicher eingegangen, wobei sich weitere Anmerkungen dazu auch in den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen finden. Aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse wurden überdies einige Formulierungen direkt angepasst, ohne dass dies in materieller Hinsicht wesentliche Änderungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage zur Folge hatte.

Insbesondere wird an dieser Stelle nochmals auf die für die Revision massgeblichen Leitprinzipien Technologieneutralität, Gewährleistung von Ertragsneutralität, ökologische Lenkungswirkung, einfacher und praktikabler Vollzug sowie langfristige Ertragsstabilität hingewiesen.

## **7.3. Berücksichtigte Anliegen**

### *7.3.1. Ausnahmen von der Steuerpflicht*

Die Grünen und die Gemeinde Glarus regten an, dass der öffentliche Linienverkehr steuerbefreit sein soll, wobei die Grünen dies auf fossilfreie Motorfahrzeuge des öffentlichen Verkehrs beschränken wollen.

Die Befreiung des Linienverkehrs des öffentlichen Verkehrs (öV) von der Bezahlung der Strassenverkehrssteuer ist gemäss bisheriger Praxis Teil der öV-Unterstützung des Kantons. Mit der entsprechenden Ergänzung von Artikel 6 Absatz 1 des vorliegenden Gesetzentwurfs wird die bisherige Praxis im Gesetz abgebildet.

Gestützt auf eine Anregung aus der Kantonsverwaltung wird Buchstabe d dahingehend konkretisiert, dass Motorfahrzeuge und Anhänger der Gemeinden, öffentlich-rechtlicher Korporationen oder von Zweckverbänden von der Steuerpflicht befreit sind, soweit sie ausschliesslich dienstlich verwendet werden. Wie von der Gemeinde Glarus vorgeschlagen, gilt nunmehr für Fahrzeuge und Anhänger des Kantons und der eben bezeichneten Körperschaften materiell der gleiche Regelungsinhalt.

### *7.3.2. Verjährungsfrist für Forderungen*

Die Gemeinde Glarus Süd regte an, die Verjährungsfrist auf fünf Jahre ab Fälligkeit der Forderung anzuheben und begründet dies damit, dass der vorliegende Entwurf die Erhebung einer Objektsteuer regelt. Die Anregung wird in Analogie zum geltenden Steuergesetz (StG) sowie zum Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) aufgenommen: Die Verjährungsfrist wird von drei auf fünf Jahre seit Fälligkeit angepasst.

## **7.4. Nicht berücksichtigte Anliegen**

### *7.4.1. Indexierung der Strassenverkehrssteuern*

Der AGVS und der TCS Sektion Glarus lehnten eine Indexierung der Strassenverkehrssteuern und die damit verbundene automatische Anpassung ab. Anpassungen sollten parlamentarisch beraten werden können, um Transparenz und demokratische Kontrolle zu gewährleisten. Zur Wahrung der langfristigen Ertragsstabilität und auch unter dem Aspekt der einfachen praktischen Umsetzung im Vollzug erweist sich die Indexierung – und automatische Anpassung – jedoch als sinnvoll und zielführend. Sie wird beibehalten.

Die in diesem Zusammenhang aufgeworfene Frage des VCS Sektion Glarus, wieso bei negativem Teuerungsverlauf keine Anpassung erfolgen soll, lässt sich damit begründen, dass eine negative Teuerung in der Praxis eher selten und meist kurzfristig auftritt. Die Preise normalisieren sich in der Regel rasch wieder, sodass eine Anpassung langfristig keinen Nutzen erzielen würde.

### *7.4.2. Verwendung des Steuerertrages*

Der Steuerertrag aus den Verkehrssteuern für das Jahr 2024 belief sich insgesamt auf 12'680'600 Franken. Die Gemeinden erhielten davon einen Sechstel oder insgesamt 2'113'433 Franken. Davon erhielt die Gemeinde Glarus Nord 865'194 Franken, die Gemeinde Glarus 518'007 Franken sowie die Gemeinde Glarus Süd 730'232 Franken.

Bei der Aufteilung der Steuererträge an die Gemeinden werden gemäss bisheriger Praxis die Anzahl Motorfahrzeuge pro Gemeinde, die Anzahl Einwohner sowie die produktive Fläche berücksichtigt. Diese Kriterien ermöglichen eine transparente, gleichberechtigte und faire Aufteilung, sodass eine Überprüfung und allfällige Anpassung dieses Aufteilungsmechanismus nicht angezeigt erscheint, wie dies die Gemeinde Glarus Süd in grundsätzlicher Art und Weise forderte. Nur auf das Kriterium des Standorts des Fahrzeuges abzustellen, wie dies die Gemeinde Glarus Nord anregte, greift zu kurz. Die Gewichtung der Kriterien ergibt sich aus dem dazu erhobenen Zahlenmaterial.

Die SP regte an, einen Teil der Einnahmen aus dem Steuerertrag für Massnahmen im Bereich nachhaltige Mobilität (z. B. Fuss- und Veloverkehr, Ladeinfrastruktur usw.) zu reservieren. Den Fahrradverkehr betreffend findet dieses Anliegen seine Berücksichtigung im Strassenbauprogramm. Zu dieser Thematik ist zudem ein Memorialsantrag der GLP hängig.

### *7.4.3. Grundsätze für die Steuerbemessung*

Die Grünen und die Gemeinde Glarus verlangten, dass Steuerobjekte nach dem Gesamtgewicht und dem Ausstoss an fossilen Treibhausgasen bzw. dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss besteuert werden sollen. Entsprechend dem Leitprinzip des einfachen und praktikablen Vollzugs wird bei den Bemessungsfaktoren für die Steuer auf Werte abgestellt, welche im Fahrzeugausweis eingetragen sind. Das trifft auf den Ausstoss von CO<sub>2</sub> oder anderen Treibhausgasen nicht zu. Im Weiteren ist auch auf die Ausführungen in Ziffer 3.5.5 zu verweisen.

Zu den Bemessungsfaktoren gilt es anzumerken, dass eine lediglich auf dem Gesamtgewicht basierende Steuer ökologisch wie fiskalisch nur wenig differenzierend wäre. Der Wortlaut von Artikel 16 Absatz 1 dieses Gesetzentwurfs spricht von Gesamtgewicht oder Leistung und trägt damit den Bestimmungen in den Artikeln 21 und 22 Rechnung. Für leichte und schwere Personenwagen nach Artikel 17 ist sodann die Kombination von Gewicht und Leistung im Sinne von Artikel 16 Absatz 2 vorgesehen.

Die von einer Privatperson ins Spiel gebrachte Bemessungsgrundlage nach gefahrenen Kilometern würde voraussetzen, dass die pro Jahr gefahrenen Kilometer erhoben werden. Dazu müsste ein Gerät zur Erfassung der Kilometerleistung – analog zu den Erfassungsgeräten bei den Lastwagen für die lenkungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) – installiert

werden. Im Widerspruch zum Leitprinzip des einfachen und praktikablen Vollzugs würde dies einen beträchtlichen Aufwand verursachen. Das Gleiche gilt, wenn man diesbezüglich auf die Selbstdeklaration durch die Fahrzeughalterinnen und -halter setzen würde. Ein solches System würde ein griffiges und damit aufwendiges Kontrollregime nach sich ziehen.

Die Grünen und die Gemeinde Glarus regten zu Artikel 16 Absatz 4 an, die Kann-Formulierung durch eine zwingende Bestimmung zu ersetzen. Steuerabzüge für alternativ angetriebene Fahrzeuge zum Ausgleich ihres höheren Gesamtgewichts oder ihrer höheren Maximalleistung wären dadurch zwingend.

Das Mehrgewicht und die Mehrleistung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bedürfen des Ausgleichs. Das Mehrgewicht beträgt bei kleineren Akkugrößen etwas weniger als 20 Prozent, bei den grösseren Akkus ist die Differenz sogar noch höher. Der pauschale Ausgleichsfaktor führt zu einem leichten Vorteil für Elektroautos mit kleinen Akkus. Bei grösseren Akkus wird das Mehrgewicht nicht voll ausgeglichen, womit der ökologischen Belastung aus Herstellung und Rezyklierung der Akkus Rechnung getragen wird. Aufgrund des technischen Fortschritts ist es durchaus denkbar, dass das Mehrgewicht in Zukunft weniger als durchschnittlich 20 Prozent betragen könnte. Was die Leistung betrifft, so gilt es festzustellen, dass das Verhältnis zwischen Spitzen- und Dauerleistung bei den Elektrofahrzeugen stark variiert. Der technische Ausgleichsfaktor kompensiert hier den durchschnittlichen Unterschied in der Normleistung gemäss Fahrzeugzulassung. Diese ist für Elektrofahrzeuge durchschnittlich 30 Prozent höher als für Verbrennerfahrzeuge. Dies zeigt, dass nebst der gesetzlich festgelegten Höhe des maximalen Abzugs die Flexibilität in der Ausgestaltung desselben gewahrt bleiben muss. Dem trägt die Kann-Bestimmung in Absatz 4 Rechnung. Die Einzelheiten sind in der regierungsrätlichen Verordnung zu regeln.

Zum Einwand des VCS, wonach mit Flüssiggas betriebene Fahrzeuge fehlen würden (aktuell ein einziges Fahrzeug im Kanton), gilt es anzumerken, dass auf eine separate Nennung verzichtet werden kann. Denn solche Fahrzeuge sind wie Verbrenner-Fahrzeuge zu behandeln. Dies zeigt sich am Beispiel eines Audi Q8 anhand des CO<sub>2</sub>-Ausstosses:

- Audi Q8, angetrieben mit Flüssiggas, hat einen Ausstoss von 227 g CO<sub>2</sub>/km
- Audi Q8, angetrieben mit Benzin oder Diesel, hat einen Ausstoss zwischen 224–248 g CO<sub>2</sub>/km.

#### 7.4.4. *Steuerbemessung bei Personenwagen*

Der Vorschlag des VCS, wonach der Steuersatz nach dem Gewicht exponentiell statt linear ansteigen soll, würde zu einer unerwünschten höheren Steuerbelastung für Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge, die üblicherweise von Familien benützt werden und tendenziell grösser und schwerer sind, führen. Im Weiteren wurde angeregt, den Gewichtssteuersatz für Elektrofahrzeuge im Gegensatz zu den Verbrenner-Fahrzeugen zu reduzieren, um einen Anreiz für ein Umsteigen auf Elektromobilität zu schaffen. Diesbezüglich gilt es auf die Erfahrungen aus dem Bonus-/Malus-System zu verweisen. Dieses schuf keinen wesentlichen Anreiz zugunsten eines Kaufs eines Elektrofahrzeuges. Um die Ertragsstabilität gewährleisten zu können, ist von einer Reduktion des Gewichtssteuersatzes bei Elektrofahrzeugen abzusehen. In diesem Kontext gilt es jedoch, auf die für vier Jahre vorgesehene Rabattierung bei emissionsfrei angetriebenen Motorfahrzeugen hinzuweisen. Dies führt zu einer Abfederung der Besteuerung bei den Elektrofahrzeugen. Gleichzeitig wird dadurch ein Anreiz für den Kauf eines Elektrofahrzeuges geschaffen.

#### 7.4.5. *Steuerbemessung bei Transportfahrzeugen*

Die FDP regte betreffend die Lastwagen, Sattelschlepper und Sattelmotorfahrzeuge an, die in Artikel 20 Absätze 2 und 3 festgelegten Nutzlasten zu prüfen. Denn durch die Elektrifizierung werde die Nutzlast bei Sachtransporten reduziert. Die Nutzlast bezeichnet das Gewicht der Ladung, das zusätzlich zum Eigengewicht transportiert werden darf und das vom Her-

steller festgelegt wird. In der Folge wirkt sich bei einem elektrifizierten Sachtransporter (Lastwagen, Sattelschlepper und Sattelmotorfahrzeug inklusive Auflieger) die reduzierte Nutzlast im Sinne einer reduzierten Steuerbelastung aus.

#### *7.4.6. Steuerbemessung bei besonderen Fahrzeugkategorien*

Der VCS und die GLP warfen die Fragen auf, ob die Bemessung der Steuer bei den landwirtschaftlichen Spezialfahrzeugen nicht vereinfacht werden könnte. Dies soll auch der Tendenz zu immer grösseren Traktoren und Fahrzeugen entgegenwirken. Vorgeschlagen wurde etwa eine exponentiell ansteigende Gewichtssteuer. Der VCS schlug zudem vor, die Steuer für Motorfahräder aus Gründen der Kostendeckung von 20 auf 40 Franken anzuheben. Bezüglich Veteranenfahrzeuge wollten die Grünen die Steuer auf maximal 400 Franken beschränken, während eine Privatperson eine Pauschalsteuer von 145 Franken beliebt machte.

Der Fuhrpark der Landwirtschaft zeichnet sich durch eine Vielzahl von Spezialfahrzeugen aus. Die bisherige Aufgliederung hat sich in der Vergangenheit bewährt. Unter Berücksichtigung der Leitprinzipien der Einfachheit und der Ertragsneutralität erweist sich eine Weiterführung des bisherigen Systems im Bereich dieser Spezialfahrzeuge als sachgerecht. Zu verwerfen ist auch die Idee, Bedürfnisse des Marktes mittels komplizierten und ineffizienten fiskalischen Instrumenten steuern zu wollen. Bei der Steuer für Motorfahräder gilt es zu berücksichtigen, dass neben der Steuer auch noch Kosten für die Vignette und die Versicherung anfallen, womit die Gesamtbelastung dann fast bei den angeregten 40 Franken liegt. Zudem ist das Kostendeckungsprinzip bei Steuern eben gerade nicht relevant und anwendbar. Betreffend die vorgeschlagene Sonderregelung für Veteranenfahrzeuge gilt es zu bedenken, dass «Veteranen» häufig als Zweitfahrzeug gehalten werden, für die dann sowieso die Steuerermässigung für Wechselschild-Fahrzeuge gemäss Artikel 23 zum Tragen kommt. Auch aus ökologischen Gründen ist von einer Privilegierung dieser mindestens 30 Jahre alten Oldtimer mit veralteten Motoren abzusehen. Eine Pauschalierung ist deshalb zu verwerfen, weil Veteranenfahrzeuge den Bereich von einem Motorroller bis zu einem tonnenschweren Lastwagen beschlagen können; eine indifferente Besteuerung erwiese sich als ungerecht und wenig sachgerecht.

#### *7.4.7. Steuerrabatt für emissionsfrei angetriebene Motorfahrzeuge*

Diverse politische Parteien und Verbände wollten die befristete Rabattierung von 25 Prozent auf die Grundsteuer in zeitlicher Hinsicht anders geregelt haben, als dies der Regierungsrat in der Vernehmlassungsversion vorschlug. Eine Verkürzung der Rabattierungsdauer von vier Jahren schlugen die Die Mitte (ein Jahr), der TCS und der AGVS (zwei Jahre) sowie die FDP (weniger als vier Jahre oder gänzlicher Verzicht) vor. Auf der anderen Seite wollte die SP die Rabattierung mindestens bis 2032 ausgedehnt wissen und an CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele knüpfen.

Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Rabattierung verfolgt mehrere Zielsetzungen: Einerseits soll der ökologische Aspekt des neuen Steuersystems – namentlich bei den Personewagen – mit der Rabattierung noch weiter optimiert werden. Zum anderen soll damit auch dem Vertrauensschutz für eine gewisse Übergangszeit Rechnung getragen werden, insbesondere gegenüber jenen Käuferinnen und Käufern, die ihr Fahrzeug wegen des steuerrechtlichen Bonus gemäss geltendem Recht gekauft hatten. Der bisherige Bonus läuft so aus Gründen der Billigkeit in Form des Rabattes entsprechend aus, und zwar in Anlehnung an die bestehende Praxis, wonach ein Bonus für das angebrochene Jahr und zwei weitere Kalenderjahre gewährt wird. Aus den dargelegten Gründen erachtet der Regierungsrat das Rabattierungssystem als differenziert und fair, weshalb er daran festhält.

#### *7.4.8. Kompetenzordnung*

Die GLP und der VCS monierten die Kompetenzverschiebungen vom Landrat hin zum Regierungsrat. Die Sorge der beiden Vernehmlassungsteilnehmenden ist jedoch unbegründet. Das Legalitätsprinzip hat im Steuerrecht einen hohen Stellenwert. Die diesbezüglich im EG

SVG aufgehobenen Regelungen finden sich nun im Entwurf des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben.

## **8. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

### **8.1. Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben**

#### *Erlasstitel und Ingress*

Das Abgaberecht im Bereich des Strassenverkehrs soll künftig in einem eigenen Gesetz geregelt werden. Der Titel trägt dieser Absicht Rechnung. Im Ingress wird auf die einschlägige Ermächtigung zum Erlass von kantonalen Steuern in der Kantonsverfassung und im Bundesrecht Bezug genommen.

#### *Artikel 1; Gegenstand*

Das Thema des betreffenden Gesetzes wird deklariert und abgegrenzt: Regelungsgegenstand sind Steuern und Gebühren aus dem Strassenverkehr.

#### *Artikel 2; Zuständige Behörde*

Praxisgemäss (seit dem Projekt «Verwesentlichung der kantonalen Rechtsetzung») legt der Regierungsrat die sachlichen Zuständigkeiten der Vollzugsbehörden selber fest, und zwar mittels Bestimmungen in einer Verordnung. Vorgesehen als Vollzugsbehörde ist das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Glarus.

#### *Artikel 3; Steuersubjekt*

Aus Gründen der Rechtssicherheit sollen die Rechtsbegriffe klarer als bisher definiert und im ganzen Erlass einheitlich verwendet werden. Dabei lehnt man sich an die anerkannten Begriffe der allgemeinen Steuerpraxis an.

#### *Artikel 4; Mitwirkungspflichten der Steuersubjekte*

Die massgeblichen tatsächlichen Informationen zur Erhebung der Strassenverkehrssteuern sind für die zuständige Veranlagungsbehörde in der Regel aus amtlichen Quellen erschliessbar. Trotzdem sind Situationen denkbar, in denen die Behörde auf wahrheitsgemässe Auskünfte der potenziell steuerpflichtigen Personen angewiesen ist, so zum Beispiel im Zusammenhang mit der Bestimmung des «Standortes» eines Fahrzeuges (Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird).

#### *Artikel 5; Steuerobjekt*

Anknüpfungspunkt für die Besteuerung der Steuersubjekte ist der Betrieb eines Motorfahrzeuges oder Anhängers auf öffentlichen Strassen. Wer also zum Beispiel sein Motorfahrzeug ausschliesslich auf seinem Privatgrundstück oder auf dem in seinem Eigentum befindlichen Industrieareal bewegt, braucht weder ein Kontrollschild zu lösen noch die kantonale Strassenverkehrssteuer zu bezahlen.

#### *Artikel 6; Ausnahmen von der Steuerpflicht*

Dem Legalitätsprinzip im Abgaberecht gehorchend ist nicht nur die Steuerpflicht, sondern es sind auch die Ausnahmen davon auf formell-gesetzlicher Stufe zu regeln. In den Grundzügen lehnt sich die künftige Regelung materiell an die aktuellen Bestimmungen in Artikel 8 EG SVG an. Gleichzeitig wird die Formulierung redaktionell geschärft und modernisiert. Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons, der Gemeinden, öffentlich-rechtlicher Korporationen oder von Zweckverbänden werden von der Steuerpflicht befreit, soweit sie ausschliesslich dienstlich verwendet werden. Zudem werden auch die Motorfahrzeuge und Anhänger des konzessionierten fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehrs von der Steuerpflicht befreit.

Auf die Besteuerung von Fahrrädern (ohne Motor) soll im Kanton Glarus auch weiterhin verzichtet werden (die E-Bikes sollen gleichbehandelt werden). Die bisherige Bestimmung für Motorfahräder (Mofas) im Anhang zur landrätlichen Verordnung über den Strassenverkehr (Art. A1-1 Abs. 17) wird in Artikel 22 Absatz 12 des neuen Gesetzes überführt, unter Anpassung des Tarifs an die zwischenzeitlich eingetretene Teuerung (von 15 auf 20 Fr.).

Übernommen wird auch die bisherige Möglichkeit, dass Personen mit Bewegungseinschränkungen ganz oder teilweise von der Steuerpflicht befreit werden können. Die Details wird der Regierungsrat in einer Verordnung regeln.

#### *Artikel 7; Steuerperiode*

Eine entsprechende Regelung auf Gesetzesstufe gab es bisher im Verkehrssteuerrecht nicht (vgl. aber z. B. Art. 48 StG). Die bestehende Bestimmung in Artikel 2 der regierungsrätlichen Verordnung zum Strassenverkehrsrecht und zu den Strassenverkehrsabgaben wird sinngemäss in das neue Gesetz überführt.

#### *Artikel 8; Beginn und Ende der Steuerpflicht*

Im geltenden Recht beschränkt man sich dazu auf das Wesentlichste; der betreffende Inhalt wird in das neue Gesetz überführt. Der neue Artikel wird um weitere Bestimmungen ergänzt, die sich bisher auf Stufe regierungsrätliche Verordnung befanden, materiell aber durchaus auf Gesetzesstufe zu regeln sind, weil sie Grundlegendes der Verkehrssteuern betreffen.

In örtlicher Hinsicht knüpft die Steuerpflicht an den «Standort» an, der sich nach Artikel 77 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) bestimmt. Danach gilt als Standort der Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird. In der Praxis erweist sich die Durchsetzung dieser Bestimmung und damit der örtlichen Steuerpflicht als schwierig, insbesondere aus Gründen der Beweisführung.

#### *Artikel 9; Zahlungsverzug*

Gemäss Artikel 16 Absatz 4 Buchstabe b des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) kann der Fahrzeugausweis auf angemessene Dauer entzogen werden, solange die Verkehrssteuern oder -gebühren des Halters nicht entrichtet sind. Das kantonale Recht führt diese bundesrechtliche Kann-Vorschrift aus und macht daraus eine zwingende Bestimmung. Die zuständige kantonale Behörde hat kein Ermessen mehr. Da es sich um einen Eingriff in verfassungsmässige Rechte handelt, ist eine Regelung auf formell-gesetzlicher Stufe nötig. Auch die Grundzüge des Verfahrens sollen in diesem Artikel geregelt werden.

#### *Artikel 10; Nachzahlung und Rückerstattung*

Aus Gründen der Rechtssicherheit soll auf Gesetzesstufe festgehalten werden, dass Steuerforderungen des Kantons wie auch Steuerguthaben der Steuersubjekte von Amtes wegen auszugleichen sind.

#### *Artikel 11; Verjährung*

Die Bestimmung über die Verjährung von Ansprüchen aus dem kantonalen Strassenabgaberecht fand bisher ihre Rechtsgrundlage im Verordnungsrecht des Regierungsrates. Die Verjährungsfrist wird auf fünf Jahre seit Fälligkeit festgesetzt.

#### *Artikel 12; Steuerinkasso und Ausführungsrecht*

Der Regierungsrat wird im Gesetz ermächtigt, das Nähere zu Spezialfällen in Bezug auf Steuerobjekte (die bereits bisher auf Verordnungsstufe geregelt waren) sowie zur für die Bewirtschaftung der Strassenverkehrsabgaben zuständigen Behörde zu regeln. Wie bis anhin wird dies voraussichtlich das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt sein.

Der Regierungsrat soll ermächtigt werden, bei den Strassenverkehrssteuern eine Teuerungsanpassung vorzunehmen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

#### *Artikel 13; Verwendung des Steuerertrages*

Der bewährte Schlüssel zur Verteilung des Steuerertrages zwischen Kanton (5/6) und Gemeinden (1/6) wird unverändert in das neue Recht überführt. Entgegen dem Wortlaut des geltenden Rechts hat der Landrat von seiner Kompetenz, den Gemeindeanteil auf die drei Gemeinden aufzuschlüsseln, nicht Gebrauch gemacht. Es hat sich in der Folge eine bei den Gemeinden anerkannte Praxis entwickelt, die nun in den Grundsätzen in einem neuen Absatz 3 explizit festgehalten wird.

#### *Artikel 14; Rechtsöffnungstitel*

Mit der betreffenden Bestimmung wird klargestellt, dass in Rechtskraft erwachsene Steuer- und Gebührenentscheide bzw. Rechnungen einen definitiven Rechtsöffnungstitel darstellen.

#### *Artikel 15; Strassenverkehrsgebühren*

Die bisherige Bestimmung in Artikel 11 EG SVG wird inhaltlich in das neue Gesetz übernommen und legitimiert in Form einer Delegationsbestimmung den Erlass eines bzw. die Beibehaltung des Gebührentarifs, den der Regierungsrat erlassen hat. Die bestehende Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr und in der Schifffahrt aus dem Jahr 2015 (StrGebV) hat sich bewährt und bedarf keiner inhaltlichen Änderungen.

#### *Artikel 16; Grundsätze [der Steuerbemessung]*

Im Sinne einer Grundsatzbestimmung werden die hauptsächlich angewendeten Steuerbemessungsfaktoren bezeichnet. Es sind dies entweder das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs oder die Leistung. Da je nach Konstellation auch Kombinationen von Faktoren zwecks Realisierung einer sachgerechten Besteuerung umsetzbar sein müssen, wird dies einleitend in Absatz 2 ebenfalls festgehalten. Schliesslich wird in Absatz 3 aus Gründen der Rechtssicherheit statuiert, dass der Gesetzgeber von diesen Grundsätzen abweichen darf und soll, soweit dies wiederum aus sachlichen Gründen gerechtfertigt ist. Damit wird namentlich die rechtliche Basis für die gesonderte Besteuerung von mengenmässig eher weniger ins Gewicht fallenden, exotischeren Fahrzeugkategorien gemäss Artikel 22 gelegt.

Die Gesetzesdelegation an den Regierungsrat in Absatz 4 ermächtigt diesen, einen technischen Ausgleich für das Mehrgewicht bzw. die Mehrleistung von BEV, FCEV und PHEV zu gewähren, allerdings beschränkt auf eine maximale Obergrenze von 30 Prozent. Die Details werden in einer regierungsrätlichen Verordnung geregelt. Aus Gründen der Klarheit wird einleitend in Absatz 5 die Sonderregelung für die Wechsel- und Händlerschilder vorbehalten.

#### *Artikel 17; Personenwagen*

Bei der Kategorie der Personenwagen handelt es sich um die grösste Fahrzeugflotte im Kanton. Gemäss Artikel 11 Absatz 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) wird von Bundesrechts wegen unterschieden zwischen leichten Personenwagen (Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen; Klasse M1 bis 3,5 t) und schweren Personenwagen<sup>2</sup> (Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen; Klasse M1 über 3,5 t). Die verwendete Klasseneinteilung nach EU-Recht findet sich im Bundesrecht in Artikel 12 VTS abgebildet.

Diese Kategorien von Personenwagen sollen künftig nicht mehr gemäss Hubraum, sondern nach ihrem Gesamtgewicht und der Leistung besteuert werden. Aufgrund einer Modellierung

---

<sup>2</sup> Die Kleinbusse (leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen; Klasse M2 bis 3,5 t) werden in Artikel 18 geregelt.

durch die beigezogene beratende Firma unter Berücksichtigung des anzuweisenden jährlichen Steuerertrages wurde der Steuerfaktor pro Einheit (für Kilogramm wie auch für Kilowatt) errechnet. Wie bereits ausgeführt, sind Fahrzeuge mit Alternativantrieben tendenziell schwerer als Motorwagen mit fossilem Antrieb und kommen deshalb in den Genuss von antriebsbedingten Ausgleichen gemäss Artikel 16 Absatz 4.

#### *Artikel 18; Kleinbusse sowie leichte und schwere Motorwagen*

Kleinbusse (leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen; Klasse M2 bis 3,5 t) sowie die Motorwagen sollen neu nach dem Gesamtgewicht besteuert werden, und zwar mit 0.141 Franken pro Kilogramm. Die schweren Motorwagen wurden bisher sinnwidrig nach Nutzlast besteuert, was nun zugunsten einer rechtsgleichen Behandlung behoben wird.

#### *Artikel 19; Gesellschaftswagen und Gelenkbusse*

Für Gesellschaftswagen und Gelenkbusse (schwere Motorwagen zum Personentransport mit mindestens zehn Sitzplätzen; Klassen M2 und M3 über 3,5 t) soll ebenfalls eine eigene Bestimmung geschaffen werden. Denn diese Fahrzeugkategorien wurden bereits bisher nicht analog zu den anderen Personenwagen nach Hubraum besteuert, sondern nach der Anzahl von Sitzplätzen (à 40 Fr. pro Sitzplatz, neu 50 Fr.).

#### *Artikel 20; Motorwagen zum Sachentransport*

Bei den Motorwagen zum Sachentransport wird unterschieden zwischen Lieferwagen (leichte Motorwagen, Klasse N1 bis 3,5 t), Lastwagen (schwere Motorwagen, Klassen N2 und N3) sowie Sattelschleppern und Sattelmotorfahrzeugen. Während bei den leichteren Lieferwagen neu das Gesamtgewicht des Fahrzeugs das massgebliche Kriterium bildet, werden die Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge und die Sattelschlepper wie bisher nach der Nutzlast besteuert; allerdings wurde bei den Ansätzen der Teuerung Rechnung getragen.

#### *Artikel 21; Motorräder, Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motorschlitten*

Die relativ grosse Flotte der Motorräder wurde bisher über Pauschalen besteuert (vgl. die Abs. 14–16 im Anhang zur Verordnung über den Strassenverkehr). Künftig sollen diese Fahrzeuge nach der Leistung besteuert werden.

#### *Artikel 22; Besondere Fahrzeugkategorien*

Bei den verbleibenden, mengenmässig nicht so sehr ins Gewicht fallenden Fahrzeugkategorien soll in der Regel an den bisherigen Bemessungsfaktoren festgehalten werden. Da es sich bei der Bemessungsgrundlage um einen Gegenstand handelt, der grundsätzlich auf formell-gesetzlicher Stufe zu regeln ist, werden die betreffenden bisherigen Bestimmungen von der landrätlichen Verordnung in das neue Gesetz überführt, unter Berücksichtigung einer besseren systematischen Gliederung. Die betreffenden Ansätze wurden der zwischenzeitlich eingetretenen Teuerung angepasst.

Als Spezialfall sei hier ausdrücklich erwähnt: Gemäss geltendem Recht werden Anhänger an gewerblichen Traktoren nach Anhängertarif besteuert, wobei ein Anhänger steuerfrei ist (Anhang zur Verordnung über den Strassenverkehr, Art. A1-1 Abs. 18 Bst. b). Diese Bestimmung erwies sich in der Praxis als nicht umsetzbar. Künftig sollen die Anhänger an gewerblichen Zweiachstraktoren pauschal mit 40 Franken pro Fahrzeug besteuert werden.

#### *Artikel 23; Fahrzeuge mit Wechsel-Kontrollschildern*

Sogenannte Wechselschilder werden nur für maximal zwei Fahrzeuge unter sich und desselben Halters oder derselben Halterin und mit Standort im gleichen Kanton abgegeben. Für jedes Fahrzeug, das mit Wechselschildern verwendet wird, ist ein gesonderter Fahrzeugaus-

weis auszustellen (Art. 13 der Verkehrsversicherungsverordnung, VVV). Von den Fahrzeugen, für die ein Wechselschild erteilt wurde, darf stets nur jenes im öffentlichen Verkehr verwendet werden, welches das Schild am Fahrzeug trägt (Art. 14 Abs. 1 VVV). Die bisherige Regelung wird inhaltlich unverändert übernommen, immerhin mit einer redaktionellen Klärstellung des Wortlauts.

In Absatz 2 wird eine Bestimmung aus dem Verordnungsrecht in das neue Gesetz übernommen. Diese verbietet, dass steuerbefreite Fahrzeuge mit Wechselschildern ausgerüstet werden, unter Vorbehalt der gesetzlich geregelten Ausnahmen. Absatz 3 regelt die rechtlichen Konsequenzen bei missbräuchlicher Verwendung von Wechselschildern.

#### *Artikel 24; Fahrzeuge mit Händlerschildern (Kollektiv-Fahrzeugausweisen)*

Die Abgabe und Verwendung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen in Verbindung mit Händlerschildern ist in den Artikeln 22–26 VVV geregelt. Fahrzeuge mit Händlerschildern dürfen nur für bestimmte Verwendungszwecke eingesetzt werden, unter anderem für Überführungsfahrten im Zusammenhang mit dem Fahrzeughandel, mit Reparaturen oder Umbauten, zum Erproben von neuen Fahrzeugen oder für die amtliche Fahrzeugprüfung. Der bisherige Regelungsinhalt auf Stufe landrätlicher Verordnung wird in das neue Gesetz überführt. Die bisherigen Ansätze sollen ebenfalls der Teuerung entsprechend angepasst werden.

#### *Artikel 25; Fahrzeuge mit Tagesausweis*

Das kantonale Recht enthielt bisher keine Bestimmungen über die Besteuerung von Motorfahrzeugen, für welche das Strassenverkehrsamt auf Gesuch hin für bestimmte Verwendungszwecke einen Tagesausweis ausgibt (siehe zum Ganzen Art. 20 ff. VVV). Die Steuer wird in Form einer Tagespauschalsteuer von 10 Franken erhoben.

#### *Artikel 26; Neuartige Fahrzeugkategorien*

Damit die Landsgemeinde nicht bei jeder künftigen technischen Weiterentwicklung von Strassenverkehrsfahrzeugen oder bei Gesetzeslücken betreffend Steuerobjekte bemüht werden muss, soll der Regierungsrat die Kompetenz erhalten, die Steuerpflicht sowie die Bemessungsgrundlagen auf Stufe Verordnung festzulegen. Dabei hat der Regierungsrat selbstverständlich nach pflichtgemäßem Ermessen vorzugehen, und beim Auftauchen von Regelungsbedürfnissen von grossem öffentlichen Interesse trotz dieser Bestimmung den Souverän zu begrüssen. Namentlich bei der Festlegung der Steuerbemessungsfaktoren hätte sich der Regierungsrat analogieweise möglichst an die bereits bestehenden Bestimmungen im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zu halten.

#### *Artikel 27; Rechtsschutz*

Bis anhin gilt für den Rechtsschutz im Bereich Strassenverkehrsabgaben gestützt auf Artikel 5 EG SVG der Regelinstanzenzug, sodass Artikel 103 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG) zur Anwendung gelangt. Die Steuer- und Gebührenrechnungen des Glarner Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes enthalten zwar den Vermerk, dass sie Entscheide bzw. Verfügungen darstellen. Die gesetzlichen Anforderungen (s. dazu Art. 64 Abs. 1 Bst. c und Art. 74 Abs. 1 Bst. b Verwaltungsrechtspflegegesetz) in Bezug auf rechtliches Gehör und rechtsgenügeliche Begründung werden jedoch kaum erfüllt. Dementsprechend soll neu ein Einspracheverfahren eingeführt werden, mit dem die Steuerpflichtigen den Steuerbescheid nochmals vor das verfügende Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt tragen können. Erst der einlässlich begründete Einspracheentscheid ist bei der Regelinstanz, das heisst aktuell beim zuständigen Departement Sicherheit und Justiz, mittels Verwaltungsbeschwerde anfechtbar.

Für den Instanzenzug beim Erlass von Verkehrsanordnungen durch die Kantonspolizei sowie bei Administrativmassnahmen durch die Staats- und Jugendanwaltschaft gelten spezielle Bestimmungen, die auch weiterhin im EG SVG aufzufinden sind.

### *Artikel 28; Übergangsbestimmung*

Die nach geltendem Recht gestützt auf Artikel 8a EG SVG und Artikel 3 Absatz 1 der Verkehrssteuernrabbattverordnung gewährten Boni für energieeffiziente Personenwagen sollen auf das Inkrafttreten des neuen Rechts hin aufgehoben werden. Dieser Ansatz ist umso mehr vertretbar, als in den bonus-berechtigten Energieeffizienz-Kategorien fast nur noch Elektrofahrzeuge vertreten sind. Diese sollen während einer Übergangszeit von vier Jahren einen Rabatt von 25 Prozent auf die Grundsteuer erhalten.

Die Halterinnen und Halter, deren Personenwagen aktuell mit einem Malus-Zuschlag belastet sind, haben einen solchen mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes nicht mehr zu bezahlen. Die Verkehrssteuernrabbattverordnung wird auf das Inkrafttreten des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben hin aufgehoben werden können.

## **8.2. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr**

### *Artikel 3a; Delegation von Aufgaben*

Es hat sich in der Vergangenheit immer wieder das Bedürfnis gezeigt, dass gewisse Verwaltungsaufgaben an Dritte ausgegliedert werden können. Die Kantonsverfassung verlangt dafür entweder eine gesetzliche Grundlage oder eine Delegationsbestimmung, die nun geschaffen wird.

### *Artikel 11b; Meldepflichten*

Die Pflicht zur Meldung von Adressmutationen durch die Fahrzeughalterinnen und -halter ist bereits im Bundesrecht geregelt und bedarf keiner zusätzlichen Bestimmung im kantonalen Recht. Überführt wird aber die Vorschrift in der bisherigen landrätlichen Verordnung, dass die Fahrzeuglenkenden verpflichtet sind, der Behörde Gebrechen zu melden, welche die Fahreignung beeinträchtigen könnten. Die Verwaltungsbehörden von Kanton und Gemeinden werden ausserdem von Rechts wegen ermächtigt, entsprechende Feststellungen der zuständigen Zulassungsbehörde zukommen zu lassen, womit ein gesetzlicher Rechtfertigungsgrund für die Datenbekanntgabe geschaffen wird. Die vereidigten Angestellten der Kantonspolizei werden zwingend in die Pflicht genommen, Verdachtsgründe zu melden.

### *Artikel 11c; Kontrollschilder*

Die grundlegenden Leitlinien betreffend Kontrollschilder sollen ebenfalls im Gesetz selber normiert werden, gerade auch hinsichtlich der zulässigen Abgabearten. Die Details, namentlich auch im Bereich von privilegierten Übertragungen unter Verwandten und Ehegatten, soll aber stufengerecht der Regierungsrat festlegen.

### *Artikel 11d; Verknüpfung von Informationssystemen*

Gemäss Artikel 20 Absatz 2 des kantonalen Gesetzes über die Information der Öffentlichkeit, den Datenschutz und das Archivwesen (IDAG) dürfen Personendaten von der Verwaltung bei anderen öffentlichen Organen erhoben werden, wenn und soweit insbesondere eine gesetzliche Grundlage es erlaubt. Das Strassenverkehrsamt bewältigt ihr Tagesgeschäft mit Hilfe der Geschäftsapplikation CARI. Wie bei anderen Teilen der kantonalen Verwaltung auch ist ein Datenaustausch zwischen dieser Software des Strassenverkehrsamtes und der Datenplattform Geres, die auf den Einwohnerregistern der drei Gemeinden basiert, installiert und in der Verordnung zum Betrieb einer kantonalen Datenplattform gemäss dem Einführungsgesetz zum Registerharmonisierungsgesetz abgebildet. Um den Anforderungen des Datenschutzrechts Rechnung zu tragen, soll die bisherige Rechtsgrundlage in der regierungsrätlichen Verordnung zum Strassenverkehrsrecht und zu den Strassenverkehrsabgaben in das neue Gesetz überführt werden, womit die demokratische Legitimation gestärkt und dem Legalitätsprinzip im Datenschutzrecht nachgekommen wird. Der Umfang des automatisierten Datenabgleichs wird ausserdem insofern erweitert, als neu auch die Todesfälle dem Strassenverkehrsamt zugänglich gemacht werden. Hintergrund und Rechtfertigung sind

eine Vielzahl von Ereignissen, bei denen in der Vergangenheit Rechnungen an verstorbene Personen ausgestellt wurden, was bei den Hinterbliebenen für Irritation und Ärger sorgte.

#### *Artikel 15a; Dienstliche Fahrten*

Mit dieser neuen Bestimmung wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die Fahrten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (z. B. in medizinischen Notfällen) generell gestattet.

#### *Aufzuhebende Gesetzesartikel im EG SVG*

Jene Bestimmungen des geltenden Rechts, die künftig im neuen Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben ihren Platz gefunden haben, können und müssen im EG SVG aufgehoben werden. Es handelt sich um die Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c, Artikel 6–11a sowie Artikel 13 des EG SVG.

### **9. Aufhebung der Verordnung über den Strassenverkehr**

Mit Erlass des neuen Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben kann die bisherige landrätliche Verordnung über den Strassenverkehr aufgehoben werden. Denn die Grundlagen zur Steuerpflicht und -bemessung werden nun auf Gesetzesstufe geregelt. Im Weiteren sind in dieser Verordnung Bestimmungen enthalten, welche bereits im Bundesrecht ihren Niederschlag finden. Auf eine Wiederholung im kantonalen Recht kann – auch im Interesse der Verwesentlichung der Rechtsetzung – verzichtet werden, da Bundesrecht dem kantonalen Recht ohnehin vorgeht. Einzelne wenige Bestimmungen wurden ausserdem in das EG SVG überführt. Die Aufhebung der Verordnung über den Strassenverkehr steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Landsgemeinde zum neuen Gesetz.

### **10. Inkrafttreten**

Stimmt die Landsgemeinde dem neuen Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zu, sind auf Verordnungsstufe die Details zu regeln. Deshalb soll der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens festlegen. Vorgesehen ist ein Inkrafttreten per 1. Januar 2027.

### **11. Erläuterungen zur Saldoneutralität**

Der Begriff der Saldoneutralität bezieht sich auf die bestehende Regelung von Artikel 8a Absatz 4 EG SVG, der im Zusammenhang mit der Ökologisierung der kantonalen Strassenverkehrssteuern auf den 1. Januar 2012 eingeführt wurde. Dabei geht es darum, dass das Verhältnis von Boni (Steuerermässigung) und Mali (Steuerzuschläge) mittelfristig ausgeglichen sein soll.

Wie bereits unter Ziffer 3.2 ausgeführt, lässt sich die Saldoneutralität zwischen Boni und Mali nicht mit vertretbarem Aufwand erreichen. Per Ende 2024 stellte sich die Situation wie folgt dar:

- Zuschlag (Malus) Ökosteuer 2024:	533'690 Fr.
- Steuerreduktion (Bonus) Ökosteuer 2024:	<u>114'794 Fr.</u>
- Saldo 2024:	418'896 Fr.

Insgesamt erfüllt das seit 2012 umgesetzte Bonus-Malus-System die Erwartungen nicht. Aufwand und Nutzen stimmen nicht überein. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, das aufwendige Bonus-Malus-System durch ein befristetes einfaches Rabatt-System zu ersetzen.

## 12. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Für die einzelnen Fahrzeughalterinnen und -halter können sich je nach genutztem Fahrzeug Änderungen in der Höhe der Besteuerung ergeben. Für rund 45 Prozent der Fahrzeughalterinnen und -halter beträgt die Differenz zur heutigen Steuer zwischen plus und minus 10 Prozent. Rund 31 Prozent bezahlen künftig mindestens 10 Prozent tiefere Steuern; rund 25 Prozent bezahlen hingegen künftig mindestens 10 Prozent mehr (vgl. Ziff. 5).

Mit dem neuen Gesetz und dem Systemwechsel werden die Gesamtsteuerträge stabil und im gleichen Umfang wie heute gehalten. Für die Implementierung des neuen Steuersystems in die Geschäftsverwaltungsapplikation CARI des Strassenverkehrsamtes wird mit einmaligen Investitionskosten von rund 70'000 Franken gerechnet. In personeller Hinsicht hat die Revision mittel- bis langfristig keine erheblichen Auswirkungen; in der Initialisierungsphase wird mit einem Anstieg von Rückfragen seitens der Steuerpflichtigen gerechnet.

## 13. Antrag

*Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,*

- 1. den beiliegenden Gesetzentwurf der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten; sowie*
- 2. der Aufhebung der Verordnung über den Strassenverkehr unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Landsgemeinde zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zuzustimmen.*

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Im Namen des Regierungsrates**

*Kaspar Becker, Landammann  
Arpad Baranyi, Ratsschreiber*

Beilagen:

- SBE Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben
- Synopse Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben
- SBE Aufhebung der Verordnung über den Strassenverkehr
- Schlussbericht EBP vom 11. August 2025 (nur online)