

An den Landrat

Glarus, xx. November 2025

Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (*Vernehmlassungsversion*)

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 21. Dezember 2022, gestützt auf die Berichte des Regierungsrates vom 8. November 2022 und der Kommission Finanzen und Steuern vom 23. November 2022, beschlossen (LRB § 84 vom 21. Dezember 2022), die vom Regierungsrat vorgeschlagene Gesetzesvorlage zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Postulat Fraktion Grüne/Junge Grüne «Klimaschutz bei den Motorfahrzeugsteuern») an diesen zurückzuweisen und das betreffende Postulat der Landratsfraktion Grüne/Junge Grüne in der Folge als erfüllt abzuschreiben.

Zusammen mit der Rückweisung wurde der Regierungsrat vom Landrat mit der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage zur Neukonzipierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern innerhalb der Legislaturperiode 2023 bis 2026 (spätestens bis zur Landsgemeinde 2026) beauftragt, welche:

- angemessene Bemessungsgrundlagen für sämtliche Antriebsarten definiert,
- verursachergerechte Steuern für die Finanzierung des Baus und Unterhalts der Strassen unter Berücksichtigung ökologischer Anreize festlegt, sowie
- die Vor- und Nachteile der Saldoneutralität im Einzelnen aufzeigt und sich über deren Beibehaltung ausspricht.

Der Landrat brachte damit unter anderem zum Ausdruck, dass er erkannt hat, dass die Grundlagen zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern aufgrund der technischen Entwicklung einer grundsätzlichen Überarbeitung bedürfen. Der Regierungsrat erfüllt mit dieser Vorlage den entsprechenden Auftrag des Parlaments.

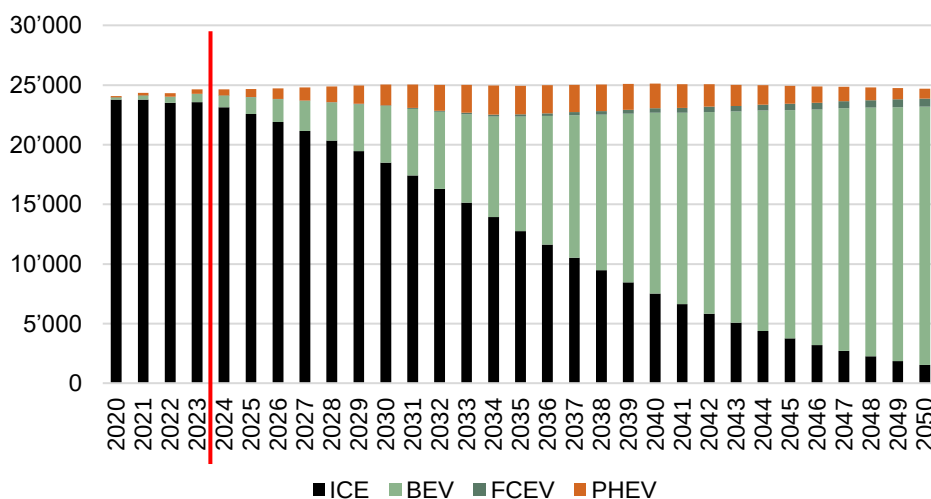
2. Entwicklungen des Marktes und der zu lösenden Herausforderungen

2.1. Zunahme der Elektromobilität

Die heutige Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus für Personenwagen verwendet einzig den Hubraum als Bemessungsgrösse. Dieser ist jedoch für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben nicht vorhanden und bei Plug-in-Hybriden von begrenzter Aussagekraft. Reine Elektrofahrzeuge (BEV) sind von Gesetzes wegen von der Strassenverkehrssteuer befreit. Bei

Plug-in-Hybriden wird nur der Hubraum des Verbrennungsmotors zur Steuerberechnung herangezogen. Hybridantriebe verfügen sowohl über einen Verbrennungs- als auch einen Elektromotor. Es gilt dabei zu unterscheiden zwischen HEV: Die Batterie wird durch Energie des Verbrennungsmotors aufgeladen und PHEV: Der Plug-in-Hybrid Elektromotor kann auch extern über eine Steckdose aufgeladen werden. Bei den Verbrennungsmotoren ergibt sich zunehmend eine Entwicklung zu mehr Leistung aus weniger Hubraum (sog. Downsizing). Der Steuerertrag wird also abnehmen. Auch muss damit gerechnet werden, dass bereits in wenigen Jahren Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einen Marktanteil von 40% der Neuzulassungen erreichen werden. Mit der aktuellen Steuerbefreiung für Elektroautos würden die Einnahmen der Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus deshalb merklich zurückgehen.

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% (von 20,7% im Jahr 2023) und bei den Güterfahrzeugen auf 8,6% (2023: 12,2%). Insgesamt ging die Zahl aller Motorfahrzeug-Neuzulassungen 2024 gegenüber dem Vorjahr um 2,9% zurück (gemäss der offiziellen Schweizer Strassenfahrzeugstatistik des Bundesamtes für Statistik, BFS).



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

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

2.2. Abnahme des mittelfristigen Strassenverkehrssteuerertrages

Obwohl im Jahr 2024 im Kanton Glarus «erst» 803 immatrikulierte Fahrzeuge (393 Glarus Nord; 233 Glarus und 177 Glarus Süd; Quelle: BFS) mit rein elektrischem Antrieb unterwegs waren, ist – trotz der immer strengeren CO₂-Emissionsvorschriften für die Autohersteller – 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 noch Nachholbedarf besteht. Aufgrund der vorgenannten strengeren CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen (93.6 g CO₂/km sowie erstmals auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit 153.9 g CO₂/km), muss im Kanton Glarus mit einer langsameren, aber dennoch stabilen Zunahme der Elektrofahrzeuge (inkl. Plug-in-Hybride) bei den Neuzulassungen ausgegangen werden, auch deshalb, weil die nächste Verschärfung der CO₂-Emissionsvorschriften im Jahr 2030 vorgesehen ist.

Fahrzeuge, die ausschliesslich über einen 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, GS VII D/11/1). Da die Hubraumgrösse im Durchschnitt immer weiter zurückgeht und gleichzeitig der Marktanteil an Fahrzeugen ohne Hubraum auch im Kanton Glarus tendenziell ansteigt, würde das Festhalten am heutigen Steuersystem dazu führen, dass in Zukunft die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern immer stärker zurückgehen, was mitunter den Auftrag des Landrates im Dezember 2022 ausgelöst hat.

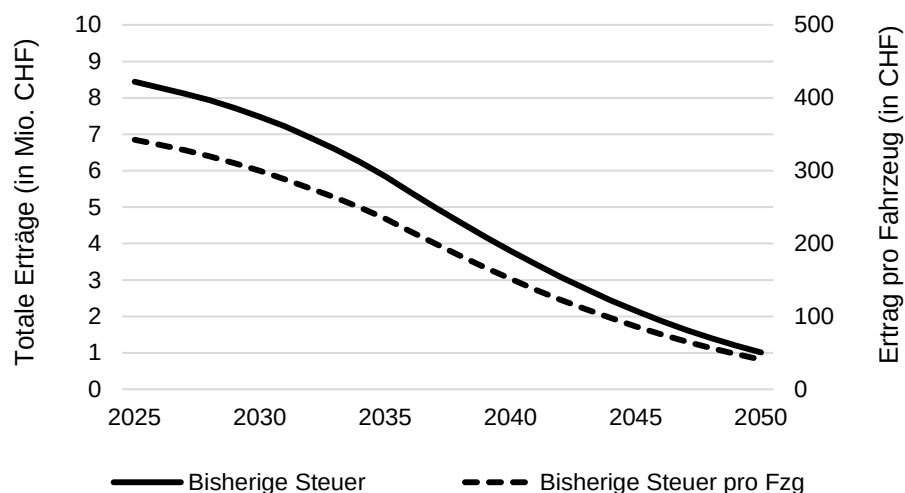


Abbildung 2: Entwicklung des Gesamtertrags (linke Achse) und des Ertrags pro Fahrzeug (rechte Achse) der Personenwagen mit dem bisherigen Steuersystem und der prognostizierten Elektrifizierung des Glarner Personenwagen-Fahrzeugbestands

3. Grundsätzliche Überlegungen zu einer Neukonzipierung der Strassenverkehrssteuern

3.1. Heutige Strassenverkehrssteuer im Kanton Glarus

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

Aufgrund des Landsgemeindebeschlusses vom 1. Mai 2011 und der Verordnung des Regierungsrates vom 8. November 2011 über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern (GS VII D/12/4 Verordnung über das ökologische Rabattsystem der Verkehrssteuern [VStRV]) werden den steuerpflichtigen Halterinnen und Haltern zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen – basierend auf der Energieeffizienz gemäss Energieetikette ab der Erstinverkehrsetzung des Fahrzeuges – Reduktionen (Boni) oder Zuschläge (Mali) berechnet. Personenwagen, welche 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 Strassenverkehrssteuer. Fahrzeuge, welche aufgrund der Energieetikette hingegen in den Kategorien F und G klassifiziert sind, müssen ab der Erstinverkehrsetzung und für die ganze Immatrikulationsdauer ei-

nen Zuschlag (Malus) von 20 bzw. 30 Prozent zusätzlich zur ordentlichen Strassenverkehrssteuer bezahlen. Motorfahrzeuge, die den Energieeffizienz-Kategorien C, D und E angehören, sind von der Ökologisierung nicht betroffen (weder Bonus noch Malus).

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

In der Praxis konnte in den letzten Jahren festgestellt werden, dass der Kanton Glarus, trotz der aktuellen Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge, keinen höheren Prozentanteil (nämlich 3.2%, gemäss BFS, Stand 30.09.2024) an Elektrofahrzeugen im Verhältnis zum Gesamtfahrzeugbestand aufweist als in Kantonen, in welchen Elektrofahrzeuge besteuert werden (z.B. AI, AR, SZ, LU). Die Praxis zeigt, 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% der Betriebskosten eines Personenwagens ausmachten. Für den Kauf von Elektrofahrzeugen bestimmend sind wohl vielmehr der Kaufpreis, die Ladeinfrastruktur, die Reichweite und weitere fahrzeugtypische Merkmale.

Das bestehende, zwecks Erreichens eines Ökologisierungseffekts im Jahre 2012 eingeführte Bonus-/Malus-System hat sich insofern nicht bewährt, als die Steuerbefreiung bzw. die Steuerermässigung bis ins Jahr 2022 zwar zu höheren Neueinlösungen bei Personenwagen in den Energieeffizienzkategorien A und B geführt hat, diese Zahlen seit 2023 allerdings wieder rückläufig sind. Dies zeigt exemplarisch, dass Steuerbefreiungen bzw. -ermässigungen zwar als «schöner» Mitnahmeeffekt betrachtet werden können, aber nicht der massgebende Grund für den Kauf eines schadstoffarmen «ökologischen» Neuwagens darstellen.

Zudem kann mit einem Bonus-/Malus-System eine Saldoneutralität bei den Abzügen und Zuschlägen fast nicht erreicht werden, weil die Nachfrage und das Angebot (nach Neuwagen mit guter Effizienzkategorie) ausschliesslich vom Nachfragemarkt bestimmt werden und eine periodische Nachjustierung der Parameter in der Geschäftsverwaltungs-Applikation des Strassenverkehrsamtes des Kantons Glarus (StVA) in hoher Kadenz mit hohen Kosten und hohem administrativem Aufwand verbunden ist. Zudem würden die Halterinnen/Halter bei einer grossen Volatilität der Strassenverkehrssteuer misstrauisch und das zuständige Strassenverkehrsamt kontaktieren, weil Fahrzeughalterinnen und -halter bisher zu Recht konstante sowie kontinuierliche Strassenverkehrssteuerbeträge gewohnt waren. Aufgrund der steten Änderung der Energieetikette durch das Bundesamt für Energie (BFE) wurden die Kategorien A und B ausserdem «kleiner» und die Kategorien F und G viel «grösser». Aus diesem Grund generiert das ursprünglich saldo- bzw. ertragsneutral konzipierte System heute unter dem Strich Mehrerträge.

3.3. Prognosen und Rahmenbedingungen

Die vom zuständigen Departement als beratende Firma beigezogene EBP Schweiz AG 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.

- Die Schweiz wird, analog zur bisherigen Übernahme der EU-Richtlinien zu den CO₂-Emissionswerten für Personenwagen und Lieferwagen, in einer Revision des Schweizerischen CO₂-Gesetzes auch das EU-Verbot für Personenwagen und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 übernehmen.
- 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.
- Die Elektrifizierung im Kanton Glarus schreitet langsamer voran als im Schweizer Durchschnitt. Ab 2035 jedoch werden 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. Beim Fahrzeugbestand steigert sich der Anteil der Personenwagen mit alternativem Antrieb (BEV, PHEV & Brennstoffzellenfahrzeuge [FCEV]) bis 2035 auf knapp 50% und erhöht sich danach weiter. Es wird angenommen, dass die Gesamtzahl an immatrikulierten Personenwagen in den nächsten Jahrzehnten nur noch leicht zunehmen wird. Mit dem bisherigen Steuersystem würden die Steuererträge bis 2035 substanziell sinken. Würde der Fahrzeugbestand weniger schnell elektrifiziert, würden die Erträge langsamer abnehmen. Aus fiskalischer Sicht werden Elektrofahrzeuge 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.

3.4. Schwergewichtiger Fokus der Revision

Es ist bei der Neuausrichtung der Strassenverkehrssteuern darauf hinzuarbeiten, 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 doch insgesamt fast 86% des gesamten kantonalen Strassenverkehrssteuerertrages aus (Stand 31. Oktober 2024):

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	Personentransportfahrzeuge	1.716	Hubraum
21	Kleinbus	24	9'417	0.076			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
	Total	32'511	10'631'905	85.674	Aufteilung nach asa/bfs	85.674	

3.5. *Massgebliche Leitprinzipien für die Revision der Strassenverkehrssteuern*

3.5.1. *Technologieneutralität*

Die massgebliche (künftige) Bemessungsgrundlage 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.

3.5.2. *Gewährleistung von Ertragsneutralität*

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

3.5.3. *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.

3.5.4. *Einfacher und praktikabler Vollzug*

Die Bemessungsfaktoren für die Berechnung der Strassenverkehrssteuer 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.

3.5.5. *Längerfristige Ertragsstabilität*

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

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

3.6.1. *Kilometerleistung (gefahrte Jahresstrecke)*

Ein zentraler Aspekt der Strassenverkehrssteuer ist es, dass mit der Abgabe auch die (Ab-)Nutzung der öffentlichen Strassen abgegolten wird. Die robusteste Abbildung der Nutzungsintensität durch Motorfahrzeuge sind die gefahrenen Kilometer. 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 LSVA-Erfassungsgeräten bei Lastwagen, wäre für die Erfassung der kantonalen Steuer 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. Auch ist die Kilometeranzeige eines Autos relativ einfach manipulierbar. Deshalb werden die gefahrenen Kilometer als Bemessungsgrundlage verworfen.

3.6.2. *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 Bemessungsfaktor nicht mehr geeignet, könnte aber in Kombination mit anderen Bemessungsgrundlagen weiterhin eine Option sein, denn grundsätzlich hat der Hubraum durchaus eine

ökologische Differenzierung bei Verbrennungsmotoren: Grössere Motoren haben tendenziell einen höheren Energieverbrauch und stossen damit mehr Emissionen aus als Kleinere. Es besteht auch eine Korrelation zwischen Motorhubraum und CO₂-Emissionen sowie dem Ausstoss von anderen gesundheits- und umweltschädlichen Abgasemissionen wie Russ oder Stickoxyden (NO_x). Für jeden Verbrennungsmotor ist die Angabe über den Motorhubraum in den Fahrzeugausweisen einfach verfügbar.

3.6.3. *Gesamtgewicht*

Auch die Daten über das Gesamtgewicht eines Motorfahrzeuges sind für die Fahrzeuge aller Antriebsarten verfügbar, d.h. diese Bemessungsgrundlage ist technologieneutral. Das Gesamtgewicht benachteiligt aber tendenziell elektrisch aufladbare Fahrzeuge sowie Wasserstoffantriebe (wegen des höheren Gewichts von Batteriepaketen bzw. Brennstoffzellen). Eine gesamtgewichtbasierte 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 die Bedeutung einer künftigen Grundsteuer zukommen.

3.6.4. *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 den «Fossilen» 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 vermöchte die Maximalleistung als Bemessungsgrundlage hingegen einen Beitrag zu 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.

3.6.5. *CO₂-Ausstoss, Energieverbrauch*

Die beiden Bemessungsgrundlagen haben das Problem, dass bei einer Zunahme der Zahl von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen das Steuersubstrat sich vermindert oder gar wegfällt. Insbesondere der CO₂-Wert ist demnach nur in Kombination mit anderen Steuerfaktoren als Bemessungsgrundlage sowie verbunden mit einer laufenden Anpassung der Steuertarife praktikabel. Der «g CO₂/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 (NEFZ bis 2017 bzw. WLTP ab 2018), 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.

3.7. *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 dabei 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 Gewicht als Bemessungsgrundlage auch für emissionsfreie Antriebe geeignet. Da das Gewicht allerdings nur sehr schwach ökologisch differenziert, werden oft flankierende Massnahmen implementiert;
- 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.

4. Neue zukunftsgerichtete Strassenverkehrssteuer 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 die somit wesentlichen Elemente einer staatlichen Abgabe festzulegen, namentlich den Kreis der Abgabepflichtigen, den Gegenstand (den abgabebegründenden Sachverhalt) sowie die Höhe der Abgabe in den Grundzügen. Für die Erhebung von Gebühren genügt im Kanton Glarus die Regelung in einer Verordnung (Art. 50 Abs. 4 Kantonsverfassung).

Die Strassenverkehrssteuer stellt gemäss geltendem Recht eine Zweck- bzw. Kostenanlassungssteuer dar, weil deren Erträge zur Deckung der mit dem Strassenverkehr zusammenhängenden Kosten zu verwenden sind (siehe Art. 10 Abs. 1 EG SVG) und die Steuer einer besonderen Gruppe von Personen auferlegt wird, welche zu bestimmten Aufwendungen des Staates eine nähere Beziehung aufweisen als die Gesamtheit der Steuerpflichtigen. Ihnen steht eine konkrete Gegenleistung (Recht, die öffentlichen Strassen zu benützen) gegenüber, was demzufolge einer Nutzungsabgabe entspricht. Es handelt sich zudem um eine Objektsteuer, welche nicht auf die persönliche 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, SR 741.01) bleibt den Kantonen das Recht zur Besteuerung der Fahrzeuge gewahrt. Frei sind die Kantone auch, wie sie die anfallenden Erträge aus der Besteuerung von Motorfahrzeugen verwenden wollen. Zu beachten sind hierbei immerhin die allgemein geltenden Verfassungsgrundsätze.

4.2. Legistische Umsetzung des Auftrages des Landrates

Das geltende kantonale Recht im Bereich des Strassenverkehrsrechts (insbesondere das EG SVG, GS VII D/11/1) und damit auch des Strassenabgaberechts erweist sich als veraltet und revisionsbedürftig. Eine Ausnahme bildet der Gebührentarif des Regierungsrates aus dem Jahre 2015 (Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr und in der Schifffahrt, StrGebV, VII D/12/3). Anlässlich der Prüfung der Verwesentlichung der Rechtsetzung im Jahre 2013 wurde denn auch festgehalten, dass die Bestimmungen des gesamten kantona-

len Strassenverkehrsrechts über alle Stufen zersplittert und nicht adressatengerecht arrangiert, mitunter unpräzise oder kompliziert redigiert und zum Teil inhaltlich schlecht abgestimmt sind, sowie einander widersprechende Bestimmungen auf verschiedenen Erlassstufen zu beklagen seien; gelegentlich würden auch unnötigerweise Selbstverständlichkeiten statuiert.

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

- ▼ 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

Abbildung 3: Auszug kantonale Gesetzessammlung

Angesichts des absehbar grossen Aufwandes hatte der Regierungsrat damals darauf verzichtet, den Revisionsbedarf im Rahmen des Projekts auf «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, welcher die Strassenverkehrsabgaben betrifft, in einen eigenen Erlass zu überführen ist, nämlich in ein neues «Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben». Der verbleibende Rest des EG SVG soll auf heutige Relevanz und Regelungsstufe überprüft und allenfalls angepasst werden.

In das neue Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben sollen auch einige Bestimmungen aufgenommen werden, welche bisher in der landrätlichen Verordnung vom 27. November 1985 über den Strassenverkehr (GS VII/D/11/2) aufgeführt waren und die damit ein gesetzgeberisches bzw. demokratisches «Upgrade» erfahren werden, indem eine legislatorische Triage vorgenommen wurde bezüglich Notwendigkeit einer Regelung auf formeller Gesetzesstufe und der Möglichkeit der Verweisung der Bestimmung in die Verordnungskompetenz des Regierungsrates (allenfalls gestützt auf eine Delegationsbestimmung im Gesetz). Das Ziel war mithin, dass es in diesem Zusammenhang nur noch die zwei Erlassstufen Gesetze und regierungsrätliche Verordnungen zum Thema geben wird, und die Zwischenstufe landrätliche Dekrete/Verordnungen im Interesse einer Verschlinkung und Verwesentlichung der Rechtsetzung vermieden werden kann. Demzufolge wird die landrätliche Verordnung über den Strassenverkehr (GS VII/D/11/2) aufgehoben werden können.

Wie unter Ziffer 3.4 erläutert, soll das Hauptaugenmerk der Revision der glarnerischen Strassenverkehrssteuern auf jenen Fahrzeugkategorien liegen, welche in Bezug auf ihre Bestände am grössten sind und bisher nach Hubraum besteuert wurden (d.h. Personenwagen, Schwerer 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. Variante Gesamtgewicht als alleinige Bemessungsgrundlage (Variante 1)

Das Gesamtgewicht ist für alle Antriebsarten verfügbar und technologieneutral. Es ist eine einfache und nachvollziehbare Bemessungsgrundlage und vermöchte Steuererträge langfristig zu sichern. Ausserdem korreliert es mit der Beanspruchung und Schädigung der Strasseninfrastruktur. Das Gesamtgewicht 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 regressiver¹ als die bisherige Besteuerung nach Hubraum.

4.5. 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:

Beim ersten Ansatz 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 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.

Beim zweiten Ansatz 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 Ansatz 1, erhöhte jedoch die Steuer bei den Verbrennerfahrzeugen leicht und gewährleistet damit, dass elektrische Fahrzeuge trotz Mehrgewicht durchschnittlich gleich hoch besteuert werden wie Verbrenner, womit die Erträge langfristig gesichert wären, bei gleichzeitig einfachem Vollzug. Die ökologische Lenkungswirkung wäre gering, und das Steuersystem im Vergleich zu heute deutlich regressiver.

¹ 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

4.6. 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.

4.7. Evaluation der drei Varianten

Unter Berücksichtigung der zu beachtenden Leitprinzipien (siehe Ziffer 3.5 hiervor), namentlich zur Gewährleistung der Ertragsneutralität und der Ertragsstabilität, kam der Regierungsrat zum Schluss, dass die **Variante 3 (Gewicht und Leistung)** den Bedürfnissen des Kantons Glarus am besten entspricht, weil das Gesamtgewicht und die Leistung bei einem durchschnittlichen Fahrzeug in Zukunft stabil bleiben werden und somit die Fiskalerträge langfristig gesichert sind. 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 zu voranschreitenden 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 (leichte und schwere) Personewagen (Variante 3; Gewicht und Leistung)

Für die Personewagen-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 (berechnet 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% gewähren können; vorgesehen sind konkret 20% für BEV und FCEV sowie 10% 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% gewähren können, konkret 30% für BEV und FCEV sowie 15% für PHEV;
- c. für die alternativangetriebenen BEV und FCEV soll aus Gründen der Ökologisierung der Steuer für die Jahre 2027 bis 2030 ein Steuerrabatt von 25% gewährt werden. Dieses neue Rabattsystem wird für die Übergangszeit von vier Jahren zu Steuerausfällen führen, welche jedoch durch die in der jüngeren Zeit aufgelaufenen Malus-Überschüsse ausgeglichen 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.

Elektrisch (oder mit Brennstoffzellen) betriebene Fahrzeuge (BEV und FCEV) werden mit der neuen Grundsteuer (ohne Rabatt) durchschnittlich ähnlich hohe Steuern bezahlen wie Verbrennerautos. 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 welche durch die in der jüngeren Zeit aufgelaufenen Malus-Überschüsse ausgeglichen werden. Die Steuererträge pro Fahrzeug (Ertragsneutralität) werden mit dem neuen System langfristig in etwa konstant bleiben, und auch die Gesamtsteuererträge (Ertragsstabilität) bleiben in etwa konstant, womit das aktuelle Risiko für ein erhebliches Absinken der Steuererträge gestoppt werden kann.

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 Franken) künftig eher tiefere Steuern bezahlen werden.

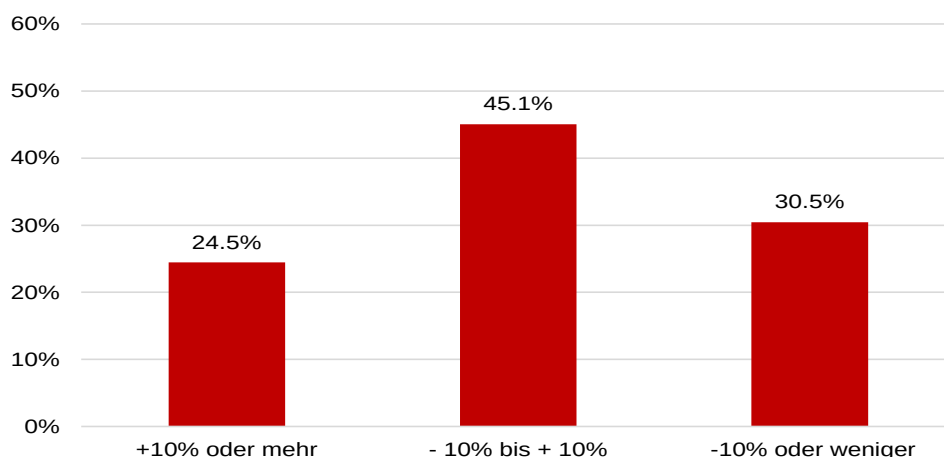


Abbildung 4: Gemäss Abbildung werden mit der bevorzugten und beantragten Variante 3 somit insgesamt 24.5% der Personenwagen mindestens 10% höhere Steuern bezahlen, 45.1% bezahlen ungefähr gleich viel wie heute und 30.5% bezahlen mindestens 10% weniger als heute.

In der Grundsteuer werden elektrische Fahrzeuge in den verschiedenen Fahrzeugklassen (z.B. Mittelklasse, Sportwagen, usw.) vergleichbar hohe Steuern bezahlen wie Verbrenner.

Wie bereits erwähnt sollen sie während einer Übergangsphase von vier Jahren noch von einem Rabatt in der Höhe von 25% profitieren.

Die nachfolgende Tabelle wiedergibt einen Vergleich der bisherigen und der neuen Personenwagen-Verkehrssteuer in der Variante 3 (Gewichts- & Leistungssteuer) für häufig verkaufte Modelle (jeweils zwei Modelle mit Benzin- oder Dieselmotor und zwei mit Elektromotor) je Fahrzeugkategorie:

	Fahrzeugmodell	Antrieb	Steuer bisher ohne Bonus	Steuer neu ohne Rabatte	Steuer neu mit Rabatte
Miniklasse	Fiat 500	Benzin	288	226	226
	Fiat Panda	Benzin	220	266	266
	VW Up	Elektro	0	200	150
	Fiat 500e	Elektro	0	234	175
Untere Mittelklasse	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
Mittelklasse	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
Obere Mittelklasse / Luxusklasse	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
Coupés / Sportwagen	Porsche 911	Benzin	735	709	709
	Ferrari F8	Benzin	773	747	747
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	0	525	394
Geländewagen / Vans	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

Tabelle 1: Steuervergleich bisheriges und neues Steuermodell

6. Revision des Steuersystems für weitere Fahrzeugkategorien

Neuerungsbedarf besteht nicht nur bei den Personenwagen, sondern auch bei jenen anderen Fahrzeugkategorien, für welche aktuell ebenfalls der Hubraum als Bemessungsgrundlage herangezogen wird (siehe die Übersicht in Ziffer 3.4, Seite 5 hiervoor).

6.1. Motorwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Traktoren

Die betreffenden Fahrzeugkategorien sollen neu auf das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage umgestellt werden. Der Wechsel soll so ausgestaltet werden, dass die Steuer pro Fahrzeugkategorie für den Fahrzeugbestand vom 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 festgelegt. 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 gleichbleibt. Dies betrifft beispielsweise schwach motorisierte Ausführungen mit geringem Hubraum, aber hohem Gewicht.

Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb haben infolge des Mehrgewichts der Batterie (betrifft auch wiederum die Brennstoffzellen) ein erhöhtes Gesamtgewicht im Vergleich zu gleich motorisierten Fahrzeugvarianten mit Verbrennungsmotor. Deshalb soll, analog zur Variante 3 bei den Personenwagen, ein technischer Ausgleich in der Höhe von 20% bzw. 10% für Plug-in-Hybride für dieses Mehrgewicht sowie ein Rabattsystem für vier Jahre vorgesehen werden.

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

Die titelerwähnten Fahrzeugkategorien basieren 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.
- von 4.1 bis 9 kW: 90 Fr.
- von 9.1 bis 18 kW: 100 Fr.
- von 18.1 kW bis 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% 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, welche mengenmässig nicht ins Gewicht fallen und gerade deswegen und wegen ihrer Spezialität bisher im Anhang zur landrätlichen Verordnung über den Strassenverkehr (GS VII/D/11/2) geregelt sind. Die Besteuerung dieser eher «exotischen» Fahrzeugkategorien soll in Bezug auf das Steuersystem grundsätzlich keine Änderung erfahren und gleich wie bisher besteuert werden, allerdings unter Anpassung des Tarifs an die zwischenzeitlich eingetretene Teuerung von rund 20%. Davon ausgenommen sind diejenigen Fahrzeugkategorien gemäss den Ziffern 6.1 und 6.2 hiavor, welche eine neurechtliche Regelung erfahren haben. Diese Fahrzeuge und Anhänger sind neu im Artikel 22 des Entwurfs geregelt.

7. Kommentar zu den Rechtsänderungen auf Stufe Gesetz

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

Praxismässig (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 ist das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kanton 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, wo die Behörde auf wahrheitsgemässe Auskünfte der potentiell 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 man sich bei der entsprechenden materiellen Regelung an die aktuellen Bestimmungen in Artikel 8 EG SVG an, bei gleichzeitiger redaktioneller Schärfung und Anpassung des Inhalts an eine zeitgemässe Formulierung.

Auf die Besteuerung von Fahrrädern (ohne Motor) soll im Kanton Glarus auch weiterhin verzichtet werden (die langsamen 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.).

Artikel 7; Steuerperiode

Eine entsprechende Regelung auf Gesetzesstufe gab es bisher im Verkehrssteuerrecht nicht (vgl. aber z.B. Art. 48 des kantonalen Steuergesetzes). Die bestehende Bestimmung in Artikel 2 der regierungsrätlichen Verordnung zum Strassenverkehrsrecht und zu den Strassenverkehrsabgaben (GS VII D/11/4) 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 Essentialien der Verkehrssteuer 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, SR 741.51) 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 desselben Halters nicht entrichtet sind. Das kantonale Recht führt diese bundesrechtliche Kann-Vorschrift aus und verhält die zuständige kantonale Behörde dazu zwingend entsprechend dieser Bestimmung zu verfahren, ohne dass Entscheidermessen eingeräumt wird. Da es sich um einen Eingriff in verfassungsmässige Rechte handelt, ist eine Regelung auf formell-gesetzlicher Stufe nötig (siehe Art. 2 Abs. 3 der Kantonsverfassung). 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 auszugleichen sind (der Leitspruch «Fiscus non erubescit – der Fiskus errötet nicht» gilt hier also nicht).

Artikel 11; Verjährung

Die wichtige Bestimmung über die Verjährung von Ansprüchen aus dem kantonalen Strassenabgaberecht fand bisher ihre Rechtsgrundlage im Verordnungsrecht des Regierungsrates. Inhaltlich übernimmt man die bisherige Verjährungsfrist von drei Jahren.

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 das mutmasslich 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 Steuerertrags zwischen Kanton und Gemeinden 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, welche nunmehr in den Grundsätzen in einem neuen Absatz 3 explizit kodifiziert 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, GS VII D/12/3) hat sich bewährt und bedarf keiner inhaltlichen Änderungen.

Artikel 16; Grundsätze [der Steuerbemessung]

Im Sinne einer Grundsatzbestimmung werden die hauptsächlich zur Anwendung gelangenden 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 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.

Gleichsam «vor die Klammer gezogen» wird die Gesetzesdelegation an den Regierungsrat im Absatz 4, welche diesen ermächtigt 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 (in Nachachtung von Art. 69 Abs. 3 der Kantonsverfassung). Die Details werden in einer regierungsrätlichen Verordnung geregelt werden müssen. Aus Gründen der Klarheit wird einleitend im 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 VTS wird von Bundesrechts wegen unterschieden zwischen leichten Personenwagen (Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen; Klasse M₁ bis 3,5 t) und schweren Personenwagen² (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 durch die beigezogene beratende Firma unter Berücksichtigung des anzuvisierenden jährlichen Steuerertrages wurde der Steuerfaktor pro Einheit (sowohl für Kilogramm als auch für Kilowatt) errechnet. Wie bereits weiter oben 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 (umgangssprachlich: Wohnmobile) sollen neu nach dem Gesamtgewicht besteuert werden, und zwar mit 0.141 Franken pro Kilogramm. Die **schweren** Motorwagen waren bisher sinnwidrig nach Nutzlast besteuert worden, was nunmehr zwecks Verwirklichung einer rechtsgleichen Behandlung behoben wird.

Artikel 19; Gesellschaftswagen und Gelenkbusse

Für Gesellschaftswagen und Gelenkbusse (schwere Motorwagen zum Personentransport mit mindestens zehn Sitzplätzen; Klasse M₂ und M₃ über 3,5 t) soll ebenfalls eine eigene Bestimmung geschaffen werden, weil diese Fahrzeugkategorien bereits bisher nicht analog zu den

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

anderen Personenwagen nach Hubraum besteuert wurden, 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 tarifierten 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 nunmehr 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 Fahrzeugausweis auszustellen (Art. 13 der Verkehrsversicherungsverordnung, VVV, SR 741.31). 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 Klarstellung des Wortlauts.

In Absatz 2 wird eine Bestimmung aus dem Verordnungsrecht in das neue Gesetz übernommen, bei der es darum geht zu verbieten, 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 bis 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 künftige 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 delegiert erhalten, die Steuerpflicht sowie die Bemessungsgrundlagen auf Stufe Verordnung festzulegen. Dabei hat der Regierungsrat selbstverständlich nach pflichtgemäsem 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 die Strassenverkehrsabgaben gestützt auf Artikel 5 EG SVG der Regeinstanzenzug, so dass Artikel 103 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) zur Anwendung gelangt. Da die Steuer- und Gebührenrechnungen des Strassenverkehrsamtes Glarus zwar den Vermerk enthalten, dass sie Entscheide beziehungsweise Verfügungen darstellen, besteht das Problem, dass die gesetzlichen Anforderungen (siehe dazu Art. 64 Abs. 1 Bst. c und Art. 74 Abs. 1 Bst. b VRG) in Bezug auf rechtliches Gehör und rechtsgenügli- che Begründung kaum erfüllt wurden. Dementsprechend soll neu ein Einspracheverfahren eingeführt werden, mit dem die Steuerpflichtigen den Steuerbescheid nochmals vor das verfügende Strassenverkehrsamt tragen können. Erst der einlässlich begründete Einspracheentscheid ist hiernach bei der Regelin- stanz, das heisst aktuell beim zuständigen Departement Sicherheit und Justiz, mittels Verwaltungsbeschwerde anfechtbar.

Für den Instanzenzug beim Erlass von Verkehrsanordnungen durch die Polizei 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 3 Absatz 1 der Verordnung über das ökologische Rabattsystem (GS VII D/12/4) 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, welche während einer Übergangszeit von vier Jahren noch einen Rabatt von 25 Prozent auf die Grundsteuer erhalten sollen.

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.

8. Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EG SVG)

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 (Art. 103 Abs. 4) oder eine Delegationsbestimmung gemäss Artikel 69 Absatz 3, welche nunmehr 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 Organe der Kantonspolizei Glarus werden zwingend in die Pflicht genommen entsprechende 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, welche auf den Datensätzen der drei Gemeinden basiert, installiert und in der Verordnung zum Betrieb einer kantonalen Datenplattform gemäss dem Einführungs-gesetz zum Registerharmonisierungsgesetz (GS I C/21/3) abgebildet worden. 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 Rechnung getragen wird. Der Umfang des automatisierten Datenabgleichs wird ausserdem insofern erweitert, als nunmehr 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 gesorgt hat.

Artikel 14; Polizeiliche Entfernung von Motorfahrzeugen

Artikel 14 EG SVG über die Beseitigung von Altautos ist vor dem Hintergrund des jüngeren Umweltschutzrechts des Bundes an sich teilweise obsolet geworden. Aus der Sicht der Polizei mag aber durchaus noch ein berechtigtes Interesse bestehen, Fahrzeuge kostenpflichtig entfernen zu lassen; der sachliche Geltungsbereich soll sich aber nicht mehr nur auf Altautos beschränken, sondern auf verkehrsbehindernd oder rechtswidrig abgestellte Motorfahrzeuge jeglicher Art.

Artikel 15a; Dienstliche Fahrten

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

Aufzuhebende Gesetzesartikel im EG SVG

Wie bereits vorstehend ausgeführt, soll das kantonale Recht über die Strassenverkehrsabgaben in einem neuen Erlass kodifiziert werden. Jene Bestimmungen des geltenden Rechts, die nunmehr berechtigterweise im neuen Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben ihren Platz gefunden haben, können und müssen im EG SVG aufgehoben werden. Es handelt sich um die Artikel 6 bis 11a sowie Artikel 13 des EG SVG.

9. Zusammenfassung Saldoneutralität

Der Begriff Saldoneutralität bezieht sich auf die Regelung von Artikel 8a Absatz 4 EG SVG, der im Zusammenhang mit der Ökologisierung der kantonalen Strassenverkehrssteuern auf den 1. Januar 2012 eingeführt worden ist. Dabei geht es darum, dass das Verhältnis von Boni (Steuerermässigung) und Mali (Steuerzuschläge) mittelfristig ausgeglichen sein soll. Wie aufgezeigt lässt sich die Saldoneutralität zwischen Boni und Mali nicht mit vertretbarem Aufwand erreichen. Insgesamt erfüllt das seit 2012 umgesetzte Bonus-Malus-System die Erwartungen nicht. Aufwand und Nutzen stimmen nicht überein. Deshalb schlägt der Regierungsrat vor, das aufwändige Bonus-Malus-System durch ein einfaches Rabatt-System zu ersetzen.

10. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Die Vernehmlassung ergab (...).

11. Finanzielle und personelle Auswirkungen der Revision

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.

12. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat,

- 1. den beiliegenden Gesetzesentwurf der Landsgemeinde zur Zustimmung zu unterbreiten und*
- 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
- Schlussbericht EBP vom 11. August 2025