



Ergebnis der 1. Lesung des Regierungsrats vom 29. März 2022

Gesetze

Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom ...

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Antrag auf Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (nachfolgend: Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG; BGS 751.22). Wir erstatten Ihnen dazu den nachstehenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

1. In Kürze	3
2. Ausgangslage	4
2.1. Zunahme der Elektromobilität	4
2.2. Legislaturziel 2019–2022: Neukonzeption der Motorfahrzeugsteuer	5
2.3. Parlamentarischer Vorstoss	5
3. Grundsätzliche Überlegungen zu kantonalen Motorfahrzeugsteuern	5
3.1. Vor- und Nachteile verschiedener Steuerparameter	5
3.2. Erfordernis «fairer», technologieutraler Steuern	6
3.3. Hindernisse für fahrkilometerabhängige Lösungen	6
3.4. Wirkung von Bonus und Malus bei der Motorfahrzeugsteuer	6
3.5. Entwicklungen in anderen Kantonen	7
4. Technologie neutrale Fahrzeugsteuer für den Kanton Zug	7
4.1. Neue Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «Leistung»	7
4.2. Stabiler Steuerertrag pro Fahrzeug (Fiskalkomponente)	7
4.3. Besitzstandswahrung bei bereits immatrikulierten Fahrzeugen	8
4.4. Technologie neutrale Ermässigung (Lenkungs-komponente)	8
4.5. CO ₂ -Emissionsvorschriften und Energieetikette	9
4.6. Höhe der Ermässigung	9
4.7. Kompetenzdelegation der Ermässigung an den Regierungsrat	9
4.8. Ermässigung für nach Gesamtgewicht besteuerte Fahrzeuge	10
4.9. Auswirkungen des Bonus auf die Steuereinnahmen	10
5. Ergebnis der Vernehmlassung	11
5.1. Allgemeine Bemerkungen	11
5.2. Zentrale Anträge	11
6. Erläuterungen zur Teilrevision	11
6.1. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	11

6.2.	Fremdänderungen	17
6.3.	Fremdaufhebungen	17
6.4.	Inkrafttreten	18
7.	Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	18
7.1.	Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	18
7.2.	Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden	19
7.3.	Anpassungen von Leistungsaufträgen	20
8.	Zeitplan	20
9.	Anträge	20

1. In Kürze

Neue zukunftsgerichtete Motorfahrzeugsteuer für den Kanton Zug

Ziel der Revision ist die langfristige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau. Dazu soll die heutige Besteuerung nach dem Hubraum ersetzt werden. Der Hubraum wird immer kleiner und die Motoren werden stärker. Dadurch sinken die durchschnittlichen Steuereinnahmen pro Fahrzeug. Als neue Steuerparameter werden das Gesamtgewicht und die Leistung vorgesehen. Anhand eines zeitlich begrenzten Bonus sollen überdies besonders energieeffiziente Fahrzeuge gefördert werden.

Die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Zug beruht bei Verbrennungsmotoren primär auf der Bemessungsgrösse «Hubraum». Fahrzeuge mit Elektromotor haben keinen Hubraum. Sie profitieren derzeit von 50 Prozent Rabatt auf die Jahressteuer, unabhängig davon, ob es sich um ein energiepolitisch sinnvolles Fahrzeug handelt oder nicht. Da die Autohersteller immer mehr Leistung bzw. PS aus immer weniger Hubraum herausholen und gleichzeitig der Marktanteil an Fahrzeugen ohne Hubraum (mit Rabatt) im Kanton Zug stark ansteigt, kann das heutige Steuersystem längerfristig keinen stabilen Steuerertrag mehr garantieren.

Gesamtgewicht und Leistung

Neu soll sich daher die Steuer für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder nach den Steuerparametern «Gesamtgewicht» und «Leistung» richten. Dabei wurden die neuen Steueransätze so festgelegt, dass der mittlere Steuerertrag im 2020 von 348 Franken pro Fahrzeug beim Übergang zur neuen Steuer gleich hoch bleibt. Damit rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge gegenüber Verbrennungsmotoren nicht benachteiligt werden, soll ein Ausgleich beim Gesamtgewicht und bei der Leistung erfolgen. Das neue System soll aber grundsätzlich nur auf Fahrzeuge Anwendung finden, die nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Revision erstmals in Verkehr gesetzt werden. Alle zu diesem Zeitpunkt bereits im Kanton Zug immatrikulierten Personenwagen sowie Personenwagen, deren Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt hinterlegt sind, sollen weiterhin nach bisherigem Recht besteuert werden (Besitzstandsgarantie), vorausgesetzt, die neuen Ansätze führen zu höheren Jahressteuern als nach geltendem Recht.

Neues Bonussystem für besonders energieeffiziente Fahrzeuge

Gleichzeitig sollen Konsumentinnen und Konsumenten, die sich bei einem Neuwagenkauf für ein Fahrzeug mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO₂-Emissionen entscheiden, mit einem Steuerrabatt belohnt werden können. Der Rabatt soll für das Jahr der Erstinverkehrsetzung und längstens für drei darauffolgende Kalenderjahre gelten. Für das Bonussystem dürfen maximal vier Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs verwendet werden. Damit die Ausgestaltung schnell an die rasche technologische Entwicklung angepasst werden kann, sollen die konkreten Parameter im vorgegebenen Rahmen vom Regierungsrat festgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Das Strassenverkehrsamt rechnet für das duale Steuersystem mit zusätzlichen Entwicklungskosten von ca. 600 000 Franken und jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von rund 50 000 Franken. Das Bonussystem wird in den ersten drei Jahren nach der Einführung zu Mindereinnahmen von ca. 300 000 bis 900 000 Franken pro Jahr führen und sich nach vier Jahren bei schätzungsweise 750 000 Franken jährlich einpendeln. Da der Fahrzeugbestand im Kanton Zug nach wie vor stark anwächst, werden die Mindereinnahmen des Bonus durch diese zusätzlichen Steuereinnahmen kompensiert, so dass gleichwohl mit leicht steigenden Mehreinnahmen gerechnet werden kann. Damit ist sichergestellt, dass auch in Zukunft genügend finanzielle Mittel in die Spezialfinanzierung Strassenbau fliessen.

2. Ausgangslage

2.1. Zunahme der Elektromobilität

Nach dem geltenden Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (nachfolgend: Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG; BGS 751.22) richten sich die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug für Personenwagen, Motorräder und Kleinmotorräder grundsätzlich nach dem Hubraum, für Personenwagen und Motorräder mit (rein) elektrischem Antrieb sowie alle anderen Fahrzeugkategorien nach dem Gesamtgewicht (§ 10 SVStG). Bei den Verbrennungsmotoren ergibt sich zunehmend eine Entwicklung zu mehr Leistung aus weniger Hubraum. Dadurch nimmt die Steuer pro Fahrzeug mit gleicher Leistung immer mehr ab.

Gleichzeitig hat in den letzten Jahren das Angebot an Elektrofahrzeugen stark zugenommen. Aufgrund der CO₂-Emissionsvorschriften bieten die Autohersteller (insbesondere auch bei grösseren Modellen) immer mehr Fahrzeuge mit Hybridantrieb an. Diese verfügen sowohl über einen Verbrennungs- als auch einen Elektromotor (Vollhybrid: Batterie wird durch Energie des Verbrennungsmotors aufgeladen; Plug-in-Hybrid: der Elektromotor kann extern über eine Steckdose aufgeladen werden). Sowohl Voll- als auch Plug-in-Hybride werden im Kanton Zug einzig nach Hubraum besteuert, wobei dieser kleiner ausfällt als bei reinen Verbrennungsmotoren. Durch die Zunahme von Fahrzeugen mit Hybridantrieb sinken somit ebenfalls die Steuereinnahmen im Kanton Zug.

Alle relevanten Autohersteller haben überdies mehrere (rein) elektrische Fahrzeugmodelle im Angebot oder angekündigt. Mittelfristig werden alle Automodelle auch mit Elektroantrieb erhältlich sein. Bei Kleinwagen wird erwartet, dass die Hersteller mittelfristig ausschliesslich Elektroantriebe anbieten werden. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat das Ziel eines 12 Prozent-Anteils der Elektroautos (reine batterieelektrische Fahrzeuge sowie Plug-in-Hybride) bei den Neuzulassungen im Jahr 2022 proklamiert. Gemäss den 2017 erstellten und 2021 aktualisierten «Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton Zug bis 2040» ist im Kanton Zug von einer schnelleren Marktdurchdringung auszugehen, weil die Fahrzeuge schneller ersetzt werden und etwas teurer sind als im schweizerischen Durchschnitt. Deshalb wird für den Kanton Zug ein Elektro-Anteil (inkl. Plug-in-Hybride) bei den Neuzulassungen im Jahr 2025 je nach Szenario zwischen 33 Prozent und 47 Prozent mit weiter steigender Tendenz erwartet.

Fahrzeuge, die nur über einen Elektromotor verfügen, haben keinen Hubraum und werden nach Gesamtgewicht besteuert. Nach dem aktuell geltenden Steuerrecht haben alle (rein) elektrisch angetriebenen Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder – unabhängig davon, ob es sich um ein energiepolitisch sinnvolles Fahrzeug handelt oder nicht – nur eine reduzierte Jahressteuer von 50 Prozent zu entrichten (§ 12 und 14 SVStG). Durch die prognostizierte starke Zunahme an Elektrofahrzeugen in den nächsten Jahren im Kanton Zug multipliziert sich diese Reduktion (siehe dazu auch den Schlussbericht «Anpassung der Verkehrssteuer für Personenwagen im Kanton Zug» der EBP Schweiz AG, Zürich, vom 17. Juni 2021 [nachfolgend: Schlussbericht EBP Schweiz AG], Seiten 35 und 36, Abbildungen 8 – 11).

Da die Hubraumgrösse immer mehr zurückgeht und gleichzeitig der Marktanteil an Fahrzeugen ohne Hubraum im Kanton Zug stark ansteigt, würde das Beibehalten des heutigen Steuersystems dazu führen, dass in Zukunft die Steuereinnahmen immer stärker rückläufig wären, was immer tiefere Einlagen in die Spezialfinanzierung Strassenbau zur Folge hätte.

2.2. Legislaturziel 2019–2022: Neukonzeption der Motorfahrzeugsteuer

Dieser negativen Entwicklung will der Regierungsrat frühzeitig entgegenwirken. Er hat sich in seinen Legislaturzielen für die Jahre 2019 bis 2022 vorgenommen, eine Neukonzeption der Besteuerung der Motorfahrzeuge zu prüfen. Im Vordergrund der geplanten Umgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern steht für den Regierungsrat die langfristige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau. Überdies hat sich der Regierungsrat bereits im Jahre 2018 im Rahmen des «Energieleitbilds des Kantons Zug» zum Ziel gesetzt, bis 2035 eine energieeffiziente Mobilität mit möglichst wenig CO₂-Emissionen zu erreichen (Massnahme M1). Entsprechend diesem energiepolitischen Ziel sollen zusätzlich umweltschonendere, energieeffiziente Fahrzeuge gefördert werden.

2.3. Parlamentarischer Vorstoss

Am 28. November 2019 reichte die FDP-Fraktion eine Motion betreffend nachhaltige kantonale Fahrzeugsteuern (Vorlage Nr. 3034.1 – 16196) ein. Die darin beantragten Zielsetzungen, nämlich die langfristige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau sowie die Förderung von umweltschonenden Fahrzeugen entsprechen exakt denjenigen des Regierungsrats. In der Folge beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat denn auch, die Motion erheblich zu erklären. An der Sitzung vom 28. Januar 2021 stimmte der Kantonsrat mit 50 zu 14 Stimmen dem Antrag des Regierungsrats zu.

3. Grundsätzliche Überlegungen zu kantonalen Motorfahrzeugsteuern

3.1. Vor- und Nachteile verschiedener Steuerparameter

Die Motorfahrzeugsteuern sollten generell auf Grössen beruhen, die bei der Fahrzeugzulassung auf Bundesebene registriert werden und den kantonalen Strassenverkehrsämtern ohne Weiteres über den Fahrzeugausweis zur Verfügung stehen.

Der **Hubraum** ist nur bei Verbrennungsmotoren verfügbar und hat eine ökologische Komponente, da bei grösserem Hubraum Energieverbrauch und CO₂-Emissionen zunehmen. Unter dem Aspekt der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern kann – im Vergleich zum Gesamtgewicht – auf der Grundlage des Hubraums bei Verbrennungsmotoren besser zwischen umweltschonenden und -belastenden bzw. effizienten und ineffizienten Fahrzeugen unterschieden werden. Da die Hersteller immer mehr Leistung bzw. PS aus immer weniger Hubraum heraus holen, nimmt der mittlere Hubraum bei den Verbrennungsmotoren wie bereits ausgeführt stetig ab. Der Hubraum garantiert deshalb auch bei den Verbrennungsmotoren in Zukunft nicht mehr einen stabilen Steuerertrag. Überdies ist der Hubraum für Alternativenantriebe nicht verfügbar oder bei Plug-in-Hybriden nicht aussagekräftig, weshalb er als Steuerparameter für diese Fahrzeuge ohnehin nicht in Frage kommt.

Das **Gesamtgewicht** ist für alle Antriebsarten verfügbar, d.h. technologieneutral. Es benachteiligt tendenziell Alternativenantriebe, da Batteriepakete bzw. Brennstoffzellen zu Mehrgewicht führen. Eine auf dem Gesamtgewicht basierende Steuer ist überdies ökologisch kaum differenzierend, da zwischen kleinen und grossen Personenwagen das Gesamtgewicht nur um einen Faktor 2 bis maximal 3 verschieden ist. Und gar keine steuerliche Unterscheidung ergibt sich, wenn ein Automodell sowohl mit Ökomotorisierung als auch mit sportlicher Motorisierung erhältlich ist.

Die **Normleistung** ist für alle Antriebsarten verfügbar. Allerdings ist die kurzfristige Spitzenleistung eines Elektrofahrzeugs nur bedingt mit der Dauerleistung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Bei Hybridantrieben müsste die Systemleistung der verschiedenen Antriebskomponenten verwendet werden. Bei Automodellen, die mit Öko- und Sportmotorisie-

rung erhältlich sind, würde eine auf der Normleistung basierende Besteuerung je nach Art der Motorisierung zu starken Unterschieden führen.

3.2. Erfordernis «fairer», technologieneutraler Steuern

Für die Zukunft ist damit zu rechnen, dass viele verkaufte Automodelle mit verschiedenen Antriebsvarianten erhältlich sein werden: Mit Verbrennungsmotor, mit (Plug-in-)Hybrid-Antrieb oder mit rein batterieelektrischem Antrieb; bei schwereren Personenwagen sind zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebe denkbar. Dabei haben alternative Antriebe infolge der Batterie und/oder der Brennstoffzellen-Einheit ein höheres Gewicht. Würde folglich alleine auf das Gesamtgewicht abgestellt, müsste für ein Mittelklassefahrzeug mit Verbrennungsmotor weniger Steuern als für das gleiche Modell mit alternativem Antrieb bezahlt werden. Dies würde als unfair wahrgenommen. Das Gleiche gilt, wenn eine Hybrid-/Öko- und eine Sportmotorisierung mit Verbrennungsmotor des gleichen Automodells die gleiche Steuer bezahlen müssten. Tendenziell stellt daher der Steuerparameter «Normleistung» am ehesten sicher, dass eine Motorfahrzeugsteuer als «fair» empfunden wird. Noch besser ist eine Kombination mit dem zusätzlichen Steuerparameter «Gesamtgewicht».

3.3. Hindernisse für fahrkilometerabhängige Lösungen

Grundsätzlich wäre es prüfenswert, die jährlich zu entrichtenden kantonalen Motorfahrzeugsteuern von der Fahrleistung abhängig zu machen. Dies erweist sich aufgrund fehlender Daten derzeit jedoch als nicht praktikabel. Die Installation von Geräten zur Erfassung der Kilometerleistung – analog zu den LSVA-Erfassungsgeräten für Lastwagen – wäre allein für eine kantonale Steuer unverhältnismässig. Die Selbstdeklaration der Kilometerleistung würde erfordern, dass eine wie auch immer geartete Kontrollmöglichkeit bestünde. Die Erhebung der Kilometerleistung im Rahmen der periodischen Motorfahrzeugkontrolle (MFK) erweist sich dabei als zu wenig häufig: So erfolgt die erstmalige Motorfahrzeugkontrolle erst nach fünf bis sechs Jahren, nachher beträgt das Kontrollintervall drei Jahre, später zwei Jahre. Zudem werden viele Fahrzeuge bereits vor der ersten periodischen Fahrzeugprüfung weiterverkauft. Im Übrigen ist die Kilometeranzeige eines Fahrzeugs leicht manipulierbar.

Längerfristig, jedoch nicht in absehbarer Zukunft, wird die Möglichkeit fahrkilometerabhängiger Lösungen wieder zu prüfen sein: Falls nämlich auf Bundesebene das Mobility Pricing¹ eingeführt würde, hätten rein technisch gesehen auch die Kantone die Möglichkeit, ihre Motorfahrzeugsteuern auf der gleichen Grundlage zu erheben.

3.4. Wirkung von Bonus und Malus bei der Motorfahrzeugsteuer

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) liessen 2018 die Studie «Förderinstrumente für effiziente Fahrzeuge: Auswirkungen auf Kauf und Nutzung von Autos» erstellen². Diese untersuchte u.a. in drei Fallstudien die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern – durch Anpassung des Steuersystems selbst oder mittels Einführung eines Bonussystems – in drei Kantonen. Die Studie kam zum Schluss, dass finanzielle Anreize bei der Motorfahrzeugsteuer grundsätzlich wirken würden, die Effekte aber klein seien, wenn auch der Anreiz nur klein sei. Um einen möglichst grossen Effekt zu erzielen, sollte die finanzielle Anreizwirkung möglichst zum Zeitpunkt des Neuwagenkaufs wahrnehmbar sein. Eine Ermässigung von 100 Prozent über die ersten Jahre

¹ Am 3. Februar 2021 gab der Bundesrat ein Gesetz für Pilotprojekte zu Mobility Pricing bis 17. Mai 2021 in die Vernehmlassung. Mit dem Gesetz sollen solche Projekte rechtlich ermöglicht und finanziell unterstützt werden können. Im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens führte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug durch. Gleichzeitig bewarb sich der Kanton Zug anfangs 2021 beim ASTRA für die Durchführung eines Pilotprojekts.

² Abrufbar unter https://www.mobilityplatform.ch/fileadmin/mobilityplatform/normenpool/21699_1627_Inhalt.pdf (besucht am 28. Februar 2022).

nach dem Neuwagenkauf wirkt deshalb stärker als eine Ermässigung von 50 Prozent über die doppelt so lange Periode.

3.5. Entwicklungen in anderen Kantonen

Jene Kantone, deren Motorfahrzeugsteuer auf Gesamtgewicht basiert, bleiben tendenziell bei diesem Steuerparameter, da er für alle Antriebsarten verfügbar und damit technologieneutral ist, und «ökologisieren» die Steuer über Bonus-Malus-Systeme. Kantone, deren System wie beim Kanton Zug primär auf den Steuerparameter «Hubraum» abstellt, müssen für eine nachhaltige Sicherung der Einnahmen sowie für den vergleichbaren Einbezug alternativer Antriebsarten eine Revision ins Auge fassen. Mehrere Kantone haben ihre Motorfahrzeugsteuern in den letzten Jahren deshalb bereits auf neue Steuerparameter umgestellt: So werden in Neuenburg neu der gCO₂/km-Wert (dieser entfällt bei Elektroautos) und das Fahrzeugalter verwendet, in der Waadt, im Tessin und in Schwyz das Gewicht und die Normleistung und in Basel-Stadt das Gewicht und der gCO₂/km-Wert (der bei Elektroautos entfällt) verwendet; in Genf basiert die Steuer auf der Normleistung. Für eine Übersicht über die Besteuerung der Personenwagen in allen Kantonen verweisen wir auf den Schlussbericht EBP Schweiz AG, Seiten 45 ff. Anhang A3).

4. Technologieneutrale Fahrzeugsteuer für den Kanton Zug

Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat die Umsetzung des nachfolgenden zukunftsgerichteten Steuermodells im Kanton Zug:

4.1. Neue Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «Leistung»

Da die Hubraumgrösse immer mehr zurückgeht und gleichzeitig der Marktanteil an Fahrzeugen ohne Hubraum ansteigt, kann der Hubraum in Zukunft keinen stabilen Steuerertrag mehr sicherstellen. Es ist daher notwendig, das heute auf dem Hubraum basierende Steuersystem abzulösen und für die Motorfahrzeugsteuern für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder im Kanton Zug einen Steuerparameter heranzuziehen, der für alle Antriebsarten messbar und vorhanden ist. Sinnvolle neue Steuerparameter sind somit die Normleistung und das Gesamtgewicht.

Wie bereits mehrfach erwähnt, soll mit der vorliegenden Steuerrevision sichergestellt werden, dass auch in Zukunft genügend finanzielle Mittel für künftige Strassenbauprojekte zur Verfügung stehen werden. Für den Regierungsrat ist es daher sachlich geboten, das Gesamtgewicht in die Steuerberechnung miteinzubeziehen, belasten doch schwerere Fahrzeuge stärker die gesamte Strasseninfrastruktur als leichte Fahrzeuge. Um keine der verschiedenen Antriebsarten gegenüber anderen zu benachteiligen und um sicher zu stellen, dass eine Mehrheit der Steuerpflichtigen die neuen Steuersätze für fair und angemessen betrachtet, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «Leistung» zu kombinieren (siehe dazu auch Ziff. 3.2 *Erfordernis «fairer», technologieneutraler Steuern*).

4.2. Stabiler Steuerertrag pro Fahrzeug (Fiskalkomponente)

Für den Regierungsrat ist es wichtig, einen stabilen Ertrag *pro Fahrzeug* anzustreben, weil jedes zusätzliche Fahrzeug mittelfristig auch zu höheren Kosten (Bau und Werterhalt der Strasseninfrastruktur sowie Verwaltungs-, Sicherheits- und Kontrollaufwand) führt. Daher soll der mittlere Steuerertrag pro Fahrzeug beim Übergang zur neuen Steuer gleich hoch sein wie nach den geltenden Steueransätzen. Heute beträgt der durchschnittliche Steuerertrag eines hubraumbesteuerten Personenwagens im Kanton Zug 348 Franken (Stand: Oktober 2020).

4.3. Besitzstandswahrung bei bereits immatrikulierten Fahrzeugen

Die Höhe der Motorfahrzeugsteuer vermag nur im Moment des Neuwagenkaufs einen gewissen Einfluss auf das Kaufverhalten auszuüben. Wenn bei bereits immatrikulierten Fahrzeugen die Steuerhöhe ändert, führt dies kaum dazu, dass Fahrzeughaltende schneller ein neues, energieeffizientes Fahrzeug kaufen. Aus ökologischer Sicht ist es deshalb unerheblich, ob für bereits immatrikulierte Fahrzeuge das bisherige Steuersystem weiter gelten soll. Einzige Kriterien sind die Verständlichkeit für die Steuerpflichtigen einerseits und der Vollzugsaufwand andererseits.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass eine Besitzstandsgarantie auf eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung stösst und zu weniger zeitaufwändigen Rückfragen beim Strassenverkehrsamt führt. Daher sollen bereits im Kanton Zug immatrikulierte Personenwagen sowie Personenwagen, deren Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt hinterlegt sind, weiter nach bisherigem Recht besteuert werden. Dies soll aber nur solange gelten, als das Fahrzeug von der gleichen Halterin/dem gleichen Halter im Kanton Zug eingelöst ist; bei einem Halterwechsel braucht es nicht länger eine Besitzstandsgarantie. Dies ermöglicht eine einfache und klare Handhabung und verhindert unzählige Sonderlösungen wie z.B. beim Zuzug oder Occasionskauf aus einem anderen Kanton. In all diesen Fällen soll generell das neue Steuersystem zur Anwendung kommen.

Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Besitzstandswahrung setzt zwei parallele EDV-Steuersysteme voraus. Dies ist im Vollzug gut machbar, braucht jedoch einen Mehraufwand für die Programmierung und den Betrieb der EDV-Systeme. Damit der Zusatzaufwand der parallelen Steuersysteme jedoch nicht unbegrenzt weiterläuft, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Bestandsgarantie auf zehn Jahre nach Inkrafttreten der Steuerrevision zu begrenzen. Danach dürften nur noch wenige Fahrzeuge betroffen sein und sich entsprechend weniger Rückfragen ans Strassenverkehrsamt ergeben (siehe dazu auch Ziff. 6.1 § 19a *Übergangsbestimmung*).

4.4. Technologieneutrale Ermässigung (Lenkungs Komponente)

Fast alle Kantone kennen Steuerermässigungen für energieeffiziente Fahrzeuge. Sobald es solche gibt, nimmt eine kantonale Motorfahrzeugsteuer zwei Funktionen wahr: Eine Finanzierungsfunktion, nämlich die Äufnung der Spezialfinanzierung Strassenbau, und eine Lenkungsfunktion hin zu energieeffizienten Fahrzeugen im Zeitpunkt des Neuwagenkaufs. Für eine bessere Differenzierung dieser beiden Funktionen ist die Fiskalkomponente und die Lenkungs Komponente getrennt festzulegen. Gleichzeitig ist gesamthaft ein stabiler Steuerertrag anzustreben. Die Lenkungs Komponente darf daher die Fiskalkomponente nicht wesentlich beeinflussen und hat in der Summe ebenfalls stabil zu sein.

Auch der beschleunigende technologische Fortschritt gebietet es, die Fiskal- und die Lenkungs Komponente getrennt auszugestalten. So kann das Bonussystem in kürzeren Abständen dem technologischen Fortschritt und dem politischen Willen angepasst werden.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, eine separate Bestimmung (§ 14a SVStG) einzuführen, welche ein Bonussystem zur Förderung von Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO₂-Emissionswerten und damit eine Lenkungs Komponente vorsieht. Da die neue Bestimmung auch auf Elektrofahrzeuge Anwendung finden soll, ersetzt sie die bisherige Steuerermässigung für Elektrofahrzeuge von 50 Prozent von den ordentlichen Steueransätzen gemäss § 14 Abs. 1 SVStG.

4.5. CO₂-Emissionsvorschriften und Energieetikette

Ein durchschnittlicher Neuwagen kostet mittlerweile über 50 000 Franken. Bonusermächtigungen machen im Vergleich dazu keinen grösseren finanziellen Betrag aus. Damit ein Bonussystem trotzdem eine relevante Lenkungswirkung betreffend das Neuwagen-Kaufverhalten hat, müssen die zugrunde liegenden Bonuskriterien für die Konsumentinnen und Konsumenten als sinnvoll eingestuft werden.

Angesichts des raschen technologischen Fortschritts ändert sich schnell die Auffassung, welche Neuwagen-Modellvarianten als besonders klimaschonend eingestuft werden. Entsprechend passt die Europäische Union (EU) die CO₂-Emissionsvorschriften alle paar Jahre an, die Schweiz übernimmt diese Vorschriften im Rahmen des CO₂-Gesetzes und der CO₂-Verordnung grundsätzlich unverändert. Die Energieetikette für Neuwagen wird sogar jedes Jahr angepasst. Für einen Kanton ist es daher zunehmend schwierig, weitere eigene Kriterien aufzustellen und jährlich oder mindestens alle drei bis vier Jahre Anpassungen vorzunehmen. Dies insbesondere dann, wenn die Kriterien auf Gesetzesstufe festgehalten sind und somit jeweils eine Gesetzesrevision notwendig ist.

Den grössten Einfluss auf die Konsumentinnen und Konsumenten haben die verschiedenen Politikinstrumente auf Bundes- und Kantonsebene dann, wenn sie untereinander vereinbar und widerspruchsfrei sind. Den Konsumentinnen und Konsumenten wird so klar vermittelt, welche Neufahrzeuge mit geringeren klimarelevanten Emissionen einhergehen. Der neue § 14a Abs. 2 SVStG soll deshalb auf Gesetzesstufe festhalten, dass sich die Ermässigung nach den Zielvorgaben des Bundes richtet. Damit ist sichergestellt, dass jeweils die dem technologischen Fortschritt angepassten, aktuell geltenden Zielwerte massgeblich sind.

4.6. Höhe der Ermässigung

Das Bonussystem hat zum Ziel, das Neuwagen-Kaufverhalten zu beeinflussen. Dazu muss die potenzielle Steuerermässigung wahrnehmbar sein. Aus der Verhaltensökonomie ist bekannt, dass Konsumentinnen und Konsumenten Zahlungen, welche in der Zukunft stattfinden, mit einem hohen Abschlag bewerten, d.h. sie haben einen «Zeithorizont» von ca. drei Jahren. Steuerermässigungen, die weiter in der Zukunft liegen, haben kaum mehr einen Lenkungseffekt. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat deshalb bereits 2007 – gestützt auf eine Studie der Eidgenössischen technischen Hochschule (ETH) Zürich – empfohlen, Steuerermässigungen für das angebrochene Jahr der Erstinverkehrsetzung und für die drei darauffolgenden vollen Kalenderjahre zu gewähren. Der neu vorgeschlagene § 14a Abs. 3 SVStG hält diesen längstens sinnvollen Zeitrahmen auf Gesetzesstufe fest.

Die Lenkungswirkung ist umso grösser, je höher die Ermässigung ausfällt. Die reduzierte Steuer soll daher bis auf die für alle Fahrzeugarten geltende Mindestjahressteuer von 40 Franken gemäss § 14 Abs. 4 SVStG herabgesetzt werden können.

Auf Gesetzesstufe soll auch festgelegt werden, wieviel Geld für die Finanzierung des beantragten Bonussystems zur Verfügung stehen soll. § 14a Abs. 1 Satz 2 SVStG hält daher fest, dass für die beantragte Steuerermässigung zwischen zwei und höchstens vier Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs verwendet werden dürfen.

4.7. Kompetenzdelegation der Ermässigung an den Regierungsrat

In Zeiten von schnellem technologischem Wandel ist entscheidend, dass die Kriterien von Bonussystemen immer zum aktuellen Angebot an Neuwagen-Modellvarianten «passen». Dann haben Anreizsysteme auch tatsächlich eine Lenkungsfunktion. Sind aber auch Modellvarianten bonusberechtig, die erkennbar nicht mehr dem neuesten Stand der Technik im Bereich

Energieeffizienz und CO₂-Emissionen entsprechen, verlieren die Konsumentinnen und Konsumenten das Vertrauen in das Lenkungsinstrument und beachten es nicht mehr im Zeitpunkt des Autokaufentscheids. Bonussysteme mit überholten Bonuskriterien bewirken deshalb nichts oder sie sind sogar kontraproduktiv.

Reichte es früher aus, die Bonuskriterien und Schwellenwerte alle fünf bis acht Jahre anzupassen, ist dies mittlerweile alle zwei bis vier Jahre notwendig. Diese Periodizität lässt sich nicht mehr mit dem gesetzgeberischen Prozess in Einklang bringen. Daher soll dem Regierungsrat die Kompetenz eingeräumt werden, die konkrete Ausgestaltung des Bonussystems und das dazugehörige Verfahren auf Verordnungsstufe festzulegen. Diese Aufgabendelegation ist selbstverständlich nur innerhalb der gesetzlich klar umschriebenen Schranken von § 14a Abs. 1 (vom Gesetzgeber vorgesehener Maximalbetrag), Abs. 2 (basierend auf Zielwerten des Bundes) und Abs. 3 (beschränkte Dauer) SVStG zulässig.

4.8. Ermässigung für nach Gesamtgewicht besteuerte Fahrzeuge

Neben den Personenwagen weisen auch die übrigen Fahrzeugkategorien relevante Treibhausgasemissionen auf. Diese werden derzeit nach Gesamtgewicht besteuert. Dieses Kriterium ist weiterhin sachgerecht, weshalb nichts daran geändert werden soll. Um aber die Ziele der Energiestrategie zu erreichen, müssen die technischen Potenziale auch bei diesen Fahrzeugkategorien genutzt werden.

Es gibt keinen sachlichen Grund, wonach Bonussysteme nur bei Personenwagen und Motorrädern eine Wirkung entfalten sollten. Gerade die Käuferinnen und Käufer von Liefer- und Lastwagen sind kostensensitiv und achten auf finanzielle Anreize. Zudem werden Bonussysteme, die für mehrere Fahrzeugkategorien gelten, auch verstärkt beachtet, weil solche Bonussysteme als energiepolitisch schlüssig wahrgenommen werden. Bedingung für jedes Bonussystem ist aber, dass die Daten zur Beurteilung der Erfüllung der Bonuskriterien ohne Verzögerung und ohne Interpretationsspielraum verfügbar sind.

Wie bereits erwähnt, soll das vorgeschlagene Bonussystem auf den Datengrundlagen des Bundes (Energieetikette und CO₂-Emissionswerte; § 14a Abs. 2 SVStG) basieren. Neben den Personenwagen und Motorrädern könnten weitere Fahrzeugkategorien dann ins System aufgenommen werden, wenn die benötigten Daten des Bundes dem Strassenverkehrsamt zur Verfügung stehen. Aktuell gibt es CO₂-Emissionswerte für Personenwagen und demnächst für Lieferwagen; für Lastwagen sind sie auf Stufe der EU geplant. Die Energieetikette gibt es nur für Personenwagen.

4.9. Auswirkungen des Bonus auf die Steuereinnahmen

Wie unter Ziff. 4.6 *Höhe der Ermässigung* dargelegt, soll der gewährte Bonus nach längstens vier Jahren nach der Erstinverkehrsetzung des Fahrzeugs wegfallen. Um zu veranschaulichen, wie sich der Bonus auf die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug auswirken könnte, hat die Sicherheitsdirektion die Zahlen vom 1. Oktober 2019 bis 30. September 2020 analysiert und als Berechnungsgrundlage für den Bonus die Kategorie A der Energieetikette sowie der geltende CO₂-Emissionswert von 95 g/km genommen. Im erwähnten Zeitraum wurden 5 052 Personenwagen im Kanton Zug erstmals in Verkehr gesetzt. Davon haben 533 Fahrzeuge der Energieeffizienz-Kategorie A angehört und einen CO₂-Emissionswert von 95 g/km oder weniger ausgewiesen. Damit der gesamte Bonusbetrag konstant bleibt, müssen die Kriterien – wie vorgängig erwähnt – regelmässig vom Regierungsrat angepasst werden.

Das Bonus–Anreizsystem würde mit den heutigen Bundesvorgaben dazu führen, dass in den kommenden Jahren ca. 10 Prozent der erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge einen Bonus

erhielten. Nach ersten groben Schätzungen rechnet der Regierungsrat kurzfristig mit steuerlichen Mindereinnahmen zwischen 300 000 Franken und 900 000 Franken. Aufgrund des nach wie vor anhaltenden starken Fahrzeugwachstums im Kanton Zug würden die Mindereinnahmen des Bonus durch diese zusätzlichen Steuereinnahmen im ersten Jahr kompensiert und danach würden die Einnahmen leicht ansteigen.

5. Ergebnis der Vernehmlassung

5.1. Allgemeine Bemerkungen

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 5. April 2022 bis 4. Juli 2022. Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten waren ...

5.2. Zentrale Anträge

...

6. Erläuterungen zur Teilrevision

6.1. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr (Gesetzestitel)

Bei Verweisen auf bestimmte Rechtserlasse oder auf bestimmte Bestimmungen in einem Rechtserlass werden im Alltag Kurzformen des Gesetzestitels und Abkürzungen verwendet. Der Titel des vorliegend zu revidierenden Gesetzes lautet «Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr» und verfügt nach geltendem Recht weder über eine Kurzbezeichnung noch eine Abkürzung. Neu soll der im Bericht verwendete Kurztitel «Strassenverkehrssteuergesetz» und die dazugehörige Abkürzung «SVStG» offiziell eingeführt werden. Der Titel des Gesetzes ist entsprechend anzupassen.

§ 1a Abtretung und Versteigerung von Kontrollschildnummern

§ 1a Abs. 4 SVStG verweist zur Verwendung des Ertrags aus der Abtretung und Versteigerung von Kontrollschildnummern auf § 35 des Gesetzes über die Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14). § 35 Abs. 1 Bst. a GSW wurde mit Änderung vom 29. November 2018, Inkrafttreten 1. Juni 2019 (GS 2019/054), angepasst. Danach dienen der Spezialfinanzierung Strassenbau nicht mehr wie früher der Nettoertrag aus «Steuern und Gebühren» des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs, sondern nur noch die Steuern. Entsprechend ist auch der Wortlaut von § 1a Abs. 4 SVStG der aktuell geltenden Formulierung des GSW anzupassen und die Erwähnung der «Gebühren» ersatzlos zu streichen. Im Übrigen erfährt § 1a SVStG keine Änderung.

§ 5 Steuererlass

Der Titel sowie Abs. 1 von § 5 SVStG sollen der aktuell geltenden Terminologie des Bundesrechts angepasst werden. Die Bezeichnung «Invalide» soll daher durch die Bezeichnung «behinderte Personen» ersetzt werden (siehe Art. 92 *Fahrzeuge für behinderte Personen* der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995, VTS; SR 741.41). Inhaltlich entspricht die Bestimmung weitgehend dem geltenden Recht. § 5 Abs. 1 SVStG sieht einen Steuererlass für Fahrzeuge von behinderten Personen vor, die auf ein Privatfahrzeug angewiesen sind. Angewiesen sind Fahrzeughalterinnen und -halter, denen die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund ihres körperlichen Gebrechens nicht zumutbar ist. Wird dies durch ein ärztliches Zeugnis belegt, besteht ein Anspruch auf Steuerbefreiung. Im Gegensatz zum geltenden Recht soll auf die heute bestehende Beschränkung auf Motorfahrzeuge bis 3 000 ccm Hubraum verzichtet werden. Neu soll der Steuererlass für alle Arten von

Personenwagen gelten. Wie bisher gilt er aber nur für ein Fahrzeug. Weitere Fahrzeuge der anspruchsberechtigten Person sind steuerpflichtig.

Über das Gesuch entscheidet bisher aufgrund einer Delegation das Strassenverkehrsamt. Das ist sachgerecht, weshalb die bisherige Delegation von der Sicherheitsdirektion an das Strassenverkehrsamt (Delegationsverfügung SD, DelV SD; BGS 153.753) neu in § 5 Abs. 1 SVStG auf Gesetzesstufe festgehalten werden soll. Mit der neu vorgesehenen Formulierung in § 5 Abs. 1 SVStG wird Abs. 2 obsolet und kann daher aufgehoben werden.

§ 7 Rechnungsstellung

Im Gegensatz zum geltenden Recht soll die Möglichkeit entfallen, die Steuer in zwei halbjährlichen Ratenzahlungen zu leisten. Der Ausschluss von Ratenzahlungen verringert den technischen und administrativen Aufwand des Strassenverkehrsamts. Bei einem durchschnittlichen Steuerbetrag von 348 Franken (Stand: Oktober 2020) ist dies für den Regierungsrat vertretbar. Im 2021 waren von 94 213 Steuerrechnungen lediglich 699 Halbjahresrechnungen (0,7 Prozent).

§ 10 Bemessungsgrundlagen

Diese Bestimmung umfasst das Herzstück der vorliegenden Steuerrevision. Im Gegensatz zum geltenden Recht soll für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder nicht mehr die Hubraumgrösse massgebend sein. Die Ziele von einem technologieneutralen und stabilen Steuerertrag können für diese drei Fahrzeugkategorien am besten mittels Gesamtgewicht sowie zusätzlich der kW-Leistung des Fahrzeugs gemäss Fahrzeugausweis verfolgt werden. Entsprechend sollen diese Kriterien als Bemessungsgrundlage der Steuer festgelegt werden (§ 10 Abs. 1 SVStG). Beide Steuerparameter sollen kumulativ zur Berechnung der Jahressteuer herangezogen werden.

Die Steuerberechnung für die übrigen Fahrzeugarten richtet sich wie bis anhin nach dem Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis, für Sattelmotorfahrzeuge nach dem Gewicht des Zuges (§ 10 Abs. 2 SVStG).

Können dem Fahrzeugausweis keine Angaben zum Gesamtgewicht und/oder zur Leistung eines Fahrzeugs entnommen werden, erfolgt eine Pauschalbesteuerung. Die Steuerpauschale beträgt bei Personenwagen 350 Franken und bei Motorrädern 150 Franken (§ 10 Abs. 3 SVStG).

Exkurs: § 10 SVStG findet keine Anwendung auf E-Bikes. Sogenannte «schnelle» E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h gehören gemäss Bundesrecht zur Kategorie der Motorfahräder (Art. 18 Bst. a Ziff. 2 VTS). Die Besteuerung von Motorfahrädern ist separat geregelt und richtet sich nach dem geltenden § 17 Abs. 2 SVStG (Jahressteuer von 20 Franken).

«Langsame» E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis maximal 25 km/h gelten als Leicht-Motorfahräder (Art. 18 Bst. b VTS) und werden rechtlich wie Fahrräder behandelt. Diese sind gemäss § 17 Abs. 1 SVStG nicht steuerpflichtig.

§ 11 Besteuerung nach Gesamtgewicht und Leistung

Wie bereits erwähnt, sollen für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder (§ 10 Abs. 1 SVStG) die beiden Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «kW-Leistung» massgeblich sein. Der Steuerberechnung liegen folgende Ansätze zugrunde: Pro 100 kg Gesamtgewicht Fr. 8.30 und pro kW-Leistung Fr. 1.20 (§ 11 Abs. 1 SVStG). Diese Ansätze wurden so gewählt, dass die beiden Parameter «Gesamtgewicht» und «Leistung» je rund 50 Prozent ausmachen und gleich-

zeitig die Ertragsneutralität gegenüber der bisherigen Steuer beim bestehenden Personenwagenbestand so weit als möglich sichergestellt wird.

Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge weisen aufgrund des Mehrgewichts der Batterien ein höheres Gesamtgewicht gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf (z.B. gleiches Fahrzeugmodell mit unterschiedlicher Antriebsart). Das Gleiche gilt für mit Wasserstoff-Brennstoffzellen angetriebene Fahrzeuge. Um diese Fahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren steuerlich nicht zu benachteiligen, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Ansätze des Gesamtgewichts mit dem Faktor 0.8 zu berücksichtigen (§ 11 Abs. 2 Bst. a SVStG). Die Grösse dieses Faktors wurde so berechnet, dass das Mehrgewicht bei rein elektrisch oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen im Verhältnis zu demjenigen von vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren adäquat ausgeglichen wird.

Die analoge Regelung gilt für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge. Bei diesen soll das Gesamtgewicht mit dem Faktor 0.9 berücksichtigt werden (§ 11 Abs. 2 Bst. b SVStG).

Zusätzlich ist es erforderlich, dass diese Fahrzeuge auch einen Leistungsausgleich erhalten. Als greifbare Grösse findet sich im Fahrzeugausweis einzig die Maximalleistung, welche – im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – nur kurzfristig vorhanden und nicht von Dauer ist. Aus diesem Grund erscheinen die Leistungsangaben der entsprechenden Fahrzeugmodelle im Vergleich zu denjenigen mit Verbrennungsmotoren auf den ersten Blick jeweils sehr hoch, was wie gesagt jedoch relativiert werden muss. Um diese Fahrzeuge aufgrund der unterschiedlichen Maximal- und Dauerleistung nicht gegenüber Verbrennungsmotoren zu benachteiligen, wurde auch hier eine adäquate Korrektur berechnet. Bei Fahrzeugen, die ihre Antriebsenergie ausschliesslich aus einer Batterie oder einer Wasserstoff-Brennstoffzelle beziehen, wird der Ausgleich der Leistung gemäss Fahrzeugausweis mit dem Faktor 0,7 (§ 11 Abs. 3 Bst. a SVStG) und bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen mit dem Faktor 0,85 (§ 11 Abs. 3 Bst. b SVStG) berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Aufzählung der 40 meistimmatrikulierten Fahrzeuge im Kanton Zug per 30. September 2020. Sie zeigt auf, wie sich die Steuerbelastung dieser Fahrzeuge mit den neuen Steueransätzen gemäss § 11 SVStG gegenüber den bisherigen Berechnungsgrundlagen verändern wird. Bei dem einzigen Elektrofahrzeug (Tesla Model 3) ist bei der aktuellen Steuer die geltende Ermässigung von 50 Prozent enthalten, was die grössere Abweichung erklärt:

Marke	Typ	Anz. 30.9.20	GESAMTGEW.	KW	CCM	FUEL	Steuer akt.	Steuer neu	Diff.
VW	Golf	527	1860	66	1598	D	284	233.58	-50
BMW	X3 xDrive20d	370	2315	135	1995	D	329	354.145	25
VW	Golf VII 1.4TSI 5	339	1800	92	1395	B	260	259.8	-0
VW	Polo	270	1550	63	1390	B	260	204.25	-56
Ford	Kuga 2.0 TDCi 4x4	254	2230	110	1997	D	330	317.09	-13
BMW	X5 xDrive30d	220	2860	195	2993	D	444	471.38	27
BMW	X5 xDrive40d	218	3030	230	2993	D	444	527.49	83
VW	Golf VI 1.4 TFSI	217	1820	90	1390	B	260	259.06	-1
Volvo	XC60 D5 AWD	211	2505	158	2400	D	376	397.515	22
Jeep	GrandCherokee CRD	208	2949	184	2987	D	444	465.567	22
BMW	320d xDrive	202	2225	140	1995	D	329	352.675	24
VW	Touran 1.4TSI	200	2230	110	1395	B	260	317.09	57
Tesla	Model 3	190	2305	361	0	E	231	405.752	175
Fiat	500 TwinAir 8V	190	1380	62.5	875	B	201	189.54	-11
BMW	X1 xDrive20d	182	2200	140	1995	D	329	350.6	22
Ford	Fiesta 1.0 SCTi	182	1675	73.5	998	B	215	227.225	12
Audi	Q5 2.0TDI	175	2440	140	1968	D	326	370.52	45
Skoda	Kodiaq 2.0TDI 4x4	175	2390	140	1968	D	326	366.37	40
BMW	530d xDrive	172	2530	195	2993	D	444	443.99	-0
Volvo	XC60 D4 AWD	171	2450	140	1969	D	326	371.35	45
Mini	Cooper	170	1700	100	1499	B	272	261.1	-11
Mini	Countryman	167	2130	141	1998	B	330	345.99	16
Toyota	Yaris 1.3	166	1480	64	1298	B	249	199.64	-49
Volvo	XC90 D5 AWD	164	2750	147	2400	D	376	404.65	29
VW	Touran	162	2300	125	1968	D	326	340.9	15
Skoda	Octavia C 1.8 4x4	160	2013	132	1798	B	307	325.479	18
Mini	Cooper S	160	1655	141	1998	B	330	306.565	-23
Toyota	Prius	159	1790	72	1798	C	307	234.97	-72
VW	Passat V 2.0D BMT	159	2130	110	1968	D	326	308.79	-17
Toyota	RAV4 2.0	158	2110	112	1987	B	329	309.53	-19
Toyota	Auris HSD	158	1815	73	1798	C	307	238.245	-69
VW	Golf Var. 1.4TSI	153	1880	92	1395	B	260	266.44	6
Skoda	Octavia C 1.4TSI	151	1895	90	1390	B	260	265.285	5
Audi	A4 Av. qu. 2.0TDI	151	2220	140	1968	D	326	352.26	26
Fiat	500 1.2 8V	149	1360	51	1242	B	243	174.08	-69
Audi	Q7 3.0TDI	146	2765	200	2967	D	441	469.495	28
Skoda	Fabia 1.2TSI	146	1609	81	1197	B	238	230.747	-7
Subaru	XV2.0i/2.0i-S AWD	145	1940	110	1995	B	329	293.02	-36
Skoda	Octavia C 2.0D4x4	145	2048	135	1968	D	326	331.984	6
Toyota	Yaris 1.33	143	1500	73	1329	B	253	212.1	-41

Wie bereits erwähnt, gelten die Steueransätze gemäss § 11 SVStG – neben den Personenwagen – auch für Motorräder und Kleinmotorräder (§ 10 Abs. 1 SVStG). Die heute bestehende Bemessungsgrundlage «Gesamtgewicht» wirkt sich bei rein elektrisch angetriebenen Motorrädern aufgrund des zusätzlichen Gewichts der Batterien in der Steuerhöhe negativ aus und dies trotz einem Steuerrabatt von 50 Prozent. Diese Ungleichbehandlung von Elektromotor- und Elektrokleinmotorrädern gegenüber den mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motorrädern, die vom Gesetzgeber sicher nicht gewollt war, wird mit der vorliegenden Teilrevision behoben. Die festgesetzten Steueransätze und die Höhe der Faktoren zum Gewichts- und Leistungsausgleich alternativer Antriebskomponenten von § 11 SVStG stellen sicher, dass Elektromotorräder steuerlich nicht schlechter gestellt sind als mit fossilen Brennstoffen betriebene Motorräder (siehe dazu auch die Antwort des Regierungsrats zur Kleinen Anfrage von Luzian Franzini betreffend Motorfahrzeugsteuer bei Elektrorollern vom 6. Juli 2021 [Vorlage Nr. 3265.1 – 16667]).

§ 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht

§ 12 SVStG zählt die Fahrzeugkategorien auf, die nach dem geltenden Recht nach Gesamtgewicht besteuert werden. Dazu verweist die bisherige Formulierung auf die Verordnung über Bau und Ausrüstung von Strassenfahrzeugen (BAV). Diese bundesrechtliche Verordnung ist nicht mehr in Kraft. Neu ist die VTS massgebend. Der frühere Art. 3 Abs. 7 BAV entspricht inhaltlich dem aktuell massgeblichen Art. 11 Abs. 2 VTS, welcher die Unterkategorien der Trans-

portmotorwagen aufzählt. Geändert hat sich lediglich die Bezeichnung der Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h, die nicht für den Personentransport gebaut sind. Neu werden diese Fahrzeuge unter dem Begriff «Motorkarren» zusammengefasst und nicht mehr als «Motorwagen» bezeichnet. § 12 SVStG ist entsprechend anzupassen.

Wie unter Ziff. 4.2 *Stabiler Steuerertrag pro Fahrzeug (Fiskalkomponente)* ausgeführt, soll neu eine technologieneutrale Fiskalkomponente gelten. Eine allfällige Privilegierung von energieeffizienten Fahrzeugen soll separat über die vorgeschlagene, ebenfalls technologieneutrale Lenkungs-komponente erreicht werden (vgl. nachfolgend die Ausführungen zu § 14a SVStG). Die bisherige Privilegierung von Personenwagen, Motor- und Kleinmotorrädern mit elektrischem Antrieb gemäss § 12 SVStG, die nach dem geltenden Recht nur eine reduzierte Jahressteuer zu entrichten haben, ist daher insoweit anzupassen, als die reduzierte Jahressteuer neu nur noch für Anhänger und Spezialfahrzeuge wie z.B. für Arbeitsmotorwagen, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Arbeitsanhänger etc. zur Anwendung gelangt.

Im Übrigen entspricht die Bestimmung dem geltenden Recht.

§ 14 Reduzierte Besteuerung

Der geltende § 14 Abs. 1 SVStG hält fest, für welche Fahrzeugkategorien eine zeitlich unbeschränkte, reduzierte Jahressteuer von 50 Prozent gilt. Wie bereits unter § 12 SVStG ausgeführt, soll diese hälftige Reduktion der Jahressteuer für sämtliche, und somit auch ineffiziente, Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder mit elektrischem Antrieb aufgehoben werden. Die Besteuerung von Personenwagen, Motor- und Kleinmotorrädern mit alternativen Antriebskomponenten soll sich ausschliesslich nach § 10 Abs. 1 SVStG i.V.m. § 11 SVStG richten. Ein allfälliger Bonus beurteilt sich sodann einzig nach dem vorgeschlagenen § 14a SVStG. Die Aufzählung der Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder mit elektrischem Antrieb in § 14 Abs. 1 SVStG ist daher ersatzlos zu streichen. Die übrigen Fahrzeugarten gemäss § 14 Abs. 1 SVStG erfahren keine Änderung.

Gleich wie der bisherige § 12 SVStG verweist auch § 14 Abs. 1 SVStG auf eine veraltete bundesrechtliche Bestimmung, die nicht mehr in Kraft ist; nämlich auf Art. 4 Abs. 7 BAV. Neu richten sich die Fahrzeugkategorien nach Art. 20 Abs. 4 VTS. Für diese Kategorien (verschiedene Anhänger) gilt weiterhin eine reduzierte Besteuerung von 50 Prozent von den Ansätzen gemäss § 13 SVStG. § 14 Abs. 1 SVStG ist entsprechend anzupassen.

Wie bereits unter Ziffer 4.6 *Höhe der Ermässigung* erwähnt, soll die reduzierte Steuer bis auf die Höhe der für alle Fahrzeugarten geltenden Mindestjahressteuer von 40 Franken (§ 14 Abs. 4 SVStG) herabgesetzt werden können. Diese Bestimmung erfährt keine Änderung. Zur Steuerermässigung generell verweisen wir auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 14a *Ermässigung der Jahressteuer*.

§ 14a Ermässigung der Jahressteuer

Neben dem § 10 Abs. 1 SVStG (mit den neuen Bemessungsgrundlagen für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder) regelt der neu eingeführte § 14a SVStG einen weiteren Kernpunkt der vorliegenden Teilrevision, nämlich die Förderung umweltschonender Fahrzeuge durch die Einführung eines Bonus-Anreizsystems. Wer sich im Zeitpunkt des Neuwagenkaufs für eine Modellvariante entscheidet, die als besonders klimaschonend eingestuft wird, soll neu während einer bestimmten Zeit in den Genuss einer ermässigten Jahressteuer (Bonus) kommen. Dabei soll sich der Bonus auf Neufahrzeuge beschränken, die erstmals in Verkehr gesetzt werden.

§ 14a Abs. 1 SVStG hält den Grundsatz des Bonussystems fest. Danach soll Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO₂-Emissionswerten gemäss § 10 und § 12 SVStG

eine ermässigte Jahressteuer gewährt werden können. Der Regierungsrat schlägt bewusst diese offene Formulierung vor. Dadurch soll sichergestellt werden, dass im Rahmen von § 14a SVStG generell allen Fahrzeugkategorien das Bonussystem offen steht. Voraussetzung soll lediglich sein, dass die dafür erforderlichen Steuerparameter dem Strassenverkehrsamt ohne Weiteres zur Verfügung stehen. § 14a Abs. 2 SVStG sieht daher vor, dass sich die Steuerermässigung nach den Zielvorgaben des Bundes richtet. Im Vordergrund stehen dabei die Energieetikette und CO₂-Emissionswerte. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Dadurch ist gewährleistet, dass allfällige neue Zielmessgrössen des Bundes ohne Weiteres auf das vorliegende kantonale Bonussystem angewendet werden könnten.

Zurzeit gibt es die Energieetikette nur für Personenwagen. Aktuell ist der Bund daran, die bisherigen Berechnungsmodelle zur Einteilung der Fahrzeuge in die Energieeffizienzkategorien umzustellen, was dazu führen wird, dass künftig nicht mehr alle Elektrofahrzeuge in die Kategorie A und Modelle mit Verbrennungsmotoren im Vergleich zu heute in schlechtere Kategorien eingeteilt werden. Die Inkraftsetzung der geplanten Revision der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (EnEV; SR 730.02) ist auf 1. Januar 2023 geplant.

§ 14a Abs. 1 Satz 2 SVStG legt zudem fest, wieviel Geld für die Finanzierung des beantragten Bonussystems zur Verfügung stehen soll. Danach dürfen für die Steuerermässigung jährlich zwischen zwei und höchstens vier Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs (§ 35 Abs. 1 Bst. a GSW) verwendet werden.

§ 14a Abs. 3 SVStG regelt die maximal zulässige Dauer der Steuerermässigung. Danach soll die Ermässigung für das laufende Jahr gelten, in welchem das Neufahrzeug erstmals in Verkehr gesetzt wird, und anschliessend längstens noch während drei weiteren Kalenderjahren. Wie lange die Ermässigung tatsächlich gilt, soll der Regierungsrat festlegen können (§ 14a Abs. 4 SVStG).

Damit die konkrete Ausgestaltung des Bonussystems jeweils den aktuellen Stand der technologischen Entwicklung widerspiegelt, muss das gesamte Bonussystem sehr rasch angepasst werden können. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass der Gesetzgeber dem Regierungsrat die Kompetenz einräumt, innerhalb des gesetzlich vorgegebenen Rahmens von § 14a Abs. 1 (vorgesehener Maximalbetrag), Abs. 2 (basierend auf Zielwerten des Bundes) und Abs. 3 (zeitlich beschränkte Dauer) SVStG, die genauen Modalitäten und das Verfahren der Ermässigung auf Verordnungsstufe festzulegen. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, dem Regierungsrat in Abs. 4 dieser Bestimmung eine entsprechende Delegationsbefugnis einzuräumen.

§ 17 Besteuerung von Fahrrädern und Motorfahrrädern

§ 17 Abs. 1 SVStG regelt die Besteuerung von Fahrrädern (Art. 24 VTS) und Abs. 2 die Besteuerung von Motorfahrrädern (Art. 18 VTS). Wie bereits unter § 10 SVStG (Exkurs) ausgeführt, richtet sich auch die Besteuerung von E-Bikes nach dieser Bestimmung. Danach sind Fahrräder sowie E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h nicht steuerpflichtig (§ 17 Abs.1 SVStG), während für Motorfahrräder (inkl. E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h) eine Jahressteuer von 20 Franken erhoben wird (§ 17 Abs. 2 SVStG). Diese Regelung erfährt keine Änderung.

§ 19 Änderung bisherigen Rechts

Diese Bestimmung ist obsolet und daher aufzuheben.

§ 19a Übergangsbestimmung

§ 19a SVStG regelt die Besitzstandswahrung. Für Personenwagen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Änderung bereits im Kanton Zug immatrikuliert oder deren Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt hinterlegt sind, soll das bisherige Steuerrecht grundsätzlich weiterhin massgeblich sein. Erst bei einem Halterwechsel soll die Besteuerung nach neuem Recht erfolgen (§ 19a Abs. 1 SVStG).

Eine Bestandesgarantie macht aber nur insoweit Sinn, als die neuen Steuerparameter zu höheren Jahressteuern führen. Ist dies nicht der Fall, wäre das Beibehalten des bisherigen Steuersystems nicht im Interesse der betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter. Aus diesem Grund soll sich die Besitzstandswahrung auf Personenwagen beschränken, bei denen die neuen Steueransätze zu höheren Jahressteuern führen (§ 19a Abs. 1 SVStG). In allen anderen Fällen soll die Besteuerung nach neuem Recht erfolgen.

Die neuen Steuerparameter für Motor- und Kleinmotorräder gemäss § 10 Abs. 1 SVStG i.V.m. § 11 SVStG führen dazu, dass die Jahressteuern für diese Fahrzeugkategorien durchwegs niedriger ausfallen als die nach geltendem Recht. Gleich wie bei einem Teil der Personenwagen braucht es daher bei allen Motor- und Kleinmotorrädern keine Bestandesgarantie. Die Übergangsregelung gemäss § 19a Abs. 1 SVStG beschränkt sich daher ausschliesslich auf immatrikulierte Personenwagen bzw. auf Personenwagen mit hinterlegten Kontrollschildern, die nach neuem Recht höhere Jahressteuern zu entrichten hätten.

Eine besondere Übergangsregelung ist bei Fahrzeugen mit Wechselschildern erforderlich. Gemäss dem geltenden § 15 SVStG richtet sich die Besteuerung von Fahrzeugen mit Wechselschildern nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Steueransatz; dieses Fahrzeug ist steuerpflichtig. Zusätzlich zur Verkehrssteuer wird für das zweite Fahrzeug eine Wechselschildgebühr erhoben (§ 15 SVStG i.V.m. Ziff. 5.7 Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr [BGS 751.221]; Pauschalgebühr pro Einzelschild oder Schilderpaar: 80 Franken). Kommt es nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Änderung zu einem Halterwechsel bei einem der beiden Fahrzeuge, gelten die neuen Bemessungsgrundlagen gemäss § 10 Abs. 1 SVStG. Die Höhe der Verkehrssteuer richtet sich wiederum nach dem Fahrzeug mit dem höheren Steueransatz (§ 19a Abs. 2 SVStG).

Die Besitzstandswahrung bedingt, dass das Strassenverkehrsamt nebeneinander zwei parallele EDV-Steuersysteme führen muss. Geht man von einem durchschnittlichen Fahrzeugalter der Personenwagen von rund 14 Jahren aus, müsste auf lange Sicht gesehen das alte Steuermodul für immer weniger Fahrzeuge aufrecht erhalten bleiben, was ab einem gewissen Zeitpunkt die Mehrkosten nicht mehr rechtfertigt. Aus diesem Grund soll es nicht unbegrenzt weitergeführt werden, sondern nur während zehn Jahren nach Inkrafttreten der Steuerrevision (§ 19a Abs. 3 SVStG).

§ 20 Inkrafttreten

Gleich wie § 19 *Änderung bisherigen Rechts* ist auch § 20, welcher das Inkrafttreten des SVStG regelt, obsolet und daher aufzuheben.

6.2. Fremdänderungen

Es gibt keine Fremdänderungen.

6.3. Fremdaufhebungen

Es gibt keine Fremdaufhebungen.

6.4. Inkrafttreten

Die vorliegende Teilrevision des SVStG bedingt grössere Anpassungen des gegenwärtigen EDV-Programms Viacar. Aufgrund der Besitzstandsgarantie gemäss § 19a *Übergangsbestimmung* für immatrikulierte Personenwagen sowie für Personenwagen, deren Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt hinterlegt sind, ist parallel zur Anpassung der Viacar-Applikation mit den neuen Steuersätzen die bisherige Steuerberechnung beizubehalten. Es sind daher zwei Steuerberechnungsmodul in einem Programm parallel zu führen. Die notwendigen Programm-anpassungen am Steuermodul Viacar benötigen ca. zwölf Monate. Nach Vorliegen der neu entwickelten Software müssen die Mitarbeitenden des Strassenverkehrsamts das neue Steuermodul intensiv prüfen, weshalb mehrere zeitaufwändige Simulationsläufe durchzuführen sind. Die Testphase und die notwendigen Korrekturen und Anpassungen nehmen mindestens sechs Monate in Anspruch. Es ist deshalb mit einer Vorlaufzeit von mindestens 18 Monaten zu rechnen.

Spätestens im November des Vorjahres muss der Rechnungslauf abgeschlossen sein. Aus diesem Grund soll die vorgeschlagene Teilrevision des SVStG auf Anfang des Kalenderjahrs in Kraft gesetzt werden. Eine Steuerausscheidung während eines Kalenderjahres wäre mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Zusatzaufwand seitens des Strassenverkehrsamts verbunden. So müsste zu dem bisherigen und dem neu zu programmierenden Steuerberechnungsmodul zusätzlich ein drittes vergleichbares Modul für die zeitliche Abgrenzung programmiert werden. Dies macht weder unter finanziellen noch administrativen Überlegungen Sinn.

In der heutigen Version der Fachapplikation Viacar (V09) kann aus technischen Gründen praktisch keine kohortenbasierte Personenwagenbesteuerung realisiert werden. Diese Möglichkeit besteht erst ab der geplanten Realisierung und technischen Erneuerung von Viacar (Projekt V20). Die Migration des Strassenverkehrsamts Zug ist theoretisch ab dem Jahr 2023 geplant. Da es sich um ein von mehreren Kantonen zusammen geführtes IT-Grossprojekt handelt, sind die in solchen Fällen inhärenten Planungsschwierigkeiten bzw. Risiken von Verzögerungen zu berücksichtigen.

Aus diesen Gründen ist das Inkrafttreten der vorliegende Teilrevision des SVStG auf 1. Januar 2025 geplant, jedoch soll der definitive Zeitpunkt vom Regierungsrat festgelegt werden.

7. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

7.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

(Hinweis für die externe Vernehmlassung: Die nachfolgenden Zahlen basieren auf einer Berechnung aus dem Jahr 2020. Da sich zwischenzeitlich einige Veränderungen ergeben haben [z.B. höheres Fahrzeugwachstum während der Pandemie, Änderung bei der Ausgestaltung der Besitzstandsgarantie etc.], wird aktuell eine erneute Berechnung in Auftrag gegeben, damit die Zahlen für die definitive Kantonsratsvorlage aktualisiert werden können. Es ist anzunehmen, dass die Erträge leicht höher sein könnten. Die nachfolgend aufgezeigten Entwicklungstendenzen werden grundsätzlich jedoch gleichbleibend sein.)

Die externen Kosten für die erforderlichen Programmieranpassungen des EDV-Programms Viacar und die personellen Mehraufwendungen für die anschliessende Prüfung und Durchführung der Simulationsläufe des neuen Steuermoduls belaufen sich auf ca. 600 000 Franken.

Der nachfolgenden Berechnung der geplanten Steuererträge liegen folgende Annahmen zugrunde: Das Wachstum des Fahrzeugbestands im Kanton Zug wird mit 1,5 Prozent ab dem Jahr 2025 berücksichtigt (Schlussbericht EBP Schweiz AG, Seite 37, Abbildung 12). Für das vorgesehene Bonussystem sollen zwischen zwei und höchstens vier Prozent des Bruttoertrags

verwendet werden (vgl. § 14a SVStG). Bei einer maximalen Ausnutzung wäre davon auszugehen, dass von 2025 bis 2028 jährlich ca. 1 000 Personenwagen (max. 10 Prozent der Neuwagen) bonusberechtigt sein würden. Entsprechend würde der Bonus zu Mindereinnahmen von 300 000 Franken im Jahr 2025 bis zu 900 000 Franken nach drei Jahren (2027) führen. Ab 2028 kann davon ausgegangen werden, dass schärfere Emissionsvorschriften des Bundes greifen. Aus diesem Grund würden ab diesem Jahr die Mindereinnahmen des Bonus voraussichtlich auf 750 000 Franken sinken. Aufgrund des oben aufgezeigten Wachstums des Fahrzeugbestands wird der vorgeschlagene Bonus aufgefangen, so dass gleichwohl mit leicht steigenden Mehreinnahmen gerechnet werden kann.

Von diesen Bruttosteuererträgen sind die Aufwendungen des Strassenverkehrsamts für das Einziehen der Fahrzeugsteuern (Inkassoprovisionen) in Abzug zu bringen. Für den Betrieb und Unterhalt der zwei parallel zu führenden EDV-Steuerberechnungsmodule sowie für die Datenaktualisierung der Lenkungs Komponente ist während längstens zehn Jahren (§ 19a SVStG) mit zusätzlichen Mehrkosten von rund 50 000 Franken pro Jahr zu rechnen. Dieser Betrag ist in der Entwicklung der effektiven Ausgaben der Finanztabelle (Ziffer 6) berücksichtigt.

Ebenfalls zu berücksichtigen sind die jährlichen Mindereinnahmen ab 2025 von 200 000 Franken für Motor- und Kleinmotorräder, die alle ab Inkrafttreten der vorliegenden Teilrevision nach dem neuen Recht besteuert werden (siehe dazu auch Ziff. 6.1 § 19a *Übergangsbestimmung*).

Da die wesentlichen finanziellen Auswirkungen dieser Teilrevision erst ab 2024 (Vorbereitungskosten) bzw. ab 2025 (Inkrafttreten der neuen Steuersätze) erfolgen, wird die Finanztabelle ab 2024 aufgezeigt und zur besseren Nachvollziehbarkeit die Berechnungsannahmen bis 2029 aufgeführt. Bis und mit 2025 konnten die Angaben bereits im bestehenden Finanzplan berücksichtigt werden.

A	Investitionsrechnung	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:						
	bereits geplante Ausgaben	600'000					
	bereits geplante Einnahmen						
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:						
	effektive Ausgaben	600'000					
	effektive Einnahmen						
B	Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)						
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan:						
	bereits geplante Abschreibungen		200'000	200'000	200'000		
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:						
	effektive Abschreibungen		200'000	200'000	200'000		
C	Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)						
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan:						
	bereits geplanter Aufwand	1'228'000	1'229'000				
	bereits geplanter Ertrag	35'076'000	35'102'000				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag:						
	effektiver Aufwand	1'228'000	1'229'000	1'237'000	1'245'000	1'264'000	1'284'000
	effektiver Ertrag	35'076'000	35'102'000	35'333'000	35'572'000	36'119'000	36'675'000

7.2. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Vorlage hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden.

7.3. Anpassungen von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

8. Zeitplan

September 2022	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Oktober – Dezember 2022	Kommissionssitzung(en)
Januar 2023	Kommissionsbericht
Februar 2023	Beratung Staatswirtschaftskommission
März 2023	Bericht Staatswirtschaftskommission
xx. April 2023	Kantonsrat, 1. Lesung
xx. Juni 2023	Kantonsrat, 2. Lesung
xx. Juni 2023	Publikation Amtsblatt
xx. August 2023	Ablauf Referendumsfrist
xx. Oktober 2023	Allfällige Volksabstimmung
01. Januar 2025	Inkrafttreten

9. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. – sei einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 3034.1 – 16196) der FDP-Fraktion sei als erledigt abzuschreiben.

Zug,

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

- Beilage a: EBP Szenarien Elektromobilität CH und ZG bis 2040 vom 29. März 2021
- Beilage b: EBP Anpassung Verkehrssteuer für Personenwagen in ZG vom 17. Juni 2021