

Ergebnis der 1. Lesung im Regierungsrat vom 9. Dezember 2008

## Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Antrag auf Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr<sup>1</sup> (nachfolgend Strassenverkehrssteuergesetz). Zu den vorliegenden Änderungen erstatten wir Ihnen den nachstehenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

I.	IN KÜRZE .....	2
II.	AUSGANGSLAGE .....	3
	1. Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006 .....	3
	2. Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007 .....	5
III.	VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN .....	5
IV.	GRUNDZÜGE DES RABATTMODELLS DER ASA .....	6
V.	ZIELSETZUNGEN DER TEILREVISION .....	6
	1. Steuerrabatt für emissionsarme Fahrzeuge .....	6
	2. Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge .....	7
	3. Vollzugstauglichkeit des Bonus-Malus-Systems .....	7
	4. Veräusserung von Kontrollschildern .....	8
VI.	EXKURS: PARTIKELFILTER .....	8
	1. Leichte Motorfahrzeuge .....	9
	2. Schwere Motorfahrzeuge .....	9
VII.	ERLÄUTERUNG DER TEILREVISION .....	10
	§ 1 Geltungsbereich .....	10
	§ 4 Steuerbefreiung .....	10
	§ 5 Steuererlass .....	10
	§ 7 Steuer- und Bemessungsperiode .....	11
	§ 7 <sup>bis</sup> Steuerfestlegung .....	11
	§ 7 <sup>ter</sup> Steuerzuschlag .....	11
	§ 9 <sup>bis</sup> Indexierung .....	12
	§ 11 Besteuerung nach Hubraum .....	13
	§ 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht .....	13
	§ 13 Einfache Besteuerung .....	13
	§ 13 <sup>bis</sup> Steuerrabatt .....	14
	§ 14 Reduzierte Besteuerung .....	15
	§ 15 Fahrzeuge mit Wechselschildern .....	15
	§ 16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern .....	15

<sup>1</sup> vom 30. Oktober 1994 (BGS 751.22).

§ 17 Motorfahräder.....	16
§ 17 <sup>bis</sup> Tagesschilder .....	16
§ 18 Rechtsschutz .....	16
§ 19 <sup>bis</sup> Übergangsrecht .....	16
Inkrafttreten.....	17
VIII. AUSWIRKUNGEN DER TEILREVISION. ....	17
1. Finanzielle Auswirkungen .....	17
2. Betriebliche Auswirkungen.....	18
IX. PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE .....	19
1. Motion Rolf Schweiger.....	19
2. Motion Heinz Tännler.....	19
3. Motion Thomas Lötscher .....	20
4. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher .....	20
X. ANTRÄGE .....	21

## I. IN KÜRZE

### Zug führt Bonus-Malus-System auf leichten Motorfahrzeugen ein

**Der Kanton Zug gewährt beim Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs einen grosszügigen Steuerrabatt. Während drei Jahren ist nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken geschuldet. Wer hingegen ein schadstoffreiches Fahrzeug kauft, wird jedes Jahr mit einem Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die Motorfahrzeugsteuer belastet.**

Der Regierungsrat sieht vor, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr<sup>2</sup> zu revidieren. Insbesondere geht es darum, ein von den Kantonen mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) gemeinsam entwickeltes Mustermodell zur Förderung energie- und umwelt-effizienter Personenwagen im Kanton Zug umzusetzen. Durch die Übernahme des Modells soll ein Anreizsystem zum Kauf umweltschonender Fahrzeuge mit starker Lenkungswirkung im Kanton Zug geschaffen werden.

### Grundzüge des neuen Steuermodells

Die geltenden Berechnungssysteme (Hubraum- und Gesamtgewichtbesteuerung) bei den Strassenverkehrssteuern bleiben bestehen. Wer ein neues umweltschonendes Motorfahrzeug der Energieeffizienz-Klasse A kauft, erhält während drei Jahren einen Steuerrabatt, indem nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken geschuldet ist. Wer hingegen ein umweltbelastendes Motorfahrzeug der Energieeffizienz-Klassen F oder G erwirbt, hat jährlich einen Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die Jahressteuer zu bezahlen. Einen gleich hohen Zuschlag haben Fahrzeughalterinnen und -halter zu entrichten, die ein Motorfahrzeug mit einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum erwerben.

Das Ziel der vorliegenden Revision ist es, das Rabattmodell langfristig zu finanzieren und das Steuermodell ertragsneutral auszugestalten. Daneben ist ein Teil der seit 1986 aufgelaufenen Teuerung von gut 43 Prozent auszugleichen. Aus diesen Gründen werden die Steueransätze für leichte Motorfahrzeuge moderat um ca. zehn Prozent erhöht.

<sup>2</sup> vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22).

### **Versteigerung von Kontrollschildern mit besonderen Nummern**

Als weitere Neuerung räumt das Gesetz dem Regierungsrat die Kompetenz ein, Kontrollschilder mit besonders begehrten Nummern durch das Strassenverkehrsamt veräussern zu lassen. Im Vordergrund steht dabei die Variante, besonders interessante Kontrollschildnummern an die Meistbietende/den Meistbietenden versteigern zu können. Möglich wäre aber auch ein Verkauf der Kontrollschilder zu einem im Voraus festgesetzten Preis. Beschliesst der Regierungsrat, von seiner Kompetenz Gebrauch zu machen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die generelle Erhöhung der Steuersätze für leichte Motorfahrzeuge um zehn Prozent ergibt ca. 2'050'000 Franken Mehreinnahmen pro Jahr. Aus dem Steuerzuschlag resultiert ein zusätzlicher Steuerertrag von ca. 230'000 Franken. Von diesen Erträgen sind die Mindereinnahmen durch den gewährten Steuerrabatt von ca. 750'000 Franken sowie der Ausfall der Pauschalgebühr für Wechsel Schilder von 210'000 Franken abzuziehen. Gesamthaft ist jährlich mit Mehreinnahmen von schätzungsweise ca. 1'320'000 Franken zu rechnen, was einem Steuermehrertrag von knapp fünf Prozent von rund 27'000'000 Franken Steuereinnahmen im Jahr entspricht. Mittel- bis langfristig werden die Mehreinnahmen auf Grund der Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems zurückgehen. In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der Revision ist auf Grund des Übergangsrechts mit einer zusätzlichen Ertragseinbusse von ca. 420'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

Bei einer Versteigerung der Kontrollschilder mit besonderen Nummern ist langfristig von einem Mehrertrag von ca. 150'000 Franken pro Jahr auszugehen.

### **Vorteile für Zug**

Die Umsetzung des vorliegenden Bonus-Malus-Systems beruht auf einem gemeinsam erarbeiteten Mustermodell, das auch andere Kantone umsetzen wollen. Es ist einfach und lässt sich ohne weiteres in das bestehende Steuersystem einbauen. Zudem gleicht es einen Teil der aufgelaufenen Teuerung seit 1986 aus und stellt langfristig die Finanzierung des Bonus-Malus-Systems sicher. Dies ist vor allem im Hinblick auf die laufenden und anstehenden grossen Strassenbauprojekte im Kanton Zug wichtig.

## **II. AUSGANGSLAGE**

### **1. Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006**

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz<sup>3</sup> verabschiedete der Regierungsrat am 11. Juni 1990<sup>4</sup> einen Massnahmenplan. Im Bereich des Verkehrs sprach er sich dabei u.a. für die Einführung differenzierter Verkehrssteuern aus, deren Höhe vom Emissionsverhalten abhängig gemacht werden soll.

Am 30. März 1999 beschloss der Regierungsrat auf der Grundlage eines Thesenpapiers der Sicherheitsdirektion, es sei eine differenzierte Verkehrssteuer nach Luzerner Vorbild einzuführen, die jedoch zusätzlich auf das Fahrverhalten (Emissionen) auszurichten sei. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer habe eine betragsmässig entsprechende Entlastung der Kantonssteuer zu bewirken (Ertragsneutralität), soweit es um die Internalisierung der externen Kosten<sup>5</sup> gehe. Zudem sei zu prüfen, ob nicht mehr als ein Drittel der Unterhaltskosten für Kantons- und Nationalstrassen aus der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden könne.

<sup>3</sup> vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz [USG]; SR 814.01).

<sup>4</sup> Aktualisierung vom 23. Mai 2000.

<sup>5</sup> Als externe Kosten werden diejenigen bezeichnet, die nicht von denen getragen werden, die sie verursachen.

Am 12. Juli 2005 unterbreitete die Sicherheitsdirektion dem Regierungsrat Bericht und Antrag zu einem Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr zur ersten Lesung. Dieser Entwurf basierte in den Grundzügen auf den Absichtserklärungen des Regierungsrats vom 30. März 1999. Der Regierungsrat beauftragte die Sicherheitsdirektion, den Entwurf unter folgenden Vorgaben zu überarbeiten: Die Kilometerfahrleistung sei mit einem einfach ausgestalteten Bonussystem zu berücksichtigen. Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter seien mit einem Zuschlag zu belasten. Eine Reduktion des Steuerfusses der allgemeinen Kantonssteuer um den Betrag der internalisierten Verkehrskosten sei knapp vor der NFA-Finanzierungsvorlage wenig sinnvoll. Es sei im Rahmen der Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes auf eine Reduktion des Steuerfusses zu verzichten und erst später im Rahmen der NFA-Vorlage vorzunehmen. Zum weiteren Vorgehen beschloss der Regierungsrat, die im Bericht aufgeführten fünf parlamentarischen Vorstösse (vier Motionen, eine Interpellation) separat in einer Vorlage durch den Regierungsrat zu Händen des Kantonsrates zu verabschieden. Dabei sei die Grundausrichtung der Gesetzesrevision auf Grund der obigen Beschlüsse aufzuzeigen.

Am 4. Mai 2006 behandelte der Kantonsrat den Bericht, Antrag und die Antwort des Regierungsrats zu den Motionen Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb<sup>6</sup>, Heinz Tännler betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"<sup>7</sup>, Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer<sup>8</sup> sowie Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge<sup>9</sup> und zur Interpellation Alois Gössi und Markus Jans betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV)<sup>10</sup> vom 4. April 2006<sup>11</sup>. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr<sup>12</sup> einer Totalrevision zu unterziehen. Insbesondere gehe es darum, die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen nach dem Verursacherprinzip auszugestalten. Der Regierungsrat sehe vor, neu die Steuern für Personenwagen auf der Grundlage des Treibstoffverbrauchs, der Motorleistung und der jährlichen Kilometerfahrleistung (Bonussystem) zu berechnen. Für die übrigen Fahrzeugarten werde die geltende Berechnung beibehalten. Dieselfahrzeuge, welche die Euro 04-Norm nicht erfüllten, hätten einen Steuerzuschlag zu entrichten. Die Strassenverkehrssteuern seien angemessen zu erhöhen, nachdem die Motorfahrzeugsteuersätze seit 1986 praktisch unverändert geblieben seien. Zudem sei aus dem Steuerertrag ein Teil der nicht gedeckten externen Verkehrskosten und ganz oder teilweise auch die bisher über die Laufende Rechnung finanzierten Unterhaltsarbeiten an Kantons- und Nationalstrassen abzugelten. Im Hinblick auf die Umsetzung dieses Modells beantragte der Regierungsrat dem Rat, die vier Motionen für nicht erheblich zu erklären. Die AF und die SP stimmten der vom Regierungsrat umschriebenen Gesetzesvorlage für eine nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer zu. Namens der FDP anerkannte der Motionär Thomas Lötscher, dass eine ertragsneutrale Differenzierung der Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien gerechtfertigt sei. Der Motionär sprach sich aber gegen eine Erhöhung der Steuern aus und kritisierte die Berücksichtigung der Motorenleistung. In der von der Regierung skizzierten Form sei die Vorlage unbrauchbar. Die SVP und CVP äusserten sich ebenfalls kritisch zur vorgesehenen Vorlage des Regierungsrats. Der Rat beschloss, alle vier Motionen für erheblich zu erklären. Die Interpellation Gössi/Jans wurde vom Rat zur Kenntnis genommen.

---

<sup>6</sup> vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

<sup>7</sup> vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

<sup>8</sup> vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

<sup>9</sup> vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

<sup>10</sup> vom 11. März 2004 (Vorlage Nr. 1224.1 - 11440).

<sup>11</sup> Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008.

<sup>12</sup> vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22).

## 2. Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007

Die Zentralschweizer Umweltschutzdirektoren-Konferenz (ZUDK) beauftragte am 27. April 2007 die kantonalen Umweltschutzfachstellen, den Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung zu aktualisieren. Am 21. Mai 2007 verabschiedete die ZUDK den neuen Massnahmenplan II und beauftragte die Zentralschweizer Kantone, die Massnahmen in Kraft zu setzen. Eine der zur Diskussion stehenden Massnahmen befasste sich mit der "Ökologisierung" resp. der Anpassung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern. Auf Initiative der ZUDK und des Kantons Uri haben die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa), Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Strassenverkehrsämter, der Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes sowie Expertinnen und Experten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ) ein gemeinsames Rabattmodell entwickelt.

Da mehrere Regierungsratskonferenzen von einer ökologisch ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer betroffen sind, regte die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) mit Einladung vom 25. Juli 2007 an, am 27. August 2007 in Bern einen runden Tisch unter Einbezug aller betroffenen Regierungsratskonferenzen und Bundesämtern sowie der asa durchzuführen, um das weitere Vorgehen zu koordinieren. Gleichzeitig mit der Einladung führte die BPUK bei den Kantonsregierungen ein Vernehmlassungsverfahren zur Einführung einer nach ökologischen Kriterien differenzierten Motorfahrzeugsteuer bzw. zum vorgeschlagenen Rabattmodell durch. Am 27. August 2007 beauftragten die Teilnehmenden am runden Tisch die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) mit der Koordination der Einführung des Rabattmodells in die kantonalen Steuergesetzgebungen.

Mit Schreiben vom 11. September 2007 an die BPUK befürwortete der Regierungsrat des Kantons Zug das Rabattmodell der asa. Nach der Auswertung der Vernehmlassungsantworten der BPUK vom 22. Oktober 2007 unterstützt die Mehrheit der Kantone das vorgeschlagene Modell. Auf Grund der Umfrageergebnisse beantragte die BPUK der KKJPD, beim Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Realisierung der Umweltetikette<sup>13</sup> mit hoher Priorität zu beantragen.

An der Herbstversammlung vom 15./16. November 2007 beschloss die KKJPD, den Kantonen nahe zu legen, bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern den Empfehlungen der asa zu folgen. Mit Schreiben vom 20. November 2007 forderte die KKJPD das UVEK auf, in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen die Realisierung der Umweltetikette bis spätestens 2010 mit hoher Priorität voranzutreiben.

Gemäss Protokoll vom 18./19. Dezember 2007 verabschiedete der Regierungsrat den Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung II, ergänzt mit Zuger Massnahmen. Zudem beschloss er, aus dem bestehenden Massnahmenplan unter anderem die Massnahme 2 *Differenzierte und variabilisierte Motorfahrzeugsteuer*, die dem ursprünglich vom Regierungsrat vorgesehenen Strassenverkehrssteuermodell vom 4. Mai 2006<sup>14</sup> entsprach, nicht weiter zu verfolgen und abzuschreiben und sie durch die neue Massnahme Z1 *Rabattsystem in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern* zu ersetzen.

## III. VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN

...

---

<sup>13</sup> Die Bemessungsgrundlage des Rabattmodells der asa beruht auf der geltenden Energieetikette des Bundes, voraussichtlich ab 2010 soll diese durch die Umweltetikette des Bundes abgelöst werden; zu den Begriffen der Energieetikette bzw. Umweltetikette siehe FN 17.

<sup>14</sup> Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008; vorgesehener Steuerrabatt bei geringer Fahrleistung.

#### **IV. GRUNDZÜGE DES RABATTMODELLS DER ASA**

Wissenschaftliche Studien der ETHZ<sup>15</sup> belegen, dass Rabattmodelle eine positive Lenkungswirkung aufweisen und auf hohe Akzeptanz stossen. Folgende Voraussetzungen müssen dazu erfüllt sein: Erstens ist der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf in Verbindung zu bringen und muss so ausgestaltet sein, dass er betragsmässig spürbar ist. Zweitens ist der Rabatt zeitlich auf drei, höchstens vier Jahre zu befristen, um eine optimale Wirkung zu erzielen. Und drittens muss der Rabatt an eine gut kommunizierbare Bemessungsgrundlage anknüpfen und so zu Marketingzwecken von den Fahrzeughändlerinnen und -händlern verwendet werden können. Auf der Grundlage dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse der ETHZ basiert das vorliegende in Zusammenarbeit mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern sowie der Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes entwickelte Mustermodell der asa.

Das Mustermodell umfasst die folgenden Hauptpunkte:

- Das Rabattmodell lässt sich einfach in die bestehenden Steuersysteme einbauen. Eine grundsätzliche Umgestaltung bzw. eine Harmonisierung der verschiedenen kantonalen Berechnungssysteme ist nicht erforderlich.
- Der Rabatt richtet sich nach einfachen, allgemeingültigen und dynamisierbaren Bemessungsgrundlagen. Mit der Anknüpfung an die geltende Energieetikette bzw. (künftigen) Umweltetikette wird laufend und einheitlich der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt.
- Das Rabattmodell ist klar auf die umweltschonendsten Fahrzeuge ausgerichtet, um eine starke Lenkungswirkung zu erzielen und keine Streusubventionen auszuschütten.
- Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden und zeitlich befristet. Dadurch wird der Vollzug vereinfacht und die Lenkungswirkung optimiert.
- Das Rabattmodell ist möglichst einfach auszugestalten mit minimalen Ausnahmeklauseln, um einfach kommunizierbar zu bleiben. Dies gilt insbesondere für die Regelung von Spezialfahrzeugen<sup>16</sup>.

#### **V. ZIELSETZUNGEN DER TEILREVISION**

##### **1. Steuerrabatt für emissionsarme Fahrzeuge**

Mit der Übernahme des Rabattmodells der asa sollen umweltschonende Fahrzeuge bei der Motorfahrzeugsteuer begünstigt werden. Damit wird ein Anreizsystem zum Kauf sparsamer und emissionsarmer Fahrzeuge geschaffen. Das Modell will gezielt die besten Fahrzeuge fördern, indem es sich laufend am aktuellen Stand der Technik orientiert. Die Qualifizierung "beste" Fahrzeuge erfolgt durch den Bund, vorerst durch die Klassifizierung der Energieetikette, später (voraussichtlich ab 2010) durch eine Umweltetikette auf der Grundlage der Kriterien für emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge (KeeF)<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> P. de Haan, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14, ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM 1516, 8. März 2007.

<sup>16</sup> aus Publikation der asa "Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen", Empfehlung der asa, 2. Juli 2007, S. 5.

<sup>17</sup> Das Bundesamt für Energie (BFE) hat eine Energieetikette eingeführt, die sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht der Fahrzeuge orientiert. Sie ist seit 1. Januar 2002 in Kraft und wird alle zwei Jahre an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die letzte Anpassung erfolgte am 31. Januar 2008. Gleichzeitig hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) Bemessungskriterien zur objektiven Umweltbelastung der Fahrzeuge (v.a. CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) entwickelt, die sog. Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat dem BFE und BAFU den Auftrag erteilt, die Energieetikette in eine Umweltetikette weiterzuentwickeln (aus asa-Publikation, a.a.O., S. 4f.).

## 2. Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge

Um die Lenkungswirkung zum Kauf sparsamer und wenig Schadstoff ausscheidender Fahrzeuge noch zu verstärken, werden "schlechte" bzw. umweltbelastende leichte Motorfahrzeuge (bis 3'500 kg Gesamtgewicht<sup>18</sup>) mit einem Steuerzuschlag (Malus) von 30 Prozent belastet. Der Zuschlag soll Käuferinnen und Käufer leichter Motorwagen animieren, leistungsschwächere und somit umweltschonendere Personenwagen und Lieferwagen zu kaufen. Der Zuschlag wird erhoben auf Fahrzeuge, die nach der Energieetikette den Effizienz-Klassen F und G<sup>19</sup> angehören (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. a). Dabei handelt es sich vor allem um hubraum- und leistungsstarke Personenwagen der gehobenen Preisklasse. Das gleiche gilt für Fahrzeuge mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. b). Eine solche Motorengrösse stellt bei leichten Motorfahrzeugen eine Übermotorisierung dar, die zu einem unnötig hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss (von mehr als 260 g/km CO<sub>2</sub>) führt. Nach der geltenden Energieetikette<sup>20</sup> gibt es aber einzelne Fahrzeuge, die trotz einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum der Energieeffizienzklasse A angehören und damit rabattberechtigt sind (§ 13<sup>bis</sup> Abs. 1 und 2). Für diese Fahrzeuge gilt der Steuerzuschlag nicht (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil). Damit ist sichergestellt, dass rabattberechtigte Fahrzeuge nicht gleichzeitig zuschlagspflichtig sind.

Der Steuerzuschlag ist jährlich zu entrichten und gilt unbefristet. Er gilt nur für leichte Motorfahrzeuge. Schwere Motorfahrzeuge (ab 3'500 kg Gesamtgewicht<sup>21</sup>) unterliegen bereits der lenkungswirksamen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)<sup>22</sup>.

Der Steuerzuschlag gilt nicht für Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bereits einen leichten Motorwagen der Effizienz-Klassen F und G oder ein Motorfahrzeug mit mehr als 2'500 ccm Hubraum besitzen. Sie bezahlen für ihr Fahrzeug lediglich die ordentliche Jahressteuer der betreffenden Fahrzeugkategorie. Kommt es später zu einem Halterwechsel, hat die neue Fahrzeughalterin/der neue Fahrzeughalter zusätzlich zur Jahressteuer den Steuerzuschlag gemäss § 7<sup>ter</sup> Abs. 1 zu bezahlen.

Keinen Steuerzuschlag haben Veteranenfahrzeuge<sup>23</sup> zu bezahlen (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 2; siehe auch Abschn. VII § 7<sup>ter</sup> *Steuerzuschlag*).

## 3. Vollzugstauglichkeit des Bonus-Malus-Systems

Das vorliegende Bonus-Malus-System beruht auf einem gemeinsam von der asa, den kantonalen Strassenverkehrsämtern, den Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes sowie von der ETHZ erarbeiteten Vorschlag. Der Regierungsrat hält die Einführung eines Steuermodells für sinnvoll, das auch andere Kantone - entsprechend den Empfehlungen der KKJPD vom 15./16. November 2007 - umsetzen wollen. Das Modell ist so ausgestaltet, dass es unabhängig von den geltenden Bemessungsgrundlagen für die Motorfahrzeugsteuer eingeführt werden kann. Aus diesem Grund drängt sich auch keine Totalrevision des geltenden Steuergesetzes auf.

Die Stärke des vorgeschlagenen Steuermodells liegt insbesondere darin, dass es zunächst auf die einfache, anerkannte Bemessungsgrundlage der Energieetikette<sup>24</sup> des Bundes ausgerichtet ist, die

<sup>18</sup> Art. 10 Abs. 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

<sup>19</sup> Anhang 3.6 Ziff. 2.2.3 Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01)

<sup>20</sup> vom 1. Juli 2006.

<sup>21</sup> Art. 10 Abs. 2 VTS.

<sup>22</sup> Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (Schwerverkehrsabgabengesetz [SVAG]; SR 641.81).

<sup>23</sup> Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.

<sup>24</sup> Anhang 3.6 Ziff. 2.2.3 Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01).

laufend dem aktuellen Stand der Technik<sup>25</sup> angepasst wird. Zudem treibt der Bund die Weiterentwicklung der Energieetikette zu einer Umweltetikette rasch voran, die eine Differenzierung nach umfassenden, ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien<sup>26</sup> gestattet. Dabei baut die Umweltetikette auf dem gleichen Bewertungssystem wie die Energieetikette auf und übernimmt entsprechend die Klasseneinteilung A bis G. Sobald die Umweltetikette (voraussichtlich im Jahr 2010) praxistauglich ist, kann diese anstelle der Energieetikette als Bemessungsgrundlage für das Bonus-Malus-System verwendet werden, ohne dass die gesetzlichen Bestimmungen nochmals angepasst werden müssen.

#### 4. Veräusserung von Kontrollschildern

Eine weitere Neuerung sieht § 1 *Geltungsbereich* vor. Der neu geschaffene Abs. 3 räumt dem Regierungsrat die Möglichkeit ein, besonders begehrte Kontrollschilder von ideellem Wert, die sich im Depot des Kantons befinden, durch das Strassenverkehrsamt veräussern zu lassen. Im Vordergrund steht dabei, besonders interessante Kontrollschildnummern mittels Versteigerung<sup>27</sup> an die Meistbietende/den Meistbietenden verkaufen zu lassen. Möglich wäre aber auch ein Verkauf der Kontrollschilder zu einem im Voraus festgesetzten Preis. Beide Varianten sind Massnahmen im Rahmen des Projekts Staatsaufgabenreform (STAR) der kantonalen Verwaltung. Das Ziel dieser Massnahmen ist es, einen möglichst hohen Erlös erzielen zu können. Gleichzeitig ist das Verfahren so auszugestalten, dass der personelle Aufwand durch das Strassenverkehrsamt möglichst gering ist. Beschliesst der Regierungsrat, von seiner Kompetenz Gebrauch zu machen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

Für die Veräusserung kommen vorerst die Kontrollschilder im Depot des Kantons in Frage. Um auch langfristig genügend interessante Kontrollschilder zur Verfügung zu haben, werden alle Kontrollschilder zur Veräusserung ausgeschieden, die länger als ein Jahr im Depot lagern.

§ 1 Abs. 3 berührt die geltende langjährige Praxis der freien Übertragbarkeit von Kontrollschildern nicht. Auch wenn der Regierungsrat von seiner Kompetenz Gebrauch macht und Kontrollschilder im Depot des Kantons veräussern lässt, können die übrigen Kontrollschilder wie bisher gegen Bezahlung einer Gebühr frei von einer Fahrzeughalterin/einem Fahrzeughalter auf eine andere Fahrzeughalterin/einen anderen Fahrzeughalter übertragen werden. Voraussetzung ist nur, dass die neue Fahrzeughalterin/der neue Fahrzeughalter die gesetzlichen Immatrikulationsvorschriften erfüllt und das Motorfahrzeug seinen Standort im Kanton Zug hat.

#### VI. EXKURS: PARTIKELFILTER

Mit Partikelfiltern kann der Feinstaubausstoss (PM 10-Emissionen) bei dieselbetriebenen Fahrzeugen verringert werden. Bei den Partikelfiltern sind zwei verschiedene Systeme möglich: Bei geschlossenen Partikelfiltersystemen ist der Filter in den Motor des Fahrzeugs integriert und damit Teil des Motors. Bei offenen Partikelfiltersystemen wird der Filter nachträglich ausserhalb des Motorenbereichs angebracht. Geschlossene Systeme erreichen einen viel höheren Wirkungsgrad als offene Systeme.

Der Bund sieht nicht vor, generell eine Partikelfilterpflicht für Motorfahrzeuge mit Dieselmotoren einzuführen. Er hat sich für den Weg entschieden, die EG-Richtlinien bzw. die geltenden Grenzwerte (Emissionscodes) betreffend PM 10-Emissionen der EU zu übernehmen. Dadurch führt er indirekt ei-

---

<sup>25</sup> Die letzte Anpassung datiert vom 31. Januar 2008.

<sup>26</sup> sog. Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef).

<sup>27</sup> zur Versteigerung siehe Art. 229ff. Obligationenrecht (OR; SR 220).

ne "Filterpflicht" ein, indem die massgeblichen Grenzwerte nur noch mit Partikelfiltern erreicht werden können.

## 1. Leichte Motorfahrzeuge

Geschlossene Partikelfiltersysteme können nur bei neu in Verkehr gesetzten leichten Motorfahrzeugen (Personenwagen)<sup>28</sup> serienmässig eingebaut werden. Bereits heute werden 90 Prozent aller neuen Personenwagen mit Dieselmotoren<sup>29</sup> mit geschlossenen Partikelfiltern ausgeliefert. Mit diesen kann der Partikelausstoss (PM 10-Emissionen) um mehr als 95 Prozent<sup>30</sup> vermindert werden. Geschlossene Partikelfilter können aber nicht nachträglich ins Motorenmanagement von Personenwagen eingebaut werden. Personenwagen können deshalb nur mit offenen Partikelfiltern nachgerüstet werden. Diese erreichen lediglich einen Wirkungsgrad von 30 bis 70 Prozent<sup>31</sup>. Das Nachrüsten von Personenwagen mit Partikelfiltern kostet ca. 900 bis 1'500 Franken.

Im Kanton Zug sind 10'294 Personenwagen und 2'493 Lieferwagen mit Dieselmotoren immatrikuliert (Stand April 2008). Davon verfügen 3'258 Personenwagen über einen (geschlossenen oder offenen) Partikelfilter. Das Durchschnittsalter der Motorfahrzeuge beträgt 7.7 Jahre. Für die ältesten Fahrzeuge (686 mit Emissionscode 00 oder 01; Stand April 2008) gibt es in der Regel keine Nachrüstfilter.

Der Ausstoss an PM 10-Emissionen von dieselbetriebenen Personenwagen beträgt nur 1.7 Prozent der Gesamtbelastung von ca. 21'000 Tonnen PM 10-Emissionen in der Schweiz<sup>32</sup>. Würden alle dieselbetriebenen Personenwagen in der Schweiz mit offenen Partikelfiltern nachgerüstet, könnte der Partikelausstoss zusätzlich um 0.7 Prozent reduziert werden. Bezogen auf den Kanton Zug bedeutet dies, dass sich durch das Nachrüsten aller im Kanton immatrikulierten Personenwagen mit Dieselmotoren der gesamte Schadstoffausstoss um gerade mal 0.011 Prozent verringern würde.

Bei dieser Ausgangslage ist die Einführung einer generellen Filterpflicht für Personenwagen mit Dieselmotoren nicht sinnvoll. Der Regierungsrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Bonus-Malus-System mehr erreichen zu können. Durch den gewährten Steuerbonus beim Kauf eines Fahrzeugs der Energieeffizienz-Klasse A (§ 13<sup>bis</sup> Abs. 1 und 2) verbunden mit dem jährlich zu leistenden Steuerzuschlag beim Kauf eines Fahrzeugs der Energieeffizienz-Klasse F oder G (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. a) oder eines Fahrzeugs mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (§ 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. b) wird sich der Fahrzeugpark in fünf bis sieben Jahren so erneuern, dass die grosse Mehrheit der Personenwagen über einen (geschlossenen) Partikelfilter verfügen wird. Der Regierungsrat lehnt deshalb die Einführung einer generellen Filterpflicht für leichte Motorfahrzeuge ab.

## 2. Schwere Motorfahrzeuge

Im Gegensatz zu den leichten Motorfahrzeugen ist bei den schweren Motorfahrzeugen (ab 3'500 kg Gesamtgewicht) ein Nachrüsten mit geschlossenen Partikelfiltern möglich. Das vorliegende neue Bonus-Malus-System betrifft aber nur leichte Motorfahrzeuge. Aus diesem Grund wäre es verfehlt, im Rahmen der vorliegenden Gesetzesrevision eine Partikelfilterpflicht für schwere Motorfahrzeuge einzuführen. Zudem unterliegen schwere Motorfahrzeuge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche die Emissionswerte in den Kilometeransätzen berücksichtigt. Der Regierungsrat

---

<sup>28</sup> bis 3'500 kg Gesamtgewicht.

<sup>29</sup> Im Jahr 2007 verfügten 13.26 Prozent des gesamten Personenwagenbestands über einen Dieselmotor (aus Publikation von auto-schweiz "Immatrikulation von neuen Personenwagen", März 2008).

<sup>30</sup> aus Publikation des Touring Club Schweiz (TCS) "Partikelfilter und PW-Nachrüstung", TCS-Knowboard, März 2006, S. 24f.

<sup>31</sup> aus TCS-Publikation, a.a.O., S. 24f.

<sup>32</sup> aus TCS-Publikation, a.a.O., S. 24f.

verzichtet deshalb auch bei den schweren Motorfahrzeugen ausdrücklich auf die Einführung einer generellen Filterpflicht.

## VII. ERLÄUTERUNG DER TEILREVISION

Zur Vermeidung von Wiederholungen verzichten wir auf eine ausführliche und breite Kommentierung jeder einzelnen Gesetzesbestimmung, da wir die wichtigen Neuerungen den Grundzügen nach bereits im vorangehenden Abschn. V erläutert haben. Die nachfolgenden Anmerkungen beschränken sich auf notwendige Ergänzungen und Präzisierungen. Soweit einzelne Paragraphen dem geltenden Recht entsprechen und lediglich redaktionelle Anpassungen erfolgen, erübrigt sich ein Kommentar.

### § 1 Geltungsbereich

Die Abs. 1 und 2 werden beibehalten und erfahren keine Änderung. Neu ist Abs. 3. Mit dieser Bestimmung wird die erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat die Möglichkeit einräumt, Kontrollschilder mit besonders begehrten Nummern von ideellem Wert durch das Strassenverkehrsamt veräussern (Versteigerung oder Verkauf zu einem im Voraus festgesetzten Preis) zu lassen. Es handelt sich nur um eine Kann-Vorschrift. Der Regierungsrat ist nicht verpflichtet, von der ihm zustehenden Kompetenz Gebrauch zu machen. Beschliesst er jedoch, Kontrollschilder mit besonderen Nummern veräussern zu lassen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

Siehe auch Abschn. V Ziff. 4 *Veräusserung von Kontrollschildern*.

### § 4 Steuerbefreiung

Die in § 4 Bst. a bis f aufgezählten Ausnahmen entsprechen praktisch dem geltenden Recht. Die Bst. d und f sehen zwei kleinere Neuerungen vor: Nach Bst. d sind Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei und des Rettungsdienstes<sup>33</sup> von der Steuerpflicht befreit. Das geltende Gesetz beschränkt die Steuerbefreiung auf Fahrzeuge, die mit besonderen Warnsignalen ausgerüstet sind. Diese Regelung hat sich aber als administrativ aufwendig erwiesen. Neu sind deshalb alle Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei und des Rettungsdienstes von der Steuerpflicht ausgenommen. Mit "Fahrzeugen der Feuerwehr" sind nur Fahrzeuge gemeint, deren Halterin die Feuerwehr ist. Ein privates Fahrzeug der Kommandantin bzw. des Kommandanten ist deshalb, selbst wenn es mit einem aufsetzbaren Blaulicht ausgerüstet ist, kein Fahrzeug der Feuerwehr im Sinne dieser Bestimmung. Nach Bst. f sind nicht nur wie bis anhin landwirtschaftliche Arbeitsanhänger (Ausnahmefahrzeuge), sondern auch landwirtschaftliche Anhänger von der Steuerpflicht befreit.

Eine weitere Neuerung sieht Bst. g vor. Danach sind neu auch Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, Motorfahrräder mit elektrischem Antrieb und Behindertenfahrradkombinationen mit elektrischem Antrieb von der Steuerpflicht ausgenommen.

### § 5 Steuererlass

Gleich wie nach geltendem Recht sieht auch der neue § 5 einen Steuererlass für Fahrzeuge von behinderten Personen vor. Auf ein Privatfahrzeug angewiesen sind Fahrzeughalterinnen und -halter, denen die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund ihres körperlichen Gebrechens nicht zumutbar ist. Wird dieses Angewiesensein auf ein Privatfahrzeug durch ein ärztliches Zeugnis belegt, besteht ein Anspruch auf Steuerbefreiung. Im Gegensatz zum geltenden Recht gilt der Steuererlass

<sup>33</sup> Die Steuerbefreiung gilt aber nur für den durch den Kanton geführten Rettungsdienst (§ 52 Abs. 1 revidiertes Gesetz über das Gesundheitswesen im Kanton Zug [Vorlage Nr. 1590.6 - 12791 Ergebnis der 1. Lesung im Kantonsrat vom 3. Juli 2008]).

nur noch für ein Fahrzeug bis 2'000 ccm Hubraum. Weitere Fahrzeuge der anspruchsberechtigten (behinderten) Person sind steuerpflichtig.

Über das Gesuch entscheidet das Strassenverkehrsamt. Dies entspricht seit dem 1. Januar 2008 der geltenden Regelung. Am 12. Dezember 2007 delegierte nämlich die Sicherheitsdirektion die ihr zustehende Entscheidkompetenz ans Strassenverkehrsamt<sup>34</sup>.

Im Jahr 2007 erhielten 56 Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller für 56 Motorfahrzeuge eine Steuerbefreiung. Von diesen Fahrzeugen verfügen 14 über mehr als 2'000 ccm Hubraum. Nach der neuen Regelung kämen somit 42 Fahrzeuge nicht mehr in den Genuss der Steuerbefreiung.

## **§ 7 Steuer- und Bemessungsperiode**

Abs. 1 und 2 entsprechen der geltenden Praxis. Abs. 1 regelt die Steuer- und Bemessungsperiode. Da die Steuer nach Tagen berechnet wird (§ 7<sup>bis</sup> Abs. 1), ist sie vom Tag der Kontrollschilder-Immatrikulation bis und mit dem Tag, an dem das Kontrollschild deponiert wird, geschuldet. Abs. 2 regelt den Zeitpunkt der Steuererhebung.

Im Gegensatz zum geltenden Recht (§ 7 Abs. 1 Satz 2) sind neu halbjährliche Ratenzahlungen ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei der Rechnungsstellung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Der Ausschluss von Ratenzahlungen verringert den administrativen Aufwand des Strassenverkehrsamts. Zudem ist ein Ausschluss bei einer durchschnittlichen Steuerhöhe von 350 Franken<sup>35</sup> vertretbar.

## **§ 7<sup>bis</sup> Steuerfestlegung**

Steuern sind nur für die Zeit geschuldet, während der das Fahrzeug immatrikuliert ist (Berechnung nach Tagen; Abs. 1). Die neue Formulierung stellt eine Präzisierung der geltenden Praxis dar.

## **7<sup>ter</sup> Steuerzuschlag**

Wie der Steuerrabatt (§ 13<sup>bis</sup>) soll auch der Steuerzuschlag lenkungswirksam sein und die Käuferin bzw. den Käufer animieren, leistungsschwächere und somit umweltschonendere Personenwagen und Lieferwagen zu kaufen. Wer sich dennoch beim Kauf eines leichten Motorfahrzeuges (bis 3'500 kg Gesamtgewicht) für ein Modell entscheidet, das nach der Energieetikette den Energieeffizienz-Klassen F und G entspricht, hat einen jährlichen Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die ordentliche Motorfahrzeugsteuer zu leisten (Abs. 1 Bst. a). Das gleiche gilt für Fahrzeuge mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (Abs. 1 Bst. b). Von dieser Regelung ausgenommen sind aber diejenigen Fahrzeuge, die trotz einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum der Energieeffizienz-Klasse A angehören (Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil). Bei rabattberechtigten Fahrzeugen ist ein Steuerzuschlag somit ausgeschlossen.

Der Steuerzuschlag ist jährlich zu entrichten und gilt unbefristet. Wer bereits einen leichten Motorwagen der Energieeffizienz-Klassen F und G oder ein Motorfahrzeug mit mehr als 2'500 ccm Hubraum besitzt, bezahlt keinen Malus.

---

<sup>34</sup> Verfügung über die Delegation von Entscheid- und Unterzeichnungsbefugnissen in der Sicherheitsdirektion vom 12. Dezember 2007 (BGS 153.753).

<sup>35</sup> Nach Berechnungen des TCS im Jahr 2007 betragen die Steuerkosten für Personenwagen durchschnittlich 3.5 Prozent der Gesamtkosten.

Zur Zeit ist der Bund daran, die geltende Energieetikette in eine Umweltetikette weiter zu entwickeln und damit neben dem spezifischen Energieverbrauch und dem Gewicht der Fahrzeuge auch die objektive Umweltbelastung der Fahrzeuge (v.a. CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) zu berücksichtigen. Dabei richtet sich die Umweltetikette an der geltenden Klassifizierung der Energieetikette aus und übernimmt entsprechend die Klasseneinteilung A bis G. Sobald die Umweltetikette praxistauglich bzw. eingeführt ist, ersetzt sie die heutige Energieetikette. Aus diesem Grund wird der Begriff "Energieeffizienz-Klasse" im Gesetzestext mit der Fussnote "entspricht mit Inkrafttreten am ... der Umweltetikette-Klasse" versehen. Eine Gesetzesänderung ist somit nicht erforderlich.

Im Jahr 2007 erfolgten im Kanton Zug ca. 3'400 Halterwechsel von Personenwagen mit mehr als 2'500 ccm Hubraum. Nach der vorliegenden Revision ist mit ca. 230'000 Franken Mehreinnahmen im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Revision bzw. nach Einführung des Steuerzuschlags (§ 7<sup>ter</sup>) zu rechnen. Mittel- bis langfristig werden die Einnahmen aus dem Steuerzuschlag auf Grund der Lenkungswirkung abnehmen.

Heute beträgt die Jahressteuer für einen Personenwagen mit einem Hubraum von 2'501 ccm 388 Franken. Bei einem Halterwechsel würde die jährliche Motorfahrzeugsteuer für dieses Fahrzeug - zusammen mit der vorgesehenen Steuererhöhung von zehn Prozent - auf Grund des Steuerzuschlags von 30 Prozent um 167 Franken auf 555 Franken steigen.

Keinen Steuerzuschlag haben Veteranenfahrzeuge zu bezahlen (Abs. 2). Als Veteranenfahrzeuge gelten Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor mehr als 30 Jahren erfolgte, die nicht regelmässig im Betrieb stehen (ca. 2'000 - 3'000 km/Jahr), die nur zu rein privaten Zwecken verwendet werden, die der ursprünglichen Ausführung entsprechen und zudem optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sind<sup>36</sup>. Veteranenfahrzeuge stellen als Zeugen ihrer Zeit ein technisches Kulturgut dar. Da die Erhaltung solcher Fahrzeuge aufwändig ist, rechtfertigen sich - unter Wahrung der Verkehrs- und Betriebssicherheit - gewisse Ausnahmeregelungen<sup>37</sup>. So sind Veteranenfahrzeuge beispielsweise von der LSVA befreit<sup>38</sup>. In Analogie dazu sollen sie auch nicht steuerzuschlagspflichtig sein.

Zu § 7<sup>ter</sup> siehe auch Abschn. V Ziff. 2 *Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge*.

### § 9<sup>bis</sup> Indexierung

§ 9<sup>bis</sup> sieht neu eine Indexierung der Steuersätze vor. Nicht jede Änderung des Punktestands des Landesindex der Konsumentenpreise bewirkt jedoch gleich eine Anpassung. Der Regierungsrat kann die Steuersätze und Höchstgrenzen für das kommende Jahr nur dann der Teuerung anpassen, wenn sich der Indexstand bis 30. September des laufenden Jahres um mehr als zehn Punkte seit der letzten Anpassung verändert hat. Auf diese Weise bleiben die Steuersätze - trotz Indexierung - in der Regel während einiger Jahre stabil.

Seit Inkrafttreten des geltenden Strassenverkehrssteuergesetzes im Jahr 1986 (Punktestand 108.2) ist die Teuerung bis 2006 (Punktestand 155.4) um über 43 Prozent gestiegen. Der Kanton Zug hat im Vergleich mit den umliegenden Kantonen die tiefsten Motorfahrzeugsteuern<sup>39</sup>. Auch bei einer mode-

<sup>36</sup> aus Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.  
Nach den Weisungen haben die Kantone anlässlich einer Nachprüfung zu entscheiden, ob die erwähnten Voraussetzungen erfüllt sind. Im Fahrzeugausweis wird "Veteranenfahrzeug" entweder in der Rubrik "besondere Verwendung" oder als Ziff. 180 gemäss den Richtlinien Nr. 6 der asa eingetragen.

<sup>37</sup> aus Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.

<sup>38</sup> zu den Ausnahmeregelungen siehe Merkblatt für Veteranenfahrzeuge des Strassenverkehrsamts.

<sup>39</sup> siehe zum Vergleich asa-Publikation, a.a.O., Anhang I Übersicht über die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, FN 10: Danach liegen die Steuersätze im Kanton Zug im Vergleich zu den umliegenden Kantonen im unteren Drittel.

raten Steuererhöhung von zehn Prozent gehören die Steuersätze des Kantons Zug immer noch zu den günstigen.

### **§ 11 Besteuerung nach Hubraum**

Die Berechnung der Jahressteuer nach Hubraum entspricht der geltenden Regelung. Der Grundbetrag wird beibehalten. Davon profitieren die hubraumschwachen Motorfahrzeuge. Die Erhöhung des Zuschlags von heute 11.50 Franken auf 13.00 Franken pro 100 ccm Hubraum entspricht einer Steuererhöhung von ca. 10 Prozent. Diese Erhöhung gleicht einen kleinen Teil der aufgelaufenen Teuerung von gut 43 Prozent aus. Zudem soll damit langfristig die Erhaltung des bestehenden Steuerertrags gesichert werden, weil auf Grund der Lenkungswirkung mit den Jahren der Einnahmenanteil aus dem Steuerzuschlag (§ 7<sup>ter</sup>) zurückgehen wird. Auch bei diesen neuen Ansätzen sind die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug im Vergleich zu den umliegenden Kantonen immer noch sehr günstig<sup>40</sup>.

Ein moderater Aufschlag von ca. 10 Prozent beträgt bei einem durchschnittlich motorisierten Personenwagen (2'198 ccm Hubraum) ca. 35 Franken, bei den Motorrädern ca. 15 Franken. Die Steuererhöhung beschränkt sich vor allem auf leichte Motorfahrzeuge. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von ca. 2'050'000 Franken.

Neu werden die leichten Motorwagen (Camping-Fahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht) nicht mehr nach ihrem Gesamtgewicht (geltender § 12), sondern wie Personenwagen nach Hubraum besteuert. Betroffen sind ca. 400 Motorfahrzeuge, was zu einer Steuereinbusse von ca. 35'000 Franken führt. Diese Mindereinnahme ist aber gerechtfertigt, um innerhalb der Fahrzeugklasse Steuergerechtigkeit zu gewähren.

### **§ 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht**

Es erfolgt eine Anpassung an die geltende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge<sup>41</sup>, welche die frühere Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge<sup>42</sup> ersetzte.

Wie bereits zu § 11 *Besteuerung nach Hubraum* erwähnt, werden neu leichte Motorwagen nicht mehr nach Gesamtgewicht sondern nach Hubraum besteuert. Aus diesem Grund unterstehen neu nur noch die schweren Motorfahrzeuge der Besteuerung nach § 12. Im Übrigen entspricht die Bestimmung der geltenden Regelung.

### **§ 13 Einfache Besteuerung**

Der Grundbetrag von 200 Franken für die ersten 1'000 kg Gesamtgewicht wird beibehalten (§ 13 Bst. a). Für die weiteren 2'500 kg werden die Ansätze für je 100 kg neu auf 18.50 Franken festgesetzt (§ 13 Bst. b). Diese Regelung entspricht wiederum einer ca. zehn prozentigen Erhöhung der Steueransätze für leichte Motorfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht. Schwere Motorwagen bis 40'000 kg Gesamtgewicht erfahren hingegen keine Erhöhung, da sie bereits durch die LSVA mit einer lenkungswirksamen Abgabe belastet sind. Aus diesem Grund wurde die Berechnung ab 3'500 kg vereinfacht und einheitlich auf 8.50 Franken pro zusätzliche 100 kg Gewicht reduziert. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, führt die Vereinfachung des Berechnungssystems dazu, dass einzelne Gewichtsklassen der schweren Motorfahrzeuge neu weniger Steuern bezahlen müssen als nach geltendem

<sup>40</sup> siehe zum Vergleich asa-Publikation, FN 37.

<sup>41</sup> vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

<sup>42</sup> vom 27. August 1969 (BAV).

Recht. Das durchschnittliche Gesamtgewicht aller 3'900 immatrikulierten Lieferwagen (bis 3'500 kg) beträgt 2'900 kg. Die höheren Ansätze für leichte Motorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht (§ 13 Bst. b) führen zu einer Steuerzunahme von ca. 2.2 Prozent bzw. ca. 12'000 Franken in dieser Fahrzeugkategorie.

<b>Gesamtgewicht</b>	<b>altes Gesetz</b>	<b>neues Gesetz</b>	<b>Diff. in Fr.</b>	<b>Diff. in %</b>
2'000	400.00	385.00	-15.00	-3.75%
2'900	540.00	552.00	12.00	2.20%
3'000	550.00	570.00	20.00	3.64%
<b>3'500</b>	<b>600.00</b>	<b>662.50</b>	<b>62.50</b>	<b>10.42%</b>
5'000	750.00	790.00	40.00	5.33%
7'500	1'000.00	1'002.50	2.50	0.25%
10'000	1'250.00	1'215.00	-35.00	-2.80%
20'000	2'150.00	2'065.00	-85.00	-3.95%
30'000	2'950.00	2'915.00	-35.00	-1.19%
<b>40'000</b>	<b>3'750.00</b>	<b>3'765.00</b>	<b>15.00</b>	<b>0.40%</b>
44'000	4'070.00	4'105.00	35.00	0.86%

### § 13<sup>bis</sup> Steuerrabatt

Diese Bestimmung ist das Herzstück des vorliegenden Rabattsystems. Um neue energie- und umweltschonende Fahrzeugtechniken zu fördern, sieht § 13<sup>bis</sup> Abs. 1 vor, auf leichten Motorfahrzeugen der Energieeffizienz-Klasse A während drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung einen grosszügigen Steuerrabatt zu gewähren, indem der jeweilige ordentliche Steuerbetrag des betreffenden Fahrzeugs auf die Mindestjahressteuer von 40 Franken (§ 14 Abs. 4) herabgesetzt wird. Den gleichen Anspruch auf Steuerrabatt haben leichte Motorfahrzeuge, deren alternative Antriebe oder Treibstoffe der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen (Abs. 2).

Ca. 4'200 Personenwagen der Energieeffizienz-Klasse A wurden bis heute im Kanton Zug immatrikuliert. Bei einer durchschnittlichen Motorengrösse von 1'800 ccm Hubraum und ca. 2'500 rabattberechtigten Personenwagen ergibt dies einen jährlichen Rabatt-Gesamtbetrag von schätzungsweise ca. 750'000 Franken. Mittel- bis langfristig werden die Mindererträge aus dem Steuerrabatt auf Grund der Lenkungswirkung abnehmen.

Wie bereits zu § 7<sup>ter</sup> *Steuerzuschlag* ausgeführt, wird die Klassifizierung der Energieetikette mit Einführung der Umweltetikette (voraussichtlich im Jahr 2010) - ohne Gesetzesänderung - durch diese ersetzt.

Zum Verhältnis von § 13<sup>bis</sup> Abs. 1 und 2 zu § 7<sup>ter</sup> Abs. 1 Bst. b siehe § 7<sup>ter</sup> *Steuerzuschlag*.

Abs. 3 regelt die Lastwagen, Sattelschlepper, Gesellschaftswagen sowie die schweren Wohnmotorwagen. Für diese Fahrzeuge existiert keine Energieeffizienz-Klassifizierung. Um auch bei diesen Fahrzeugklassen neuere und umweltschonendere Fahrzeuge zu fördern, sieht Abs. 3 einen Steuerrabatt von 20 Prozent auf dem ordentlichen Steuerbetrag vor, wenn im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs der Emissionscode höher ist als der gesetzliche Zulassungswert der entsprechenden Fahrzeugklasse. Gleich wie bei Abs. 1 und 2 ist auch dieser Steuerrabatt befristet, aber nicht auf drei Jahre. Der jährliche Rabatt wird solange gewährt, als das Fahrzeug über einen höheren Emissionscode als dem nach geltendem Recht massgeblichen Emissionscode verfügt. D.h. ange-

nommen, diese Bestimmung wäre bereits in Kraft, würde ein Lastwagen, der am 1. Januar 2008 zum ersten Mal in Verkehr gesetzt würde und den Emissionscode Euro 06 hat, für die Jahre 2008 und 2009 einen Steuerrabatt von 20 Prozent auf die ordentliche Jahressteuer erhalten, da erst auf 1. Oktober 2009 für Lastwagen der Emissionscode Euro 06<sup>43</sup> in Kraft tritt.

#### **§ 14 Reduzierte Besteuerung**

In Abs. 1 erfolgt lediglich eine Anpassung an das geltende Recht. Die frühere Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge<sup>44</sup> wurde mit Inkrafttreten am 1. Oktober 1995 durch die geltende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge<sup>45</sup> abgelöst. Materiell erfolgte keine Änderung.

Da nach § 4 Bst. f neu landwirtschaftliche Anhänger von der Steuerpflicht befreit sind, ist § 14 Abs. 3 entsprechend anzupassen. Steuerpflichtig sind nur noch landwirtschaftliche Motorfahrzeuge.

#### **§ 15 Fahrzeuge mit Wechselschildern**

§ 15 regelt die Besteuerung von Wechselschildern. Die Jahressteuer für das Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz ist ganz zu entrichten (Abs. 1). Für das zweite Fahrzeug beträgt die Steuer noch 25 Prozent des erhobenen Steuerbetrags. Auf allfälligen weiteren Fahrzeugen wird keine Steuer erhoben (Abs. 2). Die nach geltendem Recht auf der Grundlage von Ziff. 5.7 der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr<sup>46</sup> pauschal erhobene Wechselschildgebühr für Einzelschilder oder Schilderpaare von 80 Franken entfällt. Dies führt jährlich zu einer Ertragseinbusse von ca. 210'000 Franken. Der Gebührentarif im Strassenverkehr ist entsprechend anzupassen.

Für einen durchschnittlichen Personenwagen beträgt die Jahressteuer neu ca. 386 Franken (§ 11 Bst. a *Besteuerung nach Hubraum*). Die Jahressteuer für einen zusätzlichen mit Wechselschild eingelösten Personenwagen beträgt demnach durchschnittlich 96 Franken (25 Prozent von 386 Franken). Zur Zeit sind im Kanton Zug 5'300 Wechselschilder (Stand April 2008) immatrikuliert.

Nach Abs. 3 sind Fahrzeuge mit Wechselschildern gemäss § 13<sup>bis</sup> rabattberechtigt, wenn alle unter dem gleichen Kontrollschild immatrikulierten Fahrzeuge die Rabattbedingungen erfüllen. Damit lassen sich Abgrenzungsprobleme bei unterschiedlich "sauberen" Motorfahrzeugen im Interesse einer Optimierung des Verwaltungsaufwands durch das Strassenverkehrsamt vermeiden.

Innerhalb Europas kennt nur die Schweiz Wechselschilder. Mit der vorliegenden Revision wird die bisher in der Praxis vorkommende Kombination von Lastwagen und Personenwagen unter einem Wechselschild wegfallen, weil die Besteuerung nach dem Ansatz für den Lastwagen erfolgt und 25 Prozent davon (Steuer für den Personenwagen) den ordentlichen Steuersatz für Personenwagen gemäss § 11 Bst. a *Besteuerung nach Hubraum* übersteigen wird.

#### **§ 16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern**

Die Nachfrage nach Kollektivschildern (auch Garagen- oder Händlerschilder genannt) ist sehr gross, da sie für leichte und schwere Motorwagen eingesetzt werden können. Die Bewirtschaftung und Kontrolle von Kollektivschildern durch das Strassenverkehrsamt ist sehr aufwändig. Nach geltendem Recht beträgt die Steuer für ein Kollektivschild pauschal im Jahr 500 Franken. Dieser Betrag beruht

---

<sup>43</sup> gemäss EG-Richtlinien 2005/78 und 2006/51

<sup>44</sup> vom 27. August 1969 (BAV).

<sup>45</sup> vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

<sup>46</sup> vom 13. Dezember 2005 (BGS 751.221).

auf der Berechnungsgrundlage eines Motorfahrzeuges von 2'500 kg Gesamtgewicht. Um dem hohen Bewirtschaftungs- und Kontrollaufwand Rechnung zu tragen, beträgt die jährliche Pauschalsteuer für Kollektivschilder von Motorwagen 700 Franken. Entsprechend dem geltenden Recht wird für Kollektivschilder von Spezialfahrzeugen (Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge) und Motorrädern nur die Hälfte der jährlichen Pauschalsteuer - d.h. 350 Franken - erhoben (§ 16 Bst. b).

### **§ 17 Motorfahräder**

Entsprechend der geltenden Regelung haben Motorfahräder eine Pauschalsteuer zu entrichten. Zweitakt-Motoren (50 ccm Hubraum) haben einen sehr hohen Emissionsausstoss. Zudem werden bei der Verbrennung ca. 20 Prozent des Treibstoffes (Oel-Benzin-Gemisch) nicht verbrannt. Auf Grund der sehr negativen Ökobilanz von Motorfahrädern rechtfertigt es sich, die seit 1986 aufgelaufene Teuerung von gut 43 Prozent auszugleichen. Die Pauschalsteuer von heute 20 Franken wird deshalb neu auf 30 Franken festgesetzt. Gemäss Stand November 2007 gibt es im Kanton Zug 1'200 immatrikulierte Motorfahräder.

Im Gegensatz zum geltenden Recht nimmt der neue § 17 zu den Fahrädern nicht Stellung. Diese sind zwar wie bis anhin von der Steuerpflicht ausgenommen. Dies ergibt sich aber bereits aus § 2 Abs. 1 *Steuerobjekt*, der nur Motorfahrzeuge, Motorfahrzeuganhänger und Motorfahräder der Steuerpflicht unterstellt.

### **§ 17<sup>bis</sup> Tagesschilder**

Tagesschilder können für einen bis vier Tage gelöst werden. Die gesamten Kosten für ein Tagesschild setzen sich aus den Kosten für die Versicherung und einer Gebühr für das Ausstellen des Fahrzeugausweises gemäss Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (Ziff. 5.21)<sup>47</sup> zusammen. Für leichte Motorwagen beispielsweise werden nach geltender Praxis für einen Tag gesamthaft 63.90 Franken und für vier Tage 141.70 Franken erhoben. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker soll neu neben der Gebühr gemäss Gebührenverordnung eine Steuer von sechs Franken pro Tag erhoben werden. Dies entspricht (hochgerechnet) einer Jahressteuer von 2'190 Franken, was im Vergleich zu den übrigen Steueransätzen angemessen ist. Die Steuern sollen grundsätzlich aber nicht zu einer Erhöhung der Totalkosten für ein Tagesschild führen. Die Gebührenansätze sind in der Verordnung entsprechend anzupassen.

### **§ 18 Rechtsschutz**

Wie nach geltendem Recht richtet sich das Verfahren nach dem Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen<sup>48</sup> (Abs. 1). Neu sieht Abs. 2 die Einsprache als Rechtsbehelf gegen Entscheide des Strassenverkehrsamts vor (siehe §§ 34 bis 38 VRG). So kann beispielsweise gegen eine negative Verfügung betreffend Steuererlass für Fahrzeuge von körperlich behinderten Personen (§ 5) beim Strassenverkehrsamt Einsprache erhoben werden.

### **§ 19<sup>bis</sup> Übergangsrecht**

Mit dieser Übergangsregelung sollen Fahrzeughalterinnen und -halter belohnt werden, die bereits vor Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung ein umweltschonendes Fahrzeug der Energieeffi-

<sup>47</sup> vom 13. Dezember 2005 (BGS 751.221).

<sup>48</sup> vom 1. April 1976 (Verwaltungsrechtspflegegesetz [VRG]; BGS 162.1).

zienz-Klasse A gekauft haben. Diese Fahrzeuge sind aber bereits immatrikuliert und im Gebrauch. Da im Gegensatz zu § 13<sup>bis</sup> das Fahrzeugkaufverhalten nicht mehr beeinflusst werden kann, fällt der Rabatt kleiner aus.

Nach Abs. 1 erhalten leichte Motorfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht während drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung einen Steuerrabatt von 50 Prozent auf die Jahressteuer, wenn das Motorfahrzeug im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der Energieeffizienz-Klasse A angehört. Das Gleiche gilt für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Treibstoffen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen. Bei einem Neuwagenanteil von ca. 20 Prozent (2'500 Personenwagen), die der Energieeffizienz-Klasse A angehören (Stand 2006) ist mit einem auf drei Jahre befristeten Minderertrag von durchschnittlich ca. 420'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

Um den administrativen Aufwand des Strassenverkehrsamts klein zu halten, hat die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter den Steuerrabatt nach § 19<sup>bis</sup> während der Dauer der Übergangsregelung von drei Jahren gegenüber dem Strassenverkehrsamt geltend zu machen (Holprinzip; Abs. 2). Dabei ist dem Gesuch um Steuerrabatt der Nachweis der Energieeffizienz-Klasse A beizulegen.

### **Inkrafttreten**

Die vorliegende Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes bedingt grössere Anpassungen des gegenwärtigen EDV-Programms ViaCar. Die Anpassungen erfolgen durch den Kanton Aargau, der das Steuerberechnungsmodul ViaCar entwickelt hat. Wie lange die Überarbeitung bzw. Neuentwicklung des Programms dauert, hängt weitgehend von den personellen Ressourcen des Kantons Aargau ab. Mit ca. einem Jahr Vorlaufzeit ist aber zu rechnen. Seitens des Kantons Zug kann dieser Zeitpunkt praktisch nicht beeinflusst werden. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll und gerechtfertigt, dem Regierungsrat den Entscheid des Inkrafttretens zu überlassen (Abschn. II).

## **VIII. AUSWIRKUNGEN DER TEILREVISION**

Mit dem vorliegenden Rabattmodell werden umweltschonende Motorfahrzeugtechnologien gefördert. Die Energieetikette bzw. die künftige Umweltetikette wird alle zwei Jahre durch den Bund der technischen Entwicklung angepasst. Dadurch kommen lediglich ca. 20 Prozent der neu immatrikulierten leichten Motorfahrzeuge in den Genuss eines Rabatts. Der Rabatt kann mit der Steuererhöhung von zehn Prozent auf den leichten Motorfahrzeugen finanziert werden. Das Steuersubstrat bleibt erhalten. Dies gilt aber nur, wenn der Fahrzeuggesamtbestand (inkl. Motorisierung ) auf dem heutigen Niveau bleibt.

### **1. Finanzielle Auswirkungen**

Die Steueransätze für leichte Motorfahrzeuge (§ 11 und § 13 Bst. a und b) werden um ca. zehn Prozent erhöht. Dadurch ist in dieser Fahrzeugkategorie mit Mehreinnahmen von ca. 2'050'000 Franken pro Jahr zu rechnen. Aus dem Steuerzuschlag (Malus; § 7<sup>ter</sup>) resultiert ein zusätzlicher Steuerertrag von ca. 230'000 Franken. Von diesen Erträgen sind die Mindereinnahmen von ca. 750'000 Franken durch den gewährten Steuerrabatt (Bonus; § 13<sup>bis</sup>) und ca. 210'000 Franken durch den Wegfall der Wechselschildgebühr (§ 15) in Abzug zu bringen. Gesamthaft kann nach ersten groben Schätzungen jährlich mit Mehreinnahmen von ca. 1'320'000 Franken gerechnet werden, was einem Steuermehrertrag von 4.9 Prozent<sup>49</sup> pro Jahr entspricht. In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderung ist auf Grund des Übergangsrechts nach § 19<sup>bis</sup> mit einer zusätzlichen Ertragseinbusse

---

<sup>49</sup> 27'000'000 Franken Steuerertrag.

von ca. 420'000 Franken pro Jahr zu rechnen. Der Mehrertrag beträgt demnach in diesen drei Jahren lediglich ca. 900'000 Franken.

Wie sich die geschätzten Mehreinnahmen von ca. 1'320'000 Franken<sup>50</sup> mittel- bis langfristig entwickeln werden, hängt insbesondere von der Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems, der Kaufkraftentwicklung und dem allgemeinen Wachstum im Kanton Zug ab. Ohne Berücksichtigung des Wirtschaftswachstums und der Kaufkraftentwicklung werden auf Grund der Lenkungswirkung im Laufe der Jahre die Mehreinnahmen aus dem Steuerzuschlag (§ 7<sup>ter</sup>) zurückgehen und gleichzeitig die Mindereinnahmen aus dem Steuerrabatt (§ 13<sup>bis</sup>) zunehmen. Mittel- bis langfristig werden deshalb die Mehreinnahmen tiefer ausfallen.

Würde auf die vorgesehene moderate Steuererhöhung von zehn Prozent verzichtet, ergäben sich Mindereinnahmen von ca. 1'200'000 Franken. Diese könnten im günstigsten Fall frühestens nach ca. sechs bis acht Jahren<sup>51</sup> durch die zusätzlichen Steuereinnahmen aus dem Steuerzuschlag (Malus, § 7<sup>ter</sup>) ausgeglichen werden. Die vorgesehene generelle Steuererhöhung für leichte Motorfahrzeuge von ca. zehn Prozent gleicht deshalb nicht nur einen Teil der aufgelaufenen Teuerung von ca. 43 Prozent seit 1986 aus, sondern stellt auch sicher, dass die Einführung des Bonus-Malus-Systems langfristig finanziert werden kann.

Bei einer Versteigerung besonders begehrter Kontrollschilder (§ 1 Abs. 3) ist von einem Mehrertrag von ca. 150'000 Franken auszugehen.

## 2. Betriebliche Auswirkungen

Die vorliegende Teilrevision bedingt die Anpassung des Steuerberechnungsmoduls in der Fachapplikation ViaCar des Strassenverkehrsamts. Der Aufwand dieser Neuentwicklung wird sich gesamthaft auf ca. 300'000 Franken belaufen. Die Umsetzung der übergangsrechtlichen Regelung (§ 19<sup>bis</sup>)<sup>52</sup> bedingt während drei Jahren einen personellen Mehraufwand. Diese zusätzliche Arbeitslast sollte jedoch mit dem bestehenden Personalbestand bewältigt werden können.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010<sup>53</sup></b>	<b>2011</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben				
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	effektive Einnahmen (Netto Mehreinnahmen)				

<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:				

<sup>50</sup> Ohne Berücksichtigung der Übergangsregelung nach § 19<sup>bis</sup>, wonach sich in den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Revision zusätzliche Mindererträge von 420'000 Franken pro Jahr ergeben.

<sup>51</sup> Annahme eines Durchschnittswerts von 200'000 Franken.

<sup>52</sup> Danach erhalten leichte Motorfahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Treibstoffen, die in diesem Zeitpunkt der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen, während drei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung einen Steuerrabatt von 50 Prozent auf die ordentliche Jahressteuer.

<sup>53</sup> Berechnungen beruhen auf der Annahme des Inkrafttretens der Änderung des Gesetzes am 1. Januar 2010.

	effektiver Aufwand		300'000		
	effektiver Ertrag (Netto Mehrertrag)			900'000	900'000

## IX. PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE

Die Motionen Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb<sup>54</sup>, Heinz Tännler betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"<sup>55</sup>, Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer<sup>56</sup> sowie Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge<sup>57</sup> stehen alle im Zusammenhang mit der vorliegenden Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes. Wie bereits unter Abschn. II Ziff. 1 *Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006* ausgeführt, nahm der Regierungsrat mit Bericht vom 4. April 2006<sup>58</sup> zu den Anliegen der Motionäre Stellung. Entgegen den Anträgen des Regierungsrats beschloss der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 4. Mai 2006<sup>59</sup>, alle vier Motionen für erheblich zu erklären.

Der Regierungsrat nimmt nachfolgend zu den einzelnen Anliegen der Motionäre Stellung:

### 1. Motion Rolf Schweiger

Die Motion Rolf Schweiger<sup>60</sup> beauftragt den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Steuererleichterungen für Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und deren Förderung im Kanton Zug durch weitere Massnahmen und Anreize zum Ziel hat.

Nach geltendem Recht bezahlen Personenwagen und Motorräder mit elektrischem Antrieb nur eine zeitlich unbefristete reduzierte Jahressteuer von 50 Prozent des ordentlichen Steuersatzes (geltender § 14 Abs. 1). Dies ist bereits eine weitgehende Privilegierung gegenüber Fahrzeugen mit umweltschonendem Verbrennungsmotor. Gegen eine noch weitere Bevorzugung von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sprechen folgende Gründe: Elektrofahrzeuge stossen direkt keine Schadstoffe aus und sind im Allgemeinen leiser als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Gesamtökobilanz von Elektrofahrzeugen wird allerdings durch die Art der Stromproduktion sowie die Herstellung und Entsorgung der Akkumulatoren (graue Energie) verschlechtert. Zudem verbesserte sich in den letzten Jahren durch die Weiterentwicklung der Motoren- und Fahrzeugtechnologie die Ökobilanz anderer Fahrzeugarten. Aus diesen Gründen rechtfertigt sich - trotz Erheblicherklärung durch den Kantonsrat - keine weitergehende Bevorzugung von Elektrofahrzeugen. Im Interesse einer ausgewogenen Vorlage, die nicht einseitig Elektrofahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugarten privilegiert, ist die Motion Rolf Schweiger - auch wenn sie dem verbindlichen Auftrag des Kantonsrats nicht Rechnung trägt - als erledigt abzuschreiben.

### 2. Motion Heinz Tännler

Die Motion Heinz Tännler<sup>61</sup> beauftragt den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Senkung der Motorfahrzeugsteuern für Automodelle zu unterbreiten, welche die Euro 04-Umweltnormen erfüllen.

<sup>54</sup> vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

<sup>55</sup> vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

<sup>56</sup> vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

<sup>57</sup> vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

<sup>58</sup> Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008.

<sup>59</sup> KRP 2003 - 2006, Bd. III, Ziff. 876, S. 1817ff.

<sup>60</sup> vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

<sup>61</sup> vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

Seit dem 1. Januar 2007 sind keine neuen leichten Motorfahrzeuge mehr zugelassen, welche die Euro 04-Norm nicht erfüllen.

Durch das vorliegende Steuermodell des Regierungsrates wird die Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge stärker gefördert als bei einer ausschliesslichen Berücksichtigung der Euro-Normen. Die vorliegende Revision berücksichtigt deshalb umfassend die Anliegen des Motionärs. Die Motion ist deshalb als erledigt abzuschreiben.

### **3. Motion Thomas Lötscher**

Die Motion Thomas Lötscher<sup>62</sup> beauftragt den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die kantonale Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen neu regelt und sich an der Energieeffizienz ausrichtet. Dabei sei die Höhe der Besteuerung auf die Energieeffizienz der jeweiligen Fahrzeuge auszurichten. Als Kriterium für die Betragsklassifizierung kämen die landesweit einheitlichen Energieeffizienzkategorien (A bis G) in Frage. Die Ansätze seien so auszugestalten, dass die Steuer für ein Fahrzeug mit dem Prädikat "gut" (Kat. C) im Vergleich zu heute ungefähr kostenneutral ausfalle. Explizit beantragt der Motionär, auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung zu verzichten. Zudem seien die Oldtimer von diesem System auszuschliessen.

Die vorliegende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes berücksichtigt weitgehend die Anliegen des Motionärs. Das vorliegende Bonus-Malus-Modell orientiert sich an den Energieeffizienz-Klassen A bis G des Bundes, die zu einem späteren Zeitpunkt durch die Umweltetikette ersetzt werden (voraussichtlich im Jahr 2010). Steuerlich belohnt werden die vom Bund als "beste" Fahrzeuge klassifizierte Fahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A (§ 13<sup>bis</sup>), belastet werden "schlechte" Fahrzeuge der Energieeffizienz-Klassen F und G (§ 7<sup>ter</sup>). Entsprechend dem Anliegen des Motionärs wird auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung verzichtet. Ebenso trägt die Teilrevision dem Anliegen Rechnung, Oldtimer vom Steuersystem gemäss der Energieeffizienz-Klassifizierung auszunehmen. Nach § 7<sup>ter</sup> Abs. 2 gilt der Steuerzuschlag nicht für Motorfahrzeuge mit Veteranenstatus. Aus diesem Grund ist die Motion als erledigt abzuschreiben.

### **4. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher**

Die Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher<sup>63</sup> beauftragt den Regierungsrat, das Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr so zu ändern, dass hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge von einer reduzierten Besteuerung profitieren können.

Gleich wie den Motionären ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, den Kauf umweltverträglicher Fahrzeuge zu fördern. Nach dem Wortlaut der Motion richtet sich die Steuerbegünstigung aber einzig nach der verwendeten Technologie (Hybrid- und Erdgasbetrieb) des Fahrzeugs, ohne zu berücksichtigen, ob diese Technik tatsächlich die Umwelt weniger belastet. Für den Regierungsrat ist entscheidend, dass mittels Steuerbegünstigung keine falschen Anreize geschaffen werden. Zwar gehören aus heutiger Sicht Hybridantriebe zu den fortschrittlichen Konzepten in der Automobil- und Abgastechnologie. Gerade dieser Technologiebereich unterliegt jedoch einem steten technischen Wandel. Aus diesem Grund sind nicht einzelne Antriebskonzepte, sondern generell die umweltschonendsten Fahrzeuge steuerlich zu begünstigen. Diesem Aspekt wird mit der Berücksichtigung der Energieetikette bzw. (voraussichtlich ab 2010) der Umweltetikette und dem vorliegenden Bonus-Malus-System umfassend Rechnung getragen. Die Motion ist deshalb als erledigt abzuschreiben.

---

<sup>62</sup> vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

<sup>63</sup> vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

## **X. ANTRÄGE**

Gestützt auf diesen Bericht stellen wir folgende Anträge:

1. Auf die Vorlage Nr. .... - .... sei einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Es seien die folgenden Motionen als erledigt abzuschreiben:
  - a. Motion Rolf Schweiger (Vorlage Nr. 7365),
  - b. Motion Heinz Tännler (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888),
  - c. Motion Thomas Lötscher (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274),
  - d. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

Zug,

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage: Synopse

300/