

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

24

MO 27

182

Frauenfeld, 26. Mai 2026

Nr. 292

Motion von Roger Stieger, Oliver Martin und Marcel Wittwer vom 2. Juli 2025 „Gleichbehandlung bei Strassenverkehrssteuer – Abschaffung von Bonus und Malus für Elektro- und fossilbetriebene Fahrzeuge“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Mit der Motion (3 Erstunterzeichner und 52 Mitunterzeichnerinnen und -zeichner) soll der Regierungsrat beauftragt werden, die gesetzlichen Grundlagen der Strassenverkehrsabgabe so anzupassen, dass der Steuerbonus für elektrisch betriebene Fahrzeuge aufgehoben (Ziffer 1) und der Malusbeitrag für fossilbetriebene Fahrzeuge gestrichen wird (Ziffer 2). Ferner soll eine ausgewogene und gleichwertige Steuerabgabe für alle Fahrzeugtypen eingeführt werden, die sich nicht nach der Antriebsart, sondern nach objektiven Kriterien wie z.B. Gewicht, Leistung oder Fahrzeugalter richtet (Ziffer 3).

Die Motion wird damit begründet, dass das heutige Bonus-Malus-System im Kanton Thurgau zu einer Ungleichbehandlung der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter bei der Strassenverkehrssteuer führe. Elektrofahrzeuge würden von einem Steuerbonus profitieren, während fossilbetriebene Fahrzeuge mit einem Malus belegt würden. Dies widerspreche dem Gebot der Steuergerechtigkeit. Das mit der Einführung des Bonus für Elektrofahrzeuge verfolgte Ziel der Förderung der Elektromobilität sei mittlerweile erreicht, so dass kein sachlicher Grund für eine weitere steuerliche Erleichterung bestünde. Der Malus treffe fossilbetriebene Fahrzeuge unabhängig von ihrer tatsächlichen Umweltwirkung oder Nutzung, was eine Benachteiligung derer darstellen würde, die aus wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Gründen noch nicht auf ein Elektrofahrzeug

2/10

umsteigen konnten, was eine einseitige Belastung darstelle, die sozial unausgewogen und nicht gleichrechtlich sei.

Die Instandhaltung und Nutzung der Strasseninfrastruktur betreffen alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, unabhängig vom jeweiligen Antrieb des Fahrzeugs. Faktoren wie Gewicht, Leistung und Nutzung des Fahrzeugs würden den Unterhalt und Verschleiss beeinflussen, nicht primär die Antriebsart. Daher solle sich eine verursachergerechte Steuerbemessung auf objektive Kriterien stützen und nicht auf politische Präferenzen für bestimmte Technologien.

Ein modernes Steuersystem müsse fair, technologieneutral und nachvollziehbar sein. Die Strassenverkehrsabgabe solle sich an realistischen und sachgerechten Kriterien orientieren und nicht auf der Antriebsart basieren. Der Kanton Thurgau solle mit der Abschaffung des Bonus-Malus-Systems ein Zeichen für eine ausgewogene, gerechte und technologieoffene Mobilitäts- und Steuerpolitik setzen.

2. Rechtslage

2.1. Bundesebene

Auf Bundesebene besteht kein einheitliches Gesamtsystem von Strassenverkehrsabgaben für Personenfahrzeuge. Die Zuständigkeiten sind zwischen Bund und Kantonen aufgeteilt. Der Bund erhebt insbesondere nutzungs- oder verbrauchsbezogene Abgaben, namentlich die pauschale Nationalstrassenabgabe gemäss Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG; SR 741.71), die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG; SR 641.81) und die Mineralölsteuer nach Mineralölsteuergesetz (MinöStG; SR 641.61). Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gemäss SVAG auf Motorfahrzeuge und Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen (t) bemisst sich nicht nach der Antriebsart, sondern nach den gefahrenen Kilometern in Verbindung mit dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (Art. 6 Abs. 1 SVAG). Zweck der Abgabe ist es, die dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegkosten und externen Kosten langfristig zu decken, soweit diese nicht anderweitig abgegolten sind (Art. 1 Abs. 1 SVAG). Die Einnahmen werden zu einem Drittel den Kantonen und zu zwei Dritteln dem Bund zugewiesen (Art. 19 Abs. 2 SVAG). Die Kantone verwenden ihren Anteil zum Ausgleich ungedeckter Kosten im Strassenverkehr (Art. 19 Abs. 3 SVAG). Zusätzlich erhalten die Kantone pauschale Entschädigungen für Vollzugsaufgaben, insbesondere für die Datenerfassung, die Kontrolle der Geräteinstallation bei der Zulassung, die Verhinderung von Zulassungen bei ausstehenden Forderungen sowie für die Erhebung der Abgabe und die Durchführung polizeilicher Kontrollen im Auftrag des Bundes. Für den Leichtverkehr, das heisst für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3.5 t, erhebt der Bund keine bundesrechtliche, gewichtsabhängige Abgabe. Der gesamte Personenwagenbereich unterhalb dieser Gewichtsschwelle fällt somit nicht in den Anwendungsbereich des SVAG.

3/10

2.2. Kantonale Ebene

2.2.1. Gesetzliche Grundlagen

Nach Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) bleibt das Recht der Kantone zur Besteuerung der Fahrzeuge und zur Erhebung von Gebühren gewahrt. Der Bund hat keinen Einfluss auf die Ausgestaltung dieser kantonalen Steuer und erlässt dementsprechend keine Vorgaben zu deren Bemessung (z.B. nach Gewicht, Leistung oder CO₂-Emissionen).

Im Kanton Thurgau sind die gesetzlichen Vorgaben zur Besteuerung von Motorfahrzeugen, Anhängern oder Motorfahrrädern im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; RB 741.1) geregelt. Ergänzende Vorschriften zu den Gebühren und zum Vollzug enthält die Strassenverkehrsabgabenverordnung (SVAV; RB 741.11). Gemäss § 1 Abs. 1 SVAG erhebt der Kanton eine Verkehrssteuer von den Halterinnen und Haltern von Motorfahrzeugen, Anhängern oder Motorfahrrädern, die gemäss den Bestimmungen des Bundes mit Kontrollschildern des Kantons versehen sein müssen. Sofern nicht pauschale Ansätze anzuwenden sind, bemisst sich die Strassenverkehrssteuer nach dem Hubraum des Fahrzeugs, bei besonderen Fahrzeugen wie Transportanhängern an Motorwagen und gewerblichen Motoreinachsern nach der Leistung oder dem Gewicht (§ 3 Abs. 1 i.V.m. § 7 Abs. 1 Ziff. 4 SVAG). Elektrofahrzeuge werden aufgrund des fehlenden Hubraums mit der tiefsten Hubraumkategorie (0 bis 450 cm³ Hubraum) gemäss § 7 Abs. 1 Ziff. 2 SVAG besteuert.

Zusätzlich verwendet der Kanton Thurgau ein Bonus-Malus-System. Dieses System dient der Förderung emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge und trägt damit zur Erreichung der Klimaziele bei. Das Bonus-Malus-System berechnet eine Steuerreduktion (Bonus) oder Steuermehrbelastung (Malus), die auf der Energieeffizienz des Fahrzeugs basiert (§ 12 Abs. 1 SVAG). Grundlagen für die Bonus- oder Malus-Festlegung sind die Listen des Bundesamtes für Energie, die Neufahrzeuge mit der Energieetikette in Kategorien A bis G einteilen (§ 12 Abs. 2 SVAG). Gemäss Art. 44 Abs. 1 lit. a des Energiegesetzes (EnG; SR 730.0) erlässt der Bundesrat Vorschriften über einheitliche und vergleichbare Angaben des spezifischen Energieverbrauchs, der Energieeffizienz, der Emissionen sowie der im Gebrauch und über den ganzen Lebenszyklus betrachteten energieverbrauchsrelevanten Eigenschaften eines serienmässig hergestellten Fahrzeugs. Im Anhang 4.1 der Verordnung des Bundesrates über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV; SR 730.02) ist die Warendeklaration von neuen Personenwagen geregelt, die sich nach Energieverbrauch und CO₂-Emissionen eines neuen Personenwagens einteilt. Der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Personenwagen müssen nach Art. 97 Abs. 5 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) gemessen werden. Die ermittelten Daten dienen der Festlegung der Kategorie (A bis G), Vergabe der Energieetikette

4/10

und damit der Erstellung der Listen des Bundesamtes für Energie im Sinne von § 12 Abs. 2 SVAG. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) passt gemäss Art. 12 Abs. 2 EnEV die Festlegung der Grenzen der Energieeffizienz-Kategorien jährlich an. Bei einer solchen Neueinteilung werden die Faktoren zur Berechnung der CO₂-Emissionen an die neuen Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik sowie an die internationalen Entwicklungen angepasst. Die Grenzen der Energieeffizienzkategorien werden seit dem 1. Januar 2023 auf der Basis des Zielwerts der CO₂-Emissionsvorschriften (Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen, [CO₂-Gesetz; SR 641.71] sowie Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen [CO₂-Verordnung; SR 641.711]) festgelegt. Die Energieetikette für Personenwagen ist damit ein obligatorisches und bundeseinheitliches Kennzeichnungssystem, das den Energieverbrauch und die Umweltfreundlichkeit von Personenwagen darstellt. Die energieeffizientesten Fahrzeuge werden dabei der Kategorie A zugeordnet, ineffiziente Fahrzeuge der Kategorie G. Folglich sind für die Zuordnung ausschliesslich die Effizienzkenzzahlen des Fahrzeugs, nicht die Technologie oder Antriebsart des Fahrzeugs massgeblich. Neufahrzeuge der Kategorie A erhalten einen Bonus von 50 %, solche der Kategorie B einen Bonus von 25 % (§ 12b Abs. 1 SVAG). Elektrofahrzeuge werden bei Neueinlösungen der Kategorie A oder der vom Bundesamt für Energie bestimmten Kategorie zugeteilt (§ 12a Abs. 2 SVAG). Die Reduktion gilt im Jahr der ersten Inverkehrsetzung und in den vier folgenden Kalenderjahren.

Das UVEK hat im Rahmen der jährlichen Überprüfung die Energieeffizienz-Kategorien der Energieetikette für Personenwagen mit Wirkung zum 1. Januar 2026 neu eingeteilt. Die Einteilung erfolgt auf Grundlage der WLTP-Daten (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure). Der Zielwert für neue Personenwagen wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2026 von 113 g/km auf 111 g/km CO₂ gesenkt (Art. 2 der Verordnung des UVEK über die Festlegungen zur Angabe des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern [VEE-PLS; SR 730.022.2]). In der Folge ist die Erreichung der Energieeffizienzkategorien A bis B anspruchsvoller geworden. In der Kategorie A sind nur noch die effizientesten Modelle eingeteilt, fossilbetriebene Fahrzeuge fallen in der relativen Einstufung gegenüber Elektrofahrzeugen weiter zurück. Das wiederum führt dazu, dass fossilbetriebene Fahrzeuge seltener einen Bonus erhalten und häufiger von der Malus-Regelungen betroffen sind.

Darüber hinaus schreibt § 12 Abs. 3 SVAG vor, dass der Bonus für schwere Motorwagen nicht anhand der Energieetikette (A bis G) bestimmt wird, sondern an die Abgasnorm anknüpft (Eurokategorie). Bei einer höheren Eurokategorie (z.B. Euro VI) liegen bessere Emissionswerte vor, so dass diese Fahrzeuge einen Bonus erhalten. Bei einer tieferen Eurokategorie bestehen dahingegen schlechtere Emissionswerte, so dass kein Bonus erzielt, sondern gegebenenfalls ein Malus gezahlt werden muss.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich im Kanton Thurgau die Strassenverkehrssteuer grundsätzlich nach dem Hubraum des Fahrzeugs bemisst. Zusätzlich werden zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen basierend auf der Energieetikette Reduktionen (Boni) oder Mehrbelastungen (Mali) berechnet (vgl. § 12 SVAG). Ausschlaggebend sind dabei die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs, so dass die Zuordnung faktisch antriebsartunabhängig erfolgt.

2.2.2. Klimastrategie und Massnahmenplan Klima 2027–2031

In Übereinstimmung mit den Klimazielen des Bundes gemäss dem CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung verabschiedete der Regierungsrat am 10. Januar 2023 die Klimastrategie, die das Ziel verfolgt, die direkten Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 % und bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Die Klimastrategie legt sektorale Ziele fest, die im Vernehmlassungsentwurf des Massnahmenplans Klima 2027–2031 des Kantons Thurgau konkretisiert werden. Im Sektor „Verkehr und Raum“ kommt der Förderung der Elektromobilität eine zentrale Bedeutung zu. Namentlich soll zum Kauf von energieeffizienten Fahrzeugen durch zusätzliche finanzielle Anreize (Bonus-Malus) bei der Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuer motiviert werden. Der Entwurf des Massnahmenplans 2027–2031 sieht im Verkehrssektor zudem vor, dass der Kanton Thurgau die Motorfahrzeugsteuer sukzessive weiterentwickelt, einerseits in Richtung Elektromobilität, andererseits in Richtung Verursacherprinzip (Massnahme Nr. 25). Ferner sollen die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge weiter ausgebaut, die Fahrzeugflotten der kantonalen Verwaltung und kantonsnaher Betriebe auf Elektrofahrzeuge umgestellt sowie eine verstärkte Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Elektrobusse) angestrebt werden. Daneben soll ein Programm für den Strassenbau erarbeitet und umgesetzt werden, mit dessen Hilfe zunehmend klimaschonende Materialien eingesetzt werden und das Recycling von Strassenbaumaterialien vorangetrieben wird.

2.3. Forderungen der Motionäre

2.3.1. Aufhebung Bonus-Malus-System (Ziffer 1 und Ziffer 2)

Die von den Motionären geforderte Aufhebung des Steuerbonus für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ziffer 1) und Streichung des Malus für fossilbetriebene Fahrzeuge (Ziffer 2) widersprechen den Klima- und energiepolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Kantons Thurgau unmittelbar, insbesondere der Massnahme Nr. 25 des Vernehmlassungsentwurfs des Massnahmenplans Klima 2027–2031. Ziel der Massnahme Nr. 25 ist die Förderung der Elektromobilität durch das Setzen finanzieller Anreize wie eines Steuerbonus oder einer Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge. Die Abschaffung des Bonus für elektrisch betriebene Fahrzeuge liefe diesem Ziel zuwider. Mit dem Malus werden die durch das Autofahren verursachten negativen Auswirkungen (z.B. der CO₂-Ausstoss) nach dem Verursacherprinzip denjenigen auferlegt, die sie verursachen; zugleich dient er der Finanzierung des Bonus. Die Abschaffung des Malus für

6/10

fossilbetriebene Fahrzeuge würde einen Kaufanreiz bezüglich älterer, gebrauchter Fahrzeuge setzen, die in der Anschaffung günstiger sind als Fahrzeuge mit modernen Technologien. Wenn für die ineffizienten Modelle kein Malus mehr anfielen, dann würden sie finanziell besonders attraktiv für preisbewusste Käufer werden. Dadurch hänge die Fahrzeugbewertung bei der Kaufentscheidung wieder stärker vom Anschaffungspreis ab, so dass fossile und insbesondere ältere, ineffiziente Modelle gegenüber modernen, emissionsärmeren Technologien in Bezug auf diesen Aspekt aufholen und an Interesse gewinnen würden. Das könnte zum „Lock-in-Effekt“ führen und ineffiziente Technologien länger im Einsatz halten, wodurch die kantonalen Reduktionsziele, wie eine Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen um 50 % bis 2030, gefährdet würden.

2.3.2. Wechsel des Steuersystems (Ziffer 3)

Das derzeit im Kanton Thurgau bestehende Steuersystem basiert auf dem Hubraum des Fahrzeugs. Die Motionäre fordern eine Abkehr von diesem System hin zu einer Steuerabgabe für alle Fahrzeugtypen, die sich nach objektiven Kriterien wie z.B. Gewicht, Leistung oder Fahrzeugalter richten. Die der Forderung zugrunde liegende Überlegung widerspiegelt das Spannungsfeld zwischen historisch gewachsenen Bemessungsgrundlagen und dem technologischen Fortschritt, das letztlich zu einem inkonsistenten Abgabesystem führt. Das bislang massgebliche Kriterium des Hubraums wurde in einer technischen Umgebung entwickelt, in der ein enger Zusammenhang zwischen Zylinderinhalt, Motorleistung und damit auch der potenziellen Beanspruchung der Strasseninfrastruktur bestand. Diese Korrelation ist jedoch infolge des technologischen Fortschritts weitgehend entfallen, was die Frage nach der sachlichen Rechtfertigung dieses Anknüpfungspunktes in den Vordergrund rückt.

Aus verfassungsrechtlicher Perspektive ist zunächst auf das Gleichbehandlungsgebot gemäss Art. 8 der Bundesverfassung (BV; SR 101) sowie auf den Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nach Art. 127 Abs. 2 BV abzustellen. Zwar handelt es sich bei der Motorfahrzeugsteuer nicht um eine klassische Einkommens- oder Vermögensteuer, dennoch unterliegt auch sie dem Gebot, vergleichbare Sachverhalte gleich und ungleiche ihrer Eigenart entsprechend ungleich zu behandeln. Das Kriterium des Hubraums vermag diese Differenzierung zunehmend nicht mehr sachgerecht abzubilden. Moderne Motorentchnologien erlauben es, aus einem vergleichsweise kleinen Hubraum erhebliche Leistung zu generieren, während umgekehrt Fahrzeuge mit grösserem Hubraum nicht zwingend eine höhere Leistungsfähigkeit oder Belastungswirkung aufweisen. Daraus resultieren Ungleichbehandlungen, die sich sachlich kaum rechtfertigen lassen und somit in ein Spannungsverhältnis zum Gleichheitssatz geraten.

Hinzu tritt das aus dem Willkürverbot (Art. 9 BV) und dem Rechtsgleichheitsgebot (Art. 8 Abs. 1 BV) abgeleitete allgemeine Sachlichkeitsgebot, das verlangt, dass

7/10

steuerliche Differenzierungen auf ernsthaften und nachvollziehbaren Gründen beruhen. Der Hubraum als Bemessungskriterium verliert diese sachliche Grundlage in dem Masse, in dem er weder die effektive Nutzung der Verkehrsinfrastruktur noch die von einem Fahrzeug ausgehenden externen Effekte, etwa im Hinblick auf Sicherheit oder Umweltbelastung, verlässlich widerspiegelt. Besonders augenfällig wird diese Problematik im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen, die über keinen Hubraum verfügen. Der Hubraum ist bei Elektrofahrzeugen irrelevant, da er nicht vorhanden ist. Jedoch existieren bei allen Antriebsarten als Bemessungskriterium das Gewicht und die Leistung. Ein Steuersystem, das nicht auf dem Hubraum basiert, sondern auf Parametern, die allen Fahrzeugen immanent sind, vermeidet strukturelle Verzerrungen.

Daher gewinnt das Prinzip der Technologieneutralität an Bedeutung. Das Festhalten am Hubraum als zentralem Anknüpfungspunkt führt zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Privilegierung von Fahrzeugen, die nicht über einen Hubraum verfügen. Demgegenüber bieten Kriterien wie Fahrzeuggewicht und Motorleistung den Vorteil, dass sie unabhängig von der Antriebstechnologie erhoben werden können und somit eine gleichmässiger sowie systematisch konsistentere Besteuerung ermöglichen. Die Schaffung eines auf das Gewicht und die Leistung des Fahrzeugs basierenden Steuersystems würde sich zudem an die Steuererhebung des Bundes im Schwerverkehr anlehnen, wo bereits auf Gewicht und Nutzung abgestellt und die LSVa erhoben wird. Ein ähnlicher Ansatz bei Personenfahrzeugen erhöht damit die Systemkohärenz. Die Notwendigkeit, für Fahrzeuge ohne Hubraum Ersatz- oder Umrechnungsmodelle zu schaffen und die Fahrzeugsteuer anzupassen, führt damit zu einer systematischen Konsistenz.

Ein weiterer Gesichtspunkt ergibt sich aus dem Äquivalenzprinzip, das sich aus dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 5 Abs. 2 BV) und dem Willkürverbot (Art. 9 BV) ableitet. Die Motorfahrzeugsteuer dient zumindest mittelbar auch der Finanzierung der Strasseninfrastruktur, weshalb ein gewisser Zusammenhang zwischen der Höhe der Abgabe und der Inanspruchnahme oder Belastung dieser Infrastruktur bestehen sollte. In technischer Hinsicht ist anerkannt, dass die Abnutzung der Strassen in erster Linie vom Gewicht eines Fahrzeugs abhängt, während die Leistung eher mit dem Gefährdungspotenzial und dem Fahrverhalten korreliert. Der Hubraum hingegen weist zu beiden Faktoren lediglich eine schwache und zunehmend zufällige Beziehung auf. Eine Umstellung auf Gewicht und Leistung würde daher eine näher an der tatsächlichen Belastungswirkung orientierte und damit äquivalenzgerechtere Ausgestaltung der Steuer erlauben.

Schliesslich ist auch der Gesichtspunkt der dynamischen Rechtsentwicklung zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber ist gehalten, bestehende Normen fortlaufend an veränderte tatsächliche Verhältnisse anzupassen. Dies gilt in besonderem Masse für technisch geprägte Regelungsbereiche wie das Verkehrsabgabenrecht. Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Individualverkehrs sowie der fortschreitenden Entkopplung von Hubraum

8/10

und Leistungsfähigkeit verliert das bisherige System seine Tragfähigkeit. Ein unverändertes Festhalten daran könnte unter Umständen als willkürlich im Sinne von Art. 9 BV qualifiziert werden, sofern die zugrunde liegende sachliche Rechtfertigung nicht mehr gegeben ist.

Dementsprechend haben mehrere Schweizer Kantone ihr bestehendes Hubraummodell bereits abgelöst oder entsprechende Reformen auf den Weg gebracht, um ihre Motorfahrzeugsteuer technologieneutral zu gestalten.

Der Kanton Aargau hat mit Wirkung ab 1. Januar 2026 die Motorfahrzeugsteuer vom Hubraum-Modell auf ein Kombisystem aus Gesamtgewicht und Leistung umgestellt (§ 4 des Verkehrssteuergesetzes des Kantons Aargau, VStG; SAR 755.100).

Auch der Kanton St. Gallen führte ab dem 1. Januar 2026 ein technologie neutrales System ein, das das Fahrzeuggewicht sowie die Leistung berücksichtigt und zusätzlich ein Bonus-Malus-System für die Energieeffizienz vorsieht (Art. 10 und Art. 12^{bis} des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben des Kantons St. Gallen, SVAG; sGS 711.70).

Der Kanton Solothurn hat am 6. Mai 2026 das neue Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer (BGS 614.63) verabschiedet, mit dem die Besteuerung nach Hubraum aufgegeben und zu einem technologie neutralen System gewechselt wird. Das Gesetz soll am 1. Januar 2027 in Kraft treten.

Im Kanton Glarus hat die Stimmbevölkerung am 3. Mai 2026 dem Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (StrVAG) zugestimmt, mit dem das Hubraum-Modell abgelöst wird. Mit dem Inkrafttreten des neuen kantonalen Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben per 1. Januar 2027 wird die Verkehrssteuer künftig auf der Grundlage von Gewicht und Leistung statt nach Hubraum erhoben.

Auch der Kanton Graubünden beabsichtigt, die Verkehrssteuern für Personenwagen ab dem 1. Januar 2027 anhand des Fahrzeuggewichts und der Normleistung statt wie bisher anhand des Hubraums zu bemessen. Besonders energieeffiziente Fahrzeuge sollen dabei von zeitlich befristeten Rabatten im Sinne eines Bonussystems profitieren. Die für diese Änderungen erforderliche Gesetzesrevision wurde im Februar 2025 zur Vernehmlassung freigegeben. Die entsprechende Botschaft zur Neukonzeption der Verkehrssteuern wurde am 23. September 2025 von der Regierung zu Händen des Grossen Rates verabschiedet.

Im Kanton Schaffhausen hat der Kantonsrat eine Teilrevision beschlossen, wonach die Steuer künftig auf dem Leergewicht, dem Hubraum (bei Verbrennern) und der Motorleistung basieren soll, um auch die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen.

9/10

Die Kantone Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und Bern nutzen kein Hubraummodell. Die Strassenverkehrssteuer für Personenwagen bemisst sich dort nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs.

Auch die Kantone Genf, Freiburg, Waadt, Wallis, Tessin, Neuenburg, Jura, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Uri und Zug nutzen ein Steuersystem, das nicht auf den Hubraum, sondern auf Gewicht, Leistung, CO₂-Ausstoss oder Energieeffizienz basiert.

Der Kanton Zürich wendet ein Mischsystem aus Hubraum und Gesamtgewicht an. Weil derzeit aber reine Elektrofahrzeuge zeitlich unbefristet und vollständig von der Verkehrssteuer befreit sind, was zu Einnahmenverlusten führt, sind auch im Kanton Zürich Reformen für Elektrofahrzeuge geplant.

Insgesamt zeigt sich damit schweizweit ein deutlicher Trend weg von der klassischen Hubraumbesteuerung hin zu einer technologieneutralen Fahrzeugsteuer, die auf der Grundlage von Gewicht und Leistung berechnet wird. Teilweise sind zudem Bonus-Malus-Systeme oder befristete Vergünstigungen für besonders energieeffiziente Fahrzeuge vorgesehen.

3. Zusammenfassende Beurteilung

Die Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor stellt eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung der nationalen und kantonalen Klimaziele dar, wobei die Förderung der Elektromobilität und der Umstieg auf emissionsarme oder emissionsfreie Antriebssysteme einen wichtigen Beitrag leisten. Mit der geforderten Abschaffung des Bonus-Malus-Systems würde dessen steuerliche Lenkungswirkung und damit auch der Zweck entfallen, eine Abkehr von energieineffizienten hin zu energieeffizienten Fahrzeugen zu bewirken. Dies wiederum würde das Erreichen der gesetzten Klimaziele des Bundes und des Kantons Thurgau gefährden.

Eine Abkehr vom hubraumbasierten System der Fahrzeugbesteuerung im Kanton Thurgau hin zu einer Bemessung nach Gewicht, Leistung oder allenfalls ergänzend nach Fahrzeugalter würde der Sachgerechtigkeit besser Rechnung tragen, die technologische Neutralität des Steuersystems stärken und zugleich eine realitätsnahe Abbildung der durch den motorisierten Verkehr verursachten Belastungen ermöglichen. Während das Gewicht in enger Beziehung zur Strassenabnutzung steht, reflektiert die Leistung die fahrdynamischen Eigenschaften eines Fahrzeugs. Beide Kriterien sind technologieneutral und lassen sich auf sämtliche Antriebsarten anwenden, wodurch die Systemkohärenz erheblich verbessert wird.

Die Kombination eines Bonus-Malus-Systems mit einer auf Leistung und Gewicht des Fahrzeugs basierenden Fahrzeugsteuer erweist sich als vorteilhaft. Die Bemessung



10/10

nach Leistung und Gewicht gewährleistet eine sachgerechte, äquivalenzorientierte Grundbesteuerung, während das Bonus-Malus-System als gezielte ökologische Korrektur fungiert. Auf diese Weise werden unterschiedliche Regelungsziele funktional getrennt, ohne dass sie sich widersprechen. Die Steuer bleibt in ihrem Kern eine verursachungsorientierte Abgabe, wird jedoch um eine ausgewiesene Lenkungs Komponente ergänzt, die auf die Reduktion von Emissionen ausgerichtet ist.

4. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, die Motion betreffend die Forderung gemäss Ziffer 3 erheblich zu erklären, hingegen die Forderungen gemäss den Ziffern 1 und 2 nicht erheblich zu erklären.

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

