



DIR/Entwurf vom 31.03.2026

Bericht 2025-DSJS-212

31. März 2026

Erläuternder Bericht zum Gesetzesvorentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)

Hiermit unterbreiten wir Ihnen den erläuternden Bericht zum Vorentwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG).

Inhalt

1	Ursprung des Vorschlags und Notwendigkeit des Entwurfs	2
1.1	Totalrevision des BMfzAG von 2021	2
1.2	Neue Schwierigkeiten	2
1.2.1	Motion «Für eine Aufhebung der Indexierung an den LIK»	3
1.2.2	Motion «Für eine Fahrzeugbesteuerung im Einklang mit der Energiewende»	3
2	Wichtigste Vorschläge	3
2.1	Änderung von Art. 9 BMfzAG	3
2.1.1	Abschaffung der Indexierung an LIK	3
2.1.2	Anpassung nach objektiven Kriterien auf Vorschlag des Staatsrats	3
2.1.3	Regelmässige Anpassung alle fünf Jahre und ausserordentliche Anpassungen zu jeder Zeit	4
2.2	Änderung von Art. 11 BMfzAG	4
2.2.1	Reduktion für umweltfreundliche Antriebe	4
3	Kommentar zu den einzelnen Artikeln	5
3.1	Änderungen des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)	5
4	Auswirkungen des Entwurfs	5

1 Ursprung des Vorschlags und Notwendigkeit des Entwurfs

1.1 Totalrevision des BMfzAG von 2021

Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG; SGF 635.4.1) erfuhr eine Totalrevision, die der Grosse Rat am 11. Februar 2021 verabschiedete und die am 1. Januar 2022 in Kraft trat. Im Wesentlichen wurden mit der Reform drei Pfeiler des aktuellen Systems eingeführt, das für Motorfahrzeuge mit einem Gewicht von höchstens 3500 kg gilt:

- > eine Grundsteuer basierend auf der Leistung (kW);
- > eine Reduktion aufgrund der Energieetikette (BFE);
- > eine Reduktion für umweltfreundliche Antriebstechniken (elektrisch, Wasserstoff, hybrid, Gas).

Der Mechanismus für Tarifierungen, der an den Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) geknüpft ist, wurde in dieser Revision hingegen nicht verändert.

1.2 Neue Schwierigkeiten

Im Zuge verschiedener Entwicklungen zeigten sich die Grenzen des Systems, das im revidierten BMfzAG von 2021 vorgesehen ist. Zunächst ist die Anpassung des Tarifs an die Entwicklung des LIK, die 2025 zu einem Anstieg um 5,2 % führte, für die Bevölkerung schwer zu verstehen und durch die technologische und strukturelle Entwicklung des Automobilparks nicht gerechtfertigt.

Die Revision der vom Bundesamt für Energie (BFE) vergebenen Energieetiketten verursachte 2025 zudem eine Herabstufung von rund 4500 Elektrofahrzeugen, wodurch die Steuerreduktion aufgrund der Energieetikette A weitgehend wirkungslos wurde. Zudem zeigte sich, dass das BMfzAG stark von Parametern auf Bundesebene abhängt, die ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs liegen.

Dies führte in der Öffentlichkeit zu wachsendem Unverständnis gegenüber automatischen Erhöhungen oder Neueinstufungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Steuerbelastung der Fahrzeughaltenden.

Die vorliegende Revision führt die Strukturreform von 2021 fort. Sie gibt neuen parlamentarischen Vorstössen Folge, in denen die Grenzen des obgenannten Mechanismus zur Tarifierung aufgezeigt wurden.

1.2.1 Motion «Für eine Aufhebung der Indexierung an den LIK»

Am 26. Juni 2025 nahm der Grosse Rat die Motion «Für eine Aufhebung der Indexierung an den LIK»¹ an, welche die Abschaffung der Tarifierung an die Entwicklung des LIK und die Einführung eines Mechanismus für die Justierung nach objektiven ökonomischen oder technischen Kriterien verlangte. Die Urheber der Motion argumentierten, dass die Heranziehung des LIK für die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer keiner ökonomischen Logik der Fahrzeugbesteuerung entspreche. Der Staatsrat stimmte dieser Feststellung zu und wies darauf hin, dass die Wahl des LIK als Referenzgrösse in der Botschaft zur letzten BMfzAG-Revision nicht begründet worden sei. Die entsprechende Bestimmung sei bereits in der Revision von 1989 enthalten gewesen, weshalb die aktuelle Regelung wohl eher historisch als wirtschaftlich bedingt sei.

Die Motionsurheber schlugen zudem vor, die Anpassungen auf einmal alle fünf Jahre zu begrenzen und sie frühestens sechs Monate nach dem Entscheid im Plenum in Kraft treten zu lassen. Der Staatsrat unterstützte diesen Vorschlag, verlangte jedoch, unter ausserordentlichen Umständen davon abweichen zu dürfen.

1.2.2 Motion «Für eine Fahrzeugbesteuerung im Einklang mit der Energiewende»

Die Motion «Für eine Fahrzeugbesteuerung im Einklang mit der Energiewende»² schlug vor, die leistungsabhängige Besteuerung durch ein zweckmässigeres System zu ersetzen, das auf den CO₂-Emissionen oder dem entsprechenden Benzinverbrauch basiert und so umweltfreundlichere Fahrzeuge belohnt, indem die Steuer entsprechend der beim Fahrzeugkauf vergebenen Energieetikette reduziert wird. Der Motionsurheber schlug zudem vor, die Freiburger Steuerpolitik auf die Politik der anderen Kantone abzustimmen.

In seiner Antwort empfahl der Staatsrat die Ablehnung der Motion und schlug stattdessen drei Massnahmen vor. Da diese den Zielen der Motion entsprachen, wurde der Vorstoss zurückgezogen.

2 Wichtigste Vorschläge

2.1 Änderung von Art. 9 BMfzAG

2.1.1 Abschaffung der LIK-Indexierung

Der vorliegende Revisionsentwurf sieht vor, die Anpassung des Tarifs an den LIK aus Artikel 9 BMfzAG zu streichen. Es wird vorgeschlagen, die Indexierung durch eine objektive Begründung zu ersetzen, die auf technischen und/oder ökonomischen Argumenten beruht.

2.1.2 Anpassung nach objektiven Kriterien auf Vorschlag des Staatsrats

Es gibt viele ökonomische und/oder technische Kriterien, die eine teilweise oder vollständige Anpassung der Tarifpositionen rechtfertigen können. In wirtschaftlicher Hinsicht sind die Entwicklung des Fahrzeugbestands, die Anzahl der Fahrzeuge, für die eine Steuerreduktion gewährt wird, der kumulierte Reduktionsbetrag und die Verteilung der Fahrzeuge auf die verschiedenen Tarifstufen entscheidende Faktoren. Hinzu kommt die Entwicklung des LIK, die sich auf den Staatshaushalt auswirkt. Im geplanten neuen System wäre der LIK somit nicht mehr der einzige Anpassungsfaktor, sondern würde zu einem Kriterium unter vielen, auf das sich der Staatsrat stützen könnte, um eine Tarifierung zu begründen. Steuerliche Unterschiede zu den Nachbarkantonen müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Auch aus technischer Sicht gibt es Entwicklungen, die eine Anpassung der Tarife erforderlich machen können, beispielsweise das Aufkommen neuer Antriebs- oder Treibstoffarten, die Einführung neuer Fahrzeugtypen oder auch Änderungen auf Bundesebene, welche die Einteilung der Fahrzeuge, die Gewichts- oder die Abmessungslimiten betreffen.

Diese Kriterien werden es dem Staatsrat ermöglichen, sich bei Tarifierungen auf objektive ökonomische und/oder technische Argumente zu stützen.

2.1.3 Regelmässige Anpassung alle fünf Jahre und ausserordentliche Anpassungen zu jeder Zeit

Da eine Vielzahl von Kriterien zu einer Anpassung der Tarife führen kann, müssen auch die Vorschriften zur Häufigkeit dieser Anpassungen gelockert werden. Der Grundsatz, dass eine Änderung höchstens alle fünf Jahre möglich sein soll, ist weiterhin sinnvoll. Der Staatsrat muss jedoch die Möglichkeit haben, unter ausserordentlichen Umständen davon abzuweichen, indem er dem Grossen Rat unabhängig von der Zeit, die seit der letzten Änderung vergangen ist, einen Anpassungsvorschlag unterbreitet.

2.2 Änderung von Art. 11 BMfzAG

2.2.1 Reduktion für umweltfreundliche Antriebe

Es wird vorgeschlagen, den Rabatt von 30 % für die Energieetikette A abzuschaffen. Im Gegenzug sollen die Anreize für Elektro- und Wasserstoffantriebe verstärkt und die dauerhafte Steuerreduktion von 30 % auf 50 % angehoben werden. Die Reduktion für Hybrid- oder Gasfahrzeuge wird dagegen von 15 % auf 20 % erhöht.

Antrieb	Ergebnisse 2024 mit Gewährung von 30 % Reduktion für Energie- etikette A		Simulation für 2027 gemäss Vorschlag oben		
	Anzahl (1)	Betrag (2)	Reduktion	Anzahl (3)	Betrag (4)
Thermisch	15 800	1 800 000	Keine	0	0
Elektrisch* oder Wasserstoff	5800	1 240 000	30 % → 50 %	14 500	2 100 000
Hybrid oder Gas	3200	380 000	15 % → 20 %	33 000	850 000
Total	24 800	3 420 000		47 500	2 950 000

* Im Jahr 2025 wurden 4500 Einheiten von der Kategorie A in eine tiefere Kategorie herabgestuft.

(1) Anzahl Fahrzeuge, die 2024 von der 30 %-Reduktion profitiert haben (Energieetikette A)

(2) Gewährte Steuerreduktionen

(3) Anzahl Fahrzeuge, die von einer höheren Reduktion profitieren werden, inkl. Schätzung der Neuwagen, die 2026 und 2027 in Verkehr gebracht werden

(4) Gewährte Steuerreduktionen unter Berücksichtigung der angepassten Sätze (Elektroantrieb: +20 %, Hybridantrieb +5 %)

¹ Motion 2025-GC-13 Collomb Eric, Bortoluzzi Flavio, Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (BMfzAG): für eine Aufhebung der Indexierung an den LİK

² Motion 2025-GC-67 Savary Daniel, Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (BMfzAG): für eine Fahrzeugbesteuerung im Einklang mit der Energiewende

3 Kommentar zu den einzelnen Artikeln

3.1 Änderungen des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)

Art. 9 Anpassung des Tarifs

Absatz 1 überträgt dem Staatsrat ausdrücklich die Befugnis, dem Grossen Rat per Dekret eine Anpassung des Tarifs für die Fahrzeugsteuer vorzuschlagen, sofern objektive ökonomische und/oder technische Gründe dies rechtfertigen.

Auf diese Weise sollen die Grundlagen für eine Tarifierpassung erweitert und präzisiert werden, damit sich der Staatsrat auf eine Reihe relevanter Kriterien stützen kann, zum Beispiel:

- > die Entwicklung der Zusammensetzung des Fahrzeugbestands (Gewicht, Leistung, Antriebsart);
- > die Zunahme der Anzahl Fahrzeuge, für die eine Reduktion gewährt wird, und die finanziellen Auswirkungen der Steuerermässigungen;
- > technologische Entwicklungen (neue Antriebsarten, neue Fahrzeugtypen);
- > Änderungen des Bundesrechts (VTS-Einteilung, Gewichts- und Abmessungslimiten);
- > Steuerliche Unterschiede zu den Nachbarkantonen.

Absatz 2 legt den zeitlichen Rahmen fest, in dem ordentliche Tarifierpassungen erfolgen können, nämlich höchstens einmal alle fünf Jahre. In Kraft tritt eine Änderung frühestens sechs Monate nach der Verabschiedung des entsprechenden Dekrets durch den Grossen Rat.

Absatz 3 führt eine Flexibilitätsklausel ein, die es dem Staatsrat erlaubt, jederzeit eine Tarifierpassung vorzuschlagen, sofern es ausserordentliche Umstände rechtfertigen. Diese Bestimmung ist eine wichtige Ergänzung zum Grundsatz der fünfjährlichen Revidierbarkeit nach Absatz 2, weil sie verhindert, dass der Anpassungsmechanismus zu starr wird oder eine angemessene Reaktion auf unvorhergesehene Ereignisse verunmöglicht.

Art. 11 Reduktion für die Benützung besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffizienter Fahrzeuge

Absatz 2 verstärkt die Anreize für umweltfreundliche Antriebsarten. Für Fahrzeuge mit reinem Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird neu eine Steuerreduktion von 50 % gewährt. Dies entspricht dem Willen des Staatsrats, besonders emissionsarme Technologien zu fördern.

Fahrzeuge mit Hybrid-, Gas- oder ähnlichem Antrieb erhalten eine Reduktion von 20 %, womit der frühere Satz leicht angehoben wird. Diese Anpassung trägt dem mittleren Umweltprofil dieser Fahrzeuge Rechnung und gewährleistet gleichzeitig die Kohärenz mit der kantonalen Strategie zur Unterstützung der am wenigsten umweltschädlichen Antriebsarten.

4 Auswirkungen des Entwurfs

Der Entwurf hat für die Verwaltung keine Zusatzausgaben zur Folge: Das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt hat bestätigt, dass keine zusätzlichen Ressourcen oder besondere organisatorischen Anpassungen erforderlich seien. Die Änderung des Systems zur Anpassung der Tarife ist in finanzieller Hinsicht neutral, da nicht die Steuerbeträge, sondern lediglich das Verfahren und die Kriterien für zukünftige Anpassungen geändert werden. Der Entwurf macht es möglich, den Auswirkungen von Veränderungen des Automobilparks und neuer Technologien besser vorzugreifen und die Kohärenz zwischen der Steuerlast und der ökonomischen und technischen Realität im Automobilbereich sicherzustellen.