



Gesetze

Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuergesetz; SVStG)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 24. Oktober 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
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 2023–2026: 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», technologieneutraler Steuern	6
3.3. Hindernisse für fahrkilometerabhängige Lösungen	6
3.4. Wirkung von Bonus und Malus bei der Motorfahrzeugsteuer	7
3.5. Entwicklungen in anderen Kantonen	7
4. Technologieneutrale Fahrzeugsteuer für den Kanton Zug	7
4.1. Neue Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «Leistung»	7
4.2. Stabiler Steuerertrag pro Fahrzeug (Fiskalkomponente)	8
4.3. Besitzstandswahrung bei bereits immatrikulierten Fahrzeugen	8
4.4. Technologieneutrale Ermässigung (Lenkungs-komponente)	9
4.5. CO ₂ -Emissionsvorschriften und Energieetikette	9
4.6. Höhe der Ermässigung	10
4.7. Kompetenzdelegation der Ermässigung an den Regierungsrat	10
4.8. Ermässigung für nach Gesamtgewicht besteuerte Fahrzeuge	11
4.9. Auswirkungen des Bonus auf die Steuereinnahmen	11
5. Ergebnis der Vernehmlassung	12
5.1. Allgemeine Bemerkungen	12
5.2. Zentrale Anträge	13
6. Erläuterungen zur Teilrevision	14
6.1. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	14
6.2. Fremdänderungen	20
6.3. Fremdaufhebungen	20
6.4. Inkrafttreten	21

7.	Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	21
7.1.	Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	21
7.2.	Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden	23
7.3.	Anpassungen von Leistungsaufträgen	23
8.	Zeitplan	23
9.	Anträge	23

1. In Kürze

Neue zukunftsgerichtete Motorfahrzeugsteuer für den Kanton Zug

Die Ziele der Revision sind die langfristige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau und die Förderung einer energieeffizienten Mobilität. 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 2023 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 fünf 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 vier Jahren nach der Einführung zu Mindereinnahmen von jährlich ca. 200 000 (im ersten Jahr) bis 900 000 Franken (nach vier Jahren) führen. Hinzu kommen Mindereinnahmen von ca. 200 000 Franken aufgrund der neuen Bemessungsgrundlage für Motorfahräder. Da der Fahrzeugbestand im Kanton Zug nach wie vor stark anwächst, werden die Mindereinnahmen durch die zusätzlichen Steuereinnahmen kompensiert, so dass gleichwohl schon nach kurzer Zeit 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). Aufgrund ihres Verbrennungsmotors bzw. dem damit verbundenen Hubraum werden sowohl Voll- als auch Plug-in-Hybride im Kanton Zug einzig nach Hubraum besteuert, wobei dieser kleiner ausfällt als bei reinen Verbrennungsmotoren. Durch die Zunahme von Fahrzeugen mit Hybridantrieb sinken die Steuereinnahmen im Kanton Zug ebenfalls.

Alle relevanten Autohersteller haben überdies mehrere (rein) elektrische Fahrzeugmodelle im Angebot oder angekündigt. Mittelfristig werden alle Automodelle auch mit Elektroantrieb erhältlich sein. Bei Kleinstwagen 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 dem 2017 erstellten und 2021 aktualisierten Kurzbericht der EBP Schweiz AG, Zürich «Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton Zug bis 2040» vom 29. März 2021 (Beilage a) 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. Diese Prognose wird durch eine weitere Aktualisierung der EBP Schweiz AG im Mai 2023 bestätigt. Schwieriger zu beurteilen ist, wie sich die Leistung bei elektrischen Neuwagenmodellen gesamtschweizerisch entwickeln wird. Für den Kanton Zug ist insbesondere entscheidend, wie sich die Leistung bei Elektrofahrzeugen der Oberklasse entwickeln wird. Aufgrund der bestehenden grossen Unsicherheiten gehen die nachfolgenden Ausführungen von der Annahme einer konstanten Leistungsentwicklung in der Schweiz und im Kanton Zug aus.

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 und unbefristete 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; Beilage b).

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 2023–2026: Einführung der technologieneutralen Besteuerung von Personenwagen und Motorrädern

Dieser negativen Entwicklung will der Regierungsrat frühzeitig entgegenwirken. Er hat sich daher bereits 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 er sich 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. In der laufenden Legislatur 2023–2026 hat sich der Regierungsrat das Ziel gesetzt, die nachfolgend unter Ziffer 4 beschriebene technologieneutrale Besteuerung von Personenwagen und Motorrädern einzuführen (Legislaturziel L158).

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 Alternativantriebe, 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 **Leistung** ist für alle Antriebsarten verfügbar. Allerdings ist die kurzfristige Maximalleistung eines Elektrofahrzeugs nur bedingt mit der Dauerleistung¹ eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Bei Hybridantrieben müsste die Leistung der verschiedenen Antriebskomponenten verwendet werden. Bei Automodellen, die mit Öko- und Sportmotorisierung erhältlich sind, würde eine auf der Leistung 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 Fahrzeugmodelle 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 Fahrzeugmodells die gleiche Steuer bezahlen müssten. Tendenziell stellt daher der Steuerparameter «Leistung» (Fahrzeugausweis Feld 76) am ehesten sicher, dass eine Motorfahrzeugsteuer als «fair» empfunden wird. Noch besser ist eine Kombination mit dem zusätzlichen Steuerparameter «Gesamtgewicht» (Fahrzeugausweis Feld 33).

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 Pricing² einge-

¹ 30-Minuten-Leistung bei e-Antrieben gemäss Angaben Werk (Typenschein / COC).

² 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

führt 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 im Dezember 2017 die Studie «Förderinstrumente für effiziente Fahrzeuge: Auswirkungen auf Kauf und Nutzung von Autos» erstellen³. 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 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 Leistung und in Basel-Stadt das Gewicht und der gCO₂/km-Wert (der bei Elektroautos entfällt) verwendet; in Genf basiert die Steuer auf der Leistung. Für eine Übersicht über die Besteuerung der Personenwagen in allen Kantonen (Stand: Juni 2021) verweisen wir auf den Schlussbericht EBP Schweiz AG, Seiten 45 ff. Anhang A3 [Beilage b]). Aktuell überarbeiten mehrere Deutschschweizer Kantone – unter anderem Aargau, Luzern und St. Gallen – ihre Verkehrssteuern. Auch diese Kantone setzen auf die Kombination der Bemessungsgrundlagen «Gesamtgewicht» und «Leistung».

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

Durchführung eines Pilotprojekts. Am 1. Dezember 2022 beschloss der Bundesrat, gestützt auf die eingereichten Projektskizzen fünf Machbarkeitsstudien zu erarbeiten, um die Vor- und Nachteile von Mobility Pricing vertieft zu prüfen. Während drei Studien alle Verkehrsteilnehmenden betreffen und eine den öffentlichen Verkehr umfasst, geht es bei der fünften um eine freiwillige Teilnahme. Diese Studie obliegt dem Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau und Zug.

Siehe dazu: [Auswirkungen von Mobility Pricing: Bund vertieft Untersuchungen mit fünf Machbarkeitsstudien in verschiedenen Regionen der Schweiz \(ASTRA Archiv Medienmitteilungen; admin.ch\)](#); (besucht am 29. August 2023).

³ Abrufbar unter https://www.mobilityplatform.ch/fileadmin/mobilityplatform/normenpool/21699_1627_Inhalt.pdf (besucht am 29. August 2023).

Kanton Zug einen Steuerparameter heranzuziehen, der für alle Antriebsarten messbar und vorhanden ist. Sinnvolle neue Steuerparameter sind somit das Gesamtgewicht und die Leistung.

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 Ziffer 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; wie eine Aktualisierung im Mai 2023 ergab, ist dieser Betrag nach wie vor aktuell). Die Höhe der Steueransätze der beiden Bemessungsgrundlagen «Gesamtgewicht» und «Leistung» hat sich daher an diesem Durchschnittswert auszurichten (§ 11 Abs. 1 SVStG).

Damit rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge wegen ihres Mehrgewichts der Batterie und den antriebstypbedingten Leistungsunterschieden gegenüber Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor nicht benachteiligt werden, sollen gemäss § 11 Abs. 2 und 3 SVStG Fahrzeuge mit alternativen Antriebskomponenten einen Ausgleich beim Gesamtgewicht und bei der Leistung erhalten.

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-Steuer-systeme 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 Besitzstandsgarantie 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 Ziffer 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 Lenkungs-funktion 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. Bonusermässigungen 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 fünf 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 bonusberechtigt, 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. Auf der anderen Seite kann ein Bonussystem nur effektiv sein, wenn es auch wirklich eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen gibt, die davon profitieren können. Dabei erscheint ein Bonusvolumen sinnvoll, welches ca. 10 Prozent der Neuimmatrikulationen betrifft. Wenn sich die Kriterien wie vorgesehen nach den Zielvorgaben des Bundes richten und sich letztere verschärfen, kann es sein, dass mit der Zeit immer weniger bis praktisch gar keine Neuwagen mehr in den Bonusbereich fallen und deshalb eine Justierung der Kriterien angezeigt ist.

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 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 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, Lieferwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Die Energieetikette gibt es nur für Personenwagen.

4.9. Auswirkungen des Bonus auf die Steuereinnahmen

Wie unter Ziffer 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 als eine mögliche Variante die Kategorie A der zum damaligen Zeitpunkt geltenden Energieetikette sowie den geltenden 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.

Das Bonus-Anreizsystem würde nach den zu diesem Zeitpunkt geltenden Bundesvorgaben dazu führen, dass in den kommenden Jahren ca. 10 Prozent der erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge einen Bonus erhielten. Nach ersten groben Schätzungen rechnete der Regierungsrat kurzfristig mit steuerlichen Mindereinnahmen von jährlich ca. 200 000 Franken (im ersten Jahr) und 900 000 Franken (kumuliert ab dem vierten Jahr). 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.

Seit dem 1. Januar 2023 ist die Teilrevision der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 in Kraft. Diese sieht eine neue Energieetikette mit strengeren Grenzwerten und eine Berechnungsumstellung mit einem angepassten Umrechnungsfaktor vor. Insbesondere der neue Umrechnungsfaktor führt dazu, dass Elektrofahrzeuge schlechter gestellt sind. Im Vergleich zur Einreihung nach der alten Energieetikette gehören seit 1. Januar 2023 deutlich weniger Elektrofahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A an. Dadurch nimmt auch der Anteil aller Personenwagen in der Kategorie A ab, die bonusberechtigt wären. Die Energieetikette wird regelmässig durch den Bund überarbeitet. Es ist deshalb davon auszugehen, dass in ein paar Jahren wieder methodische Anpassungen vorgenommen werden.

Der Regierungsrat beabsichtigt, den Bonusbetrag im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (§ 14a SVStG) den verkehrs- und finanzpolitischen Anforderungen anzupassen und in etwa konstant zu halten. Da seit dem 1. Januar 2023 deutlich weniger Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A angehören, sieht ein erster Verordnungsentwurf des Regierungsrats vom August 2023 als Variante vor, allen Personenwagen der Energieeffizienzkategorien A und B mit weniger als 59 g CO₂/km einen Bonus zu gewähren. Die per 1. Januar 2023 erfolgte Anpassung der Energieeffizienzverordnung zeigt gerade die Notwendigkeit, dass für die Effektivität des Bonus bzw. der Beibehaltung eines gewissen Bonusvolumens die Kriterien – wie vorgängig erwähnt – regelmässig vom Regierungsrat angepasst werden müssen (siehe dazu auch Ziffer 4.7 *Kompetenzdelegation der Ermässigung an den Regierungsrat*).

5. Ergebnis der Vernehmlassung

5.1. Allgemeine Bemerkungen

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 5. April bis 4. Juli 2022. Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten waren die im Kantonsrat vertretenen politischen Parteien, Verkehrs- und Fahrzeugverbände sowie weitere interessierte Kreise im Kanton Zug.

Die Alternative-Die Grünen Zug, die FDP.Die Liberalen Zug, die Mitte Kanton Zug und die SP Kanton Zug unterstützen die Ziele und die Stossrichtung der Revision. Namentlich begrüßen sie bei den Personenwagen, Motor- und Kleinmotorrädern den Wechsel von der bisherigen Hubraumbesteuerung zu den neuen Steuerparametern «Gesamtgewicht» und «Leistung» sowie die Einführung einer technologieneutralen Besteuerung und eines Bonussystems mit der damit verbundenen Lenkungswirkung hin zu besonders energieeffizienten Fahrzeugen. Während die FDP und Die Mitte der beantragten Besitzstandswahrung für bereits immatrikulierte Fahrzeuge im Kanton Zug im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes (§ 19a SVStG) zustimmen, lehnt die SP diese Regelung ab. Ihrer Einschätzung nach würde eine Übergangsfrist von längstens zehn Jahren dazu führen, dass sich die mit der vorliegenden Revision angestrebte Ökologisierung der Strassenverkehrssteuern um Jahre hinaus verzögern würde.

Die SVP des Kantons Zug lehnt die beantragte Änderung des SVStG entschieden ab und wird die Vorlage aktiv bekämpfen. Nach Ansicht der SVP sei der Kanton Zug aktuell nicht auf zusätzliche Steuergelder und Gebührenerhöhungen angewiesen. Im Gegenteil, es sollte ihrer Beurteilung nach möglich sein, die Spezialfinanzierung Strassenbau mit zusätzlichen Mitteln aus der allgemeinen Staatskasse zu öffnen. Auch würden die allgemeine Weltlage mit Strom- und Versorgungsengpässen, die steigende Inflation nach einer Jahrhundertpandemie usw. gegen die beantragten, unnötigen Anpassungen sprechen. Die Mehrheit der Kantone besteuere nach wie vor nach Hubraum. Der Kanton Zug soll in diesem Bereich keine Vorreiterrolle übernehmen. Zudem sei der Bundesrat daran, eine zentrale Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einzuführen, welche bis 2030 in Kraft sein soll. Dieser Gesetzgebungsprozess sei unbedingt abzuwarten.

Seitens der Verkehrs- und Fahrzeugverbände nahmen die AMAG Group AG, Cham, die Swiss eMobility, Bern, die Mobility Genossenschaft, Rotkreuz, der Verein Elektromobilität Zug, Zug, sowie die Organisation «Insight Providers Climate Change Switzerland IPCCS», Zug, teil. Alle begrüßen grundsätzlich die Absicht des Kantons Zug, eine energieeffiziente Mobilität mit möglichst wenig CO₂-Emissionen zu fördern. Der Elektromobilität komme hierzu der grösste Wirkungsgrad zu. Die vom Regierungsrat beantragten neuen Steuerbemessungsgrundlagen «Gesamtgewicht» und «Leistung» würden ihrer Beurteilung nach aber das angestrebte Ziel torpedieren. Sie lehnen das vorgeschlagene Steuermodell des Regierungsrats daher ab und

beantragen einen ganzheitlicheren Ansatz, der sich auf die Energieetikette des Bundes stützt. Zudem fordern sie eine stärkere Bevorzugung emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge gegenüber umweltschädlicheren Fahrzeugen (siehe dazu Ziffer 5.2 *Zentrale Anträge*).

5.2. Zentrale Anträge

a) Steuerbemessungsgrundlagen

Die Verkehrsverbände, die sich für die Förderung der Elektromobilität einsetzen, beantragen ein neues Steuerberechnungsmodell mit den drei Parametern «Leergewicht», «Energieeffizienz» und «CO₂-Emissionen». Zur Begründung führen sie Folgendes an: Alle drei Parameter würden sich aus der Energieetikette des Bundes ergeben und gleichermassen für alle Kantone gelten. Die Energieetikette würde laufend aktualisiert, angepasst und mit internationalen Bewertungskriterien abgeglichen. Alle drei Kriterien stelle der Bund einheitlich über alle Fahrzeugmarken und -modelle zur Verfügung. Dies würde eine technologie- und treibstoffneutrale Besteuerung ermöglichen. Gleichzeitig sei dieses Steuermodell mit der EU vereinbar.

Stellt man dieses Steuermodell dem vom Regierungsrat beantragten System gegenüber, ergeben sich folgende Unterschiede: Grundsätzlich kann anstelle des Gesamtgewichts auch das Leergewicht verwendet werden. Daraus ergeben sich aber keine nennenswerten Vorteile, namentlich nicht für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge, die aufgrund der Batterie ein höheres Leergewicht als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren haben. Die Berücksichtigung der Steuerparameter «Energieeffizienz» und «CO₂-Emissionen» ist technisch möglich. Ein solches Steuersystem erfordert aber eine Kompetenzdelegation an den Regierungsrat, weil die Energie- und CO₂-Steuertarife nahezu jährlich angepasst werden müssten, um die Ertragsstabilität nicht zu gefährden. Zudem müssten bei Fahrzeugen, deren Energieverbrauch bzw. CO₂-Emissionen nicht bekannt sind, diese Werte auf der Grundlage von vorgegebenen Formelwerten des Bundesamts für Energie BFE (sogenannte Default-Formelwerte) zuerst ermittelt werden, was mit einem erheblichen administrativen Mehraufwand beim Strassenverkehrsamt verbunden wäre. Weiter würde ein solches Steuersystem dazu führen, dass die Besteuerung von Personewagen, Motor- und Kleinmotorrädern nicht mehr gemeinsam nach den gleichen Steuerparametern erfolgen könnte. Für Motorräder liegen keine Daten zur Energieeffizienz und zu den CO₂-Emissionen vor. Zudem fehlt es an Default-Formelwerten, um die Energieeffizienz des Motorradbestands mindestens annäherungsweise bestimmen zu können. Weder auf Stufe EU noch auf Stufe Schweiz ist geplant, für Motorräder CO₂-Zielwerte oder eine Energieetikette einzuführen.

Für die Gleichstellung alternativer Antriebstechnologien zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren ist vielmehr entscheidend, dass die Höhe der Faktoren zum Ausgleich alternativer Antriebe richtig festgelegt wird. Mit den festgelegten Ausgleichsfaktoren zum Gesamtgewicht und zur Leistung gemäss § 11 Abs. 2 und 3 SVStG wird diesem Anliegen angemessen Rechnung getragen (siehe dazu auch Ziffer 6.1 § 11 *Besteuerung nach Gesamtgewicht und Leistung*).

Gleich wie die meisten Kantone, die in letzter Zeit ihre Motorfahrzeugsteuern angepasst haben, ist auch der Regierungsrat überzeugt, dass das von ihm beantragte Steuersystem mit den Steuerparametern «Gesamtgewicht» und «Leistung» gewichtige Vorteile hat: Personewagen, Motor- und Kleinmotorräder unterliegen dem gleichen Steuersystem. Das System ist einfach und im Vollzug transparent. Es muss weniger häufig angepasst werden und zusammen mit dem Bonussystem wird dennoch eine ökologische Lenkungswirkung erzielt.

b) Bonussystem

Für die FDP und Die Mitte kann das vom Regierungsrat beantragte Bonussystem im Zeitpunkt des Kaufentscheids nur dann eine Lenkungswirkung hin zum Kauf eines besonders

energieeffizienten Fahrzeugs haben, wenn damit ein stärkerer finanzieller Vorteil einhergeht. Sie beantragen daher für die Ermässigung mehr als den ursprünglich vorgeschlagenen Rahmen von zwei bis maximal vier Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs zu verwenden.

Wie unter Ziffer 4.6 *Höhe der Ermässigung* ausgeführt, ist die Lenkungswirkung umso stärker, je grösser der finanzielle Anreiz im Zeitpunkt des Kaufentscheids ist. Im Hinblick auf die 2. Lesung im Regierungsrat und die anschliessende Behandlung im Kantonsrat wurden die finanziellen Auswirkungen des vorliegend beantragten neuen Steuermodells und des dazugehörigen Bonussystems aktualisiert. Gemäss den Berechnungen im Mai 2023 kann der gesetzlich vorgesehene Maximalbetrag, der für das Bonussystem zur Verfügung gestellt werden soll, von ursprünglich vier (Ergebnis 1. Lesung im Regierungsrat) auf neu fünf Prozent des Bruttoertrags aus den Motorfahrzeugsteuern erhöht werden, ohne dabei die Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau zu gefährden. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, den gesetzlichen Rahmen zur Finanzierung des Bonussystems von mindestens zwei bis höchstens fünf Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs festzulegen.

6. Erläuterungen zur Teilrevision

Neben den bereits eingehend umschriebenen Änderungen der Besteuerung von Personenwagen, Motor- und Kleinmotorrädern nach «Gesamtgewicht» und «Leistung» (§§ 10 und 11 SVStG) und der Einführung einer Steuerermässigung beim Neuwagenkauf eines besonders energieeffizienten Fahrzeugs (neuer § 14a SVStG) umfasst die vorliegende Teilrevision weitere kleinere materielle und redaktionelle Anpassungen.

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 einer andauernden, körperlichen Beeinträchtigung nicht zumutbar ist. Leichte kognitive Einschränkungen schliessen die Benützung des öffentlichen Verkehrs nicht aus. Ebenso begründen nur vorübergehend bestehende, körperliche Beeinträchtigungen keine Befreiung von der geschuldeten Jahressteuer. Wird das Angewiesen sein auf ein privates Fahrzeug durch ein ärztliches Zeugnis nachvollziehbar belegt, besteht ein Anspruch auf Steuerbefreiung.

Im Gegensatz zum geltenden Recht soll auf die heute bestehende Beschränkung auf Motorfahrzeuge bis 3000 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 2023 waren von 96 105 Steuerrechnungen lediglich 612 Halbjahresrechnungen (0,6 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 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 Ziffer 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-Motorfahrräder (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

Berechnung der Jahressteuer (Abs. 1): Wie bereits erwähnt, sollen für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder (§ 10 Abs. 1 SVStG) die beiden Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «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 gleichzeitig die Ertragsneutralität gegenüber der bisherigen Steuer beim bestehenden Personenwagenbestand so weit als möglich sichergestellt wird.

Ausgleichsfaktoren beim Gesamtgewicht (Abs. 2): 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, da sie vom Antriebsstrang her gesehen auch Elektrofahrzeuge sind; sie verfügen über einen Elektromotor und weisen wie rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge die gleiche grundlegend andersartige Maximalleistung aus. Um batterieelektrische Fahrzeuge und Wasserstoff-Brennstoffzellen-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).

Ausgleichsfaktoren bei der Leistung (Abs. 3): 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.

Anpassung der Ausgleichsfaktoren (Abs. 4): Wie bereits unter Absatz 1 festgehalten, sind die Steueransätze für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder ertragsneutral ausgestaltet, d.h. sie sind so festgelegt, dass sie dem nach wie vor aktuell geltenden durchschnittlichen Steuerertrag eines Personenwagens von 348 Franken entsprechen. Die Ausgleichsfaktoren zum Mehrgewicht und zu den Leistungsunterschieden zwischen Maximal- und Dauerleistung

von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden gemäss den Absätzen 2 und 3 richten sich ebenfalls nach diesem Betrag. Zu den erklärten Zielen der vorliegenden Revision gehört für den Regierungsrat, dass – unabhängig vom prognostizierten weiteren Wachstum des Fahrzeugbestands – die Steueransätze und die dazugehörigen Ausgleichsfaktoren, auch mittel- und langfristig dem durchschnittlichen Steuerertrag der Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder (§ 10 Abs. 1 SVStG) entsprechen. Künftige technologische Verbesserungen im Bereich von alternativen Antriebskomponenten können dazu führen, dass die auf Gesetzesstufe festgesetzten Ausgleichsfaktoren nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zur Steuerhöhe eines vergleichbaren Personenwagens mit Verbrennungsmotor stehen. Aus diesem Grund soll dem Regierungsrat die Kompetenz eingeräumt werden, die Ausgleichsfaktoren zum Gesamtgewicht und zur Leistung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf Stufe Verordnung anpassen zu können (Satz 1). Zusätzlich soll er im Bedarfsfall die Möglichkeit haben, je nach Fahrzeugart unterschiedliche Ausgleichsfaktoren festzulegen (Satz 2).

Eine Anpassung ist aber nur zulässig, wenn sich der durchschnittliche Steuerertrag der Fahrzeugarten gemäss § 10 Abs. 1 SVStG um mehr als fünf Prozent gegenüber dem im Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Revision massgeblichen Werts von 348 Franken eines Personenwagens ändert (Abs. 4 Satz 1). Dies gewährleistet auch in Zukunft eine ertrags- und technologieneutrale Besteuerung dieser drei Fahrzeugarten.

Steuervergleich zwischen der bisherigen und der neuen Steuer: Die dem vorliegenden Bericht und Antrag angefügten Tabellen c und d zeigen auf, wie sich die Steuerbelastung bestimmter Fahrzeugmodelle mit den neuen Steueransätzen gemäss § 11 SVStG gegenüber den bisherigen Berechnungsgrundlagen verändern wird. Die erste Tabelle c enthält eine Aufzählung der 40 meistmatrikulierten Personenwagentypen im Kanton Zug per 1. April 2023. Darunter befinden sich lediglich zwei Elektrofahrzeuge (Tesla Modelle Y und 3). Die zweite Tabelle d umfasst eine Aufzählung aller im Kanton Zug immatrikulierten rein elektrisch betriebenen Personenwagentypen mit mehr als sechs Einheiten per 1. April 2023. Wie sich insbesondere aus der zweiten Tabelle ergibt, zeigen sich bei den Elektrofahrzeugen der Mittel- und Oberklasse die grössten Abweichungen zwischen der bisherigen zur neuen Steuer. Der Grund liegt darin, dass die aktuelle Steuer die geltende Ermässigung von 50 Prozent enthält, die nach neuem Recht wegfällt.

Jahressteuer für Motorräder und Kleinmotorräder: 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 Transportmotorwagen 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 Ziffer 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, Motorrädern 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 usw. 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, Motorräder und Kleinmotorräder mit elektrischem Antrieb aufgehoben werden. Die Besteuerung von Personenwagen, Motorrädern 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, Motorräder 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, Motorräder 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.

§ 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 fünf Prozent des Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs (§ 35 Abs. 1 Bst. a GSW) verwendet werden. Dabei bezieht sich dieser gesetzlich festgelegte Rahmen von zwei bis fünf Prozent auf den Bruttoertrag der jeweiligen Fahrzeugkategorien, die bonusberechtigigt sind.

§ 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 (siehe dazu auch Ziffer 4.7 *Kompetenzdelegation der Ermässigung an den Regierungsrat* und Ziffer 4.9 *Auswirkungen des Bonus auf die Steuereinnahmen*).

§ 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 Motorräder 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 Motorrädern 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. Ziffer 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 Steuerberechnungsmodule 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 im September 2024 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 vorliegenden Teilrevision des SVStG auf 1. Januar 2026 geplant, jedoch soll der definitive Zeitpunkt vom Regierungsrat festgelegt werden.

7. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

7.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

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 je nach Komplexität der Steuerparameter auf ca. 600 000 Franken. Diese Kosten werden auf die Investitionsjahre 2024 und 2025 sowie gegebenenfalls auf 2026 verteilt.

Der nachfolgenden Berechnung der geplanten Steuererträge liegen folgende Annahmen zugrunde: Das Wachstum des gesamten Fahrzeugbestands im Kanton Zug wird in der Finanztafel mit ca. 1,7 Prozent für die Jahre 2026 bis 2029 ausgewiesen. Da zurzeit nur gerade die Fahrzeugkategorie «Personenwagen» über eine Energieetikette verfügt, sollen für das vorgesehene Bonussystem zwischen zwei und höchstens fünf Prozent des jährlichen Personenwagen-Bruttoertrags verteilt über vier Jahre verwendet werden (vgl. § 14a SVStG). Sollten im Zeitpunkt des Inkrafttretens oder später weitere Fahrzeugkategorien bonusberechtigigt sein, würde sich der für den Bonus zur Verfügung stehende Prozentbetrag nach der Summe der Bruttoerträge der entsprechenden Fahrzeugkategorien richten (maximal fünf Prozent des

Bruttoertrags aus den Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs). Sofern die Bonuskriterien wie vorgesehen so ausgestaltet würde, dass ca. 10 Prozent der Neuimmatrikulationen davon profitieren können, würde der Bonus zu jährlichen und kumulierenden Mindereinnahmen von ca. 200 000 Franken im Jahr 2026 bis zu 900 000 Franken nach vier Jahren (2029) führen. Ab 2030 kann davon ausgegangen werden, dass schärfere Emissionsvorschriften des Bundes greifen. Aus diesem Grund würden ab diesem Jahr die Mindereinnahmen des Bonus voraussichtlich zurückgehen, wobei der Regierungsrat zur Beibehaltung der Effektivität des Bonussystems bei einer zunehmenden Senkung des Bonusvolumens eine Anpassung der Kriterien prüfen wird. Aufgrund des oben aufgezeigten Wachstums des Fahrzeugbestands und der beabsichtigten Beibehaltung der durchschnittlichen Steuereinnahmen pro Fahrzeug wird der vorgeschlagene Bonus aufgefangen, so dass gleichwohl mit 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-Steuerberechnungsmodulen 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 Mindereinnahmen ab 2026 von ca. 200 000 Franken für Motor- und Kleinmotorräder, die alle ab Inkrafttreten der vorliegenden Teilrevision nach dem neuen Recht besteuert werden (siehe dazu auch Ziffer 6.1 § 19a *Übergangsbestimmung*) sowie die Mindereinnahmen aufgrund der bis 2035 befristeten kohortenbasierten Besitzstandswahrung der bereits immatrikulierten Fahrzeuge.

Da die wesentlichen finanziellen Auswirkungen dieser Teilrevision erst ab 2024 (Vorbereitungskosten) bzw. ab 2026 (Inkrafttreten der neuen Steuersätze) erfolgen, wird die Finanztabelle ab 2024 aufgezeigt und zur besseren Nachvollziehbarkeit die Berechnungsannahmen bis 2030 aufgeführt. Bis und mit 2025 konnten die Angaben bereits im bestehenden Finanzplan berücksichtigt werden.

A	Investitionsrechnung	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:							
	bereits geplante Ausgaben	300'000	300'000					
	bereits geplante Einnahmen							
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:							
	effektive Ausgaben	300'000	300'000					
	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	1'225'000	1'243'000	1'237'000	1'245'000	1'264'000	1'284'000	1'309'000
	bereits geplanter Ertrag	34'990'000	35'515'000	35'333'000	35'572'000	36'119'000	36'675'000	37'389'000
6.	Gemäss vorliegendem Antrag:							
	effektiver Aufwand	1'218'000	1'225'000	1'201'000	1'218'000	1'236'000	1'253'000	1'278'000
	effektiver Ertrag	34'800'000	35'000'000	34'300'000	34'800'000	35'300'000	35'800'000	36'500'000

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

November 2023	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Dezember 2023 – Februar 2024	Kommissionssitzung(en)
März 2024	Kommissionsbericht
April 2024	Beratung Staatswirtschaftskommission
Mai 2024	Bericht Staatswirtschaftskommission
Juni 2024	Kantonsrat, 1. Lesung
August 2024	Kantonsrat, 2. Lesung
August 2024	Publikation Amtsblatt
Oktober 2024	Ablauf Referendumsfrist
Mai 2025	Allfällige Volksabstimmung
01. Januar 2026	Inkrafttreten

9. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 3628.2 - 17462 sei einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 3034.1 - 16196) der FDP-Fraktion sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 24. Oktober 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

- Beilage a: EBP Kurzbericht «Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton Zug bis 2040 – Update 2021» vom 29. März 2021
- Beilage b: EBP Schlussbericht «Anpassung der Verkehrssteuer für Personenwagen im Kanton Zug» vom 17. Juni 2021
- Beilage c: Tabelle mit den 40 meistmatrikulierten Personenwagen im Kanton Zug per 1. April 2023
- Beilage d: Tabelle mit den meistmatrikulierten rein elektrisch betriebenen Personenwagen im Kanton Zug per 1. April 2023