



Beilage 1

**Ergebnisse zu den Abklärungsaufträgen gemäss 1. Sitzung der Ad-hoc-Kommission betreffend Änderung des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG)**

**1. Teuerungsausgleich**

*Was passiert bei einer Veränderung der Teuerung (nach oben oder unten)?*

*Auftrag: Vorschlag für eine Ergänzung der Vorlage mit einem sinnvollen Teuerungsausgleich (Faktoren: ab gewisser Veränderung, automatisch nach gewisser Zeit oder Delegation an Regierungsrat).*

Das geltende SVStG ist seit 1986 in Kraft und kennt keine Teuerungsklausel. Bisher kennen fünf Kantone eine Regelung zur Anpassung der Motorfahrzeugsteuern an die Teuerung, welche sich in folgende drei Varianten unterteilen lässt:

- 1) Jährliche automatische Anpassung an die Teuerung (BL)
- 2) Exekutive passt die Steuer der Teuerung an, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 5 % erhöht (NE und VS)
- 3) Legislative kann den Steuertarif anpassen, wenn sich der LIK um mindestens 5 % verändert hat (SZ und FR)

Die anderen Kantone kennen (bisher) keine Anpassungsmöglichkeit an die Teuerung; teilweise sind entsprechende Revisionsvorhaben vorhanden, teilweise sind solche gescheitert.

Aktuell läuft eine Revision im Kanton Aargau. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, neu eine Teuerungsklausel gemäss Variante 3 bei den Verkehrssteuern einzuführen: Die Legislative soll im Gesetz die Kompetenz erhalten, die Steuer per Dekret der Teuerung anzupassen, wenn sich der LIK dauerhaft (d.h. über mehrere Jahre) um 5 % verändert hat. Eine Anpassung ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass der Stand der Strassenrechnung dies erforderlich macht bzw. bei einer Senkung zulässt (Ergebnis Grosser Rat der 1. Beratung vom 12. Dezember 2023).

In Bezug auf die Variante 1 ist eine jährliche automatische Anpassung rein technisch möglich, jedoch von der Handhabung her aufwendig und ergibt einen jährlichen Erklärungsbedarf aufgrund der Veränderungen. Die Variante 3 mit der Anpassung über die Legislative ist im Kanton Zug nicht üblich. In Frage käme bei einem Teuerungsausgleich am ehesten die Variante 2 mit einer Anpassung durch den Regierungsrat, wobei ein gewisser Veränderungswert überschritten werden sollte (z.B. eben die 5 %).

Wichtig ist diesbezüglich auch, dass ein entsprechender Teuerungsausgleich aus Gründen der Gleichbehandlung alle Steuertarife umfassen wird und nicht nur die neuen Steueransätze für Personenwagen und Motorräder.

Mögliche Textvariante:

*Neu: § 17a Anpassung an die Teuerung*

<sup>1</sup>Der Regierungsrat kann die Steueransätze an die Teuerung anpassen, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise dauerhaft um fünf Prozentpunkte verändert hat und die Spezialfinanzierung Strassenbau dies ermöglicht respektive erforderlich macht.

Erklärung zur Dauerhaftigkeit: Im Bericht wäre diesbezüglich auszuführen, dass dieses Kriterium dann erreicht wird, wenn die Veränderung über mehrere Jahre (drei bis vier Jahre) hinweg stabil bleibt und die fünf Prozentpunkte nicht nur vorübergehend erreicht werden.

Erklärung zum Zusatzkriterium der Erforderlichkeit: Im Bericht wäre diesbezüglich auszuführen, dass diese Einschränkung aufgenommen werden soll, um nicht eine Erhöhung auf Vorrat vorzusehen. So soll kein Ausgleich an die Teuerung erfolgen, wenn gleichzeitig eine ausreichende Äufnung des Strassenbaufonds vorliegt.

#### Empfehlung der Sicherheitsdirektion

Auf eine Bestimmung zum Teuerungsausgleich sei zu verzichten. Dies aus folgenden Gründen:

- Bisher gab es keinen Teuerungsausgleich.
- Stabiler Ertrag wird vorliegend mit der neuen Steuer sichergestellt. Teuerungsausgleich deshalb nicht notwendig.
- Fahrzeugwachstum weiterhin absehbar, so dass Mehreinnahmen für die zusätzlich notwendigen Strassenbauten darüber generiert werden.
- Allgemeine Steigerung der Energiepreise führt ohnehin zu einer Mehrbelastung bei den Fahrzeughaltenden. Diese sind somit bereits anderweitig von der Teuerung betroffen.
- Risiko, dass Akzeptanz der Vorlage geschmälert wird, da die Teuerungsanpassung alle Steuertarife umfassen wird.

## **2. Befristung des Bonussystems (Sunset-Legislation)**

*Auftrag: Vorschlag für eine Dauer der Befristung (Anzahl Jahre) für das Bonussystem.*

Aktuell ist in keinem Kanton eine Regelung in Kraft, die vorsieht, dass ein Bonus auf die Jahressteuer im Zeitpunkt des Neuwagenkaufs von Anfang an nur während einer bestimmten Anzahl Jahre gewährt wird. Nach unserem Wissensstand ist eine entsprechende zeitliche Befristung bei laufenden Revisionsvorhaben auch nicht geplant.

Die Befristung eines Bonussystems kann damit begründet werden, dass die Lenkungswirkung bei den Fahrzeugen nicht unbeschränkt notwendig sein wird. Dies würde dann Sinn machen, wenn bereits ein Grossteil der im Kanton ZG immatrikulierten Personenwagen und Motorräder bzw. der bonusberechtigten Fahrzeugkategorien aus Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen bestehen würde.

Zu beachten ist auch, dass der Aufwand für die Einführung eines Bonussystems für nur zehn Jahre doch beträchtlich ist.

Ein Vorteil der Befristung könnte darin gesehen werden, dass es allenfalls ein Kompromiss zwischen keinem Bonus und einem unbefristeten Bonus darstellen könnte.

Falls das Bonussystem nur befristet eingeführt werden soll, würde die gesamte Bestimmung dazu nicht als § 14a in den 2. Titel Steuerberechnung fallen, sondern als temporäre Regelung bzw. Übergangsbestimmung in den 3. Titel Schlussbestimmungen aufgenommen werden.

Mögliche Textvariante:

*§ 14a gemäss Vorschlag RR streichen.*

*Neu: § 19b Ermässigung der Jahressteuer*

<sup>1</sup>Fahrzeuge mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten gemäss § 10 und § 12 kann bis zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung eine ermässigte Jahressteuer gewährt werden. Für die Ermässigung dürfen zwischen zwei und höchstens fünf Prozent des Bruttoertrags aus Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs verwendet werden.

<sup>2</sup> unverändert

<sup>3</sup> unverändert

<sup>4</sup> unverändert

Erklärung zur Länge der Befristung: Im Bericht könnte diesbezüglich aufgeführt werden, dass die zeitliche Dauer des Bonussystems gleich wie die Besitzstandswahrung gemäss § 19a während zehn Jahren dauern soll.

Empfehlung Sicherheitsdirektion

Auf eine Befristung des Bonussystems sei zu verzichten. Dies aus folgenden Gründen:

- Es sollte entweder ein Bonussystem unbefristet eingeführt werden oder nicht.
- Auch in zehn Jahren wird es aus der Perspektive der Energieeffizienz sehr unterschiedliche Fahrzeuge geben. Ein Bonussystem wird also auch noch in zehn Jahren eine Lenkungswirkung mit sich bringen.
- Beim Bonussystem wurde bewusst eine Kann-Bestimmung gewählt, damit der Regierungsrat einen Spielraum erhält und auch die Möglichkeit hat, auf die Weiterführung des Bonussystems zu einem späteren Zeitpunkt zu verzichten, falls es keine Lenkungswirkung mehr braucht.
- Überdies wurde die Bestimmung zum Bonussystem offen formuliert, um zu einem späteren Zeitpunkt nicht nur Personenwagen, sondern weitere Fahrzeugkategorien (z.B. Lastwagen) einbeziehen zu können, vorausgesetzt, die dafür erforderlichen Daten des Bundes stehen dem Strassenverkehrsamt ohne Weiteres zur Verfügung. Eine zeitliche Beschränkung auf zehn Jahre ist für die Berücksichtigung anderer Fahrzeugkategorien zu kurz.
- Der Aufwand für nur eine befristete Einführung scheint nicht gerechtfertigt.

**3. Verhältnis Anteil Gesamtgewicht zu Leistung**

*70 % Gewicht zu 30 % Leistung sowie 30 % Gewicht zu 70 % Leistung (anstelle 50 % zu 50 %).*

*Auftrag: Was würde dies für konkrete Fahrzeugmodelle bedeuten? Resultat: Tabelle mit Fahrzeugen und Aufzeigen von Vor- und Nachteilen.*

Vgl. die beiliegende Präsentation der EBP Schweiz AG (Beilage a) und die dazugehörigen Fahrzeugtabellen (Beilagen b und c).

#### Empfehlung Sicherheitsdirektion

Das Verhältnis der Anteile 50 % Gesamtgewicht und 50 % Leistung sei beizubehalten. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Steuervariante 50 % Gewicht und 50 % Leistung des Regierungsrats ist im Vergleich zu den beiden anderen Varianten ein ausgeglichener Mittelweg.
- Sie weist eine ähnliche Steuerprogression wie die heutige Steuer auf.
- Bei der Variante 70 % Gewicht und 30 % Leistung werden die im Verhältnis zu anderen Kantonen bereits tief besteuerten höheren Fahrzeugklassen noch tiefer besteuert (flachere Steuerkurve).
- Die Variante 30 % Gewicht und 70 % Leistung hat den Vorteil, dass sie mehr differenziert bzw. die niedrig besteuerten Fahrzeuge tendenziell weniger bezahlen und die höheren Fahrzeugklassen tendenziell höhere Steuern (steilere Steuerkurve). Nachteil ist hingegen, dass die Leistung eine weniger stabile Bemessungsgrundlage darstellt und damit die Prognose der Erträge unsicherer wird.

#### **4. Vergleich der Steuerhöhe zu anderen Kantonen**

*Auftrag: Durchschnittliche Steuerhöhe zu anderen Kantonen (ca. 9. Platz ZG) und ev. Vergleich häufigste Fahrzeugmodelle aufzeigen.*

Die Tabelle (Beilage d) zeigt den zusammengefassten Steuervergleich der meistverkauften Personenwagen im Jahr 2022: Danach steht ZG – nach den Kantonen VS, NW, SH, AG, TG und OW – an siebter Stelle und gehört damit zu den steuergünstigeren Kantonen. Mit einem durchschnittlichen Steuerbetrag von 323 Franken bei den meistverkauften Personenwagen liegt ZG auch klar unter dem schweizerischen Durchschnitt von 445 Franken.

Eine weitere Tabelle zeigt jeweils den Steuerbetrag von drei der meistverkauften Personewagentypen jeder Fahrzeuggruppe im Jahr 2022: Wie sich aus der Tabelle ergibt, liegen die aktuellen Jahressteuern der aufgeführten Fahrzeuge in ZG – mit Ausnahme der Fahrzeuge der Miniklasse – immer unter dem schweizerischen Durchschnitt.

Beilagen:

- Beilage a: EBP Schweiz AG Präsentation «Ergebnisse Steuersimulationen Personenwagen in drei Varianten»
- Beilage b: Tabelle SD «40 meistmatrikulierten Personenwagen im Kanton Zug: Steuervergleich drei Varianten»
- Beilage c: Tabelle SD «Rein elektrisch betriebene Personenwagen im Kanton Zug: Steuervergleich drei Varianten»
- Beilage d: Tabelle «asa-Steuervergleich meistverkaufte Personenwagen 2022»

---

# Anpassung der Verkehrssteuer im Kanton Zug:

Foliensatz mit den Ergebnissen der Steuersimulationen für Personenwagen in 3 Varianten:

- 70% Gewicht, 30% Leistung
- 50% Gewicht, 50% Leistung (= Vorschlag RR)
- 30% Gewicht, 70% Leistung

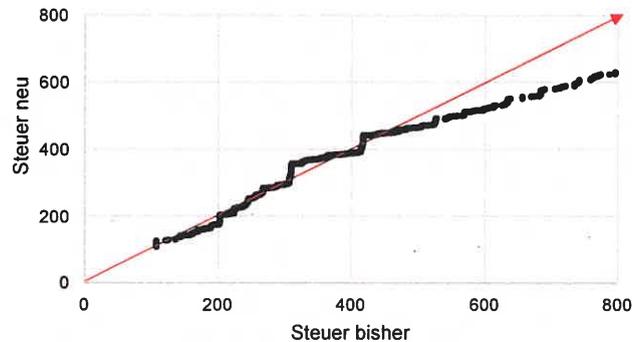
## Inhaltsverzeichnis

---

1. **Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung**
2. Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (= Vorschlag RR)
3. Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung
4. Vergleich der Varianten

## 1. Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung

Vergleich Steuerbelastung neue & bisherige Steuer

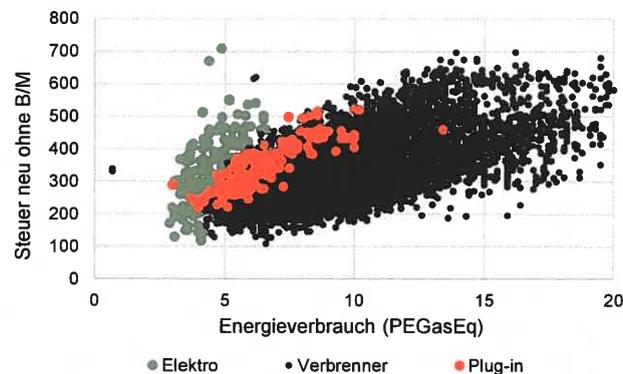


Was zeigt diese Graphik? Für alle Fahrzeugmodellvarianten werden die bisherige und die neue Steuer separat aufsteigend geordnet, und dann gegeneinander aufgetragen. Man sieht so, ob in etwa gleich viele Fahrzeuge «geringe», «mittlere» bzw. «höhere» Steuern bezahlen.  
Dies ist nicht zu verwechseln mit der Gegenüberstellung der alten und der neuen Steuer für jedes einzelne Fahrzeugmodell (siehe nächste Folie).

- Deutlich weniger Fahrzeuge bezahlen Steuern über 600 CHF als bisher
- Die Steuerbelastung sinkt tendenziell für die bisher am höchsten besteuerten Fahrzeuge → Regressiver als die bisherige Steuer («flachere Steuerkurve»)

## 1. Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung

Ökologisierung Grundsteuer



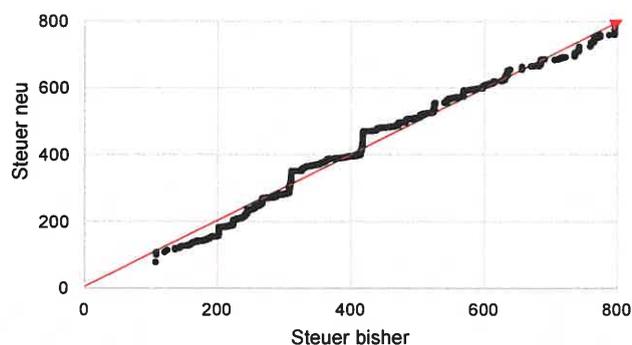
- Ökologische Lenkungswirkung bei Verbrennern und Plug-ins vorhanden.
- Bei elektrischen Fahrzeugen ökologische Lenkungswirkung gering, aber am grössten aller drei Steuervarianten

## Inhaltsverzeichnis

1. Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung
2. **Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (= Vorschlag RR)**
3. Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung
4. Vergleich der Varianten

## 2. Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (Variante RR)

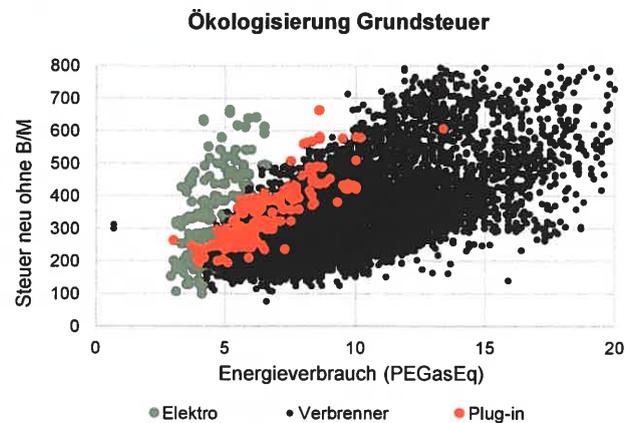
Vergleich Steuerbelastung neue & bisherige Steuer



Was zeigt diese Graphik? Für alle Fahrzeugmodellvarianten werden die bisherige und die neue Steuer separat aufsteigend geordnet, und dann gegeneinander aufgetragen. Man sieht so, ob in etwa gleich viele Fahrzeuge «geringe», «mittlere» bzw. «höhere» Steuern bezahlen.  
Dies ist nicht zu verwechseln mit der Gegenüberstellung der alten und der neuen Steuer für jedes einzelne Fahrzeugmodell (siehe nächste Folie).

- Steuervariante ist ähnlich progressiv wie die bisherige Steuer («gleiche Steuerkurve» wie bisher)

## 2. Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (Variante RR)

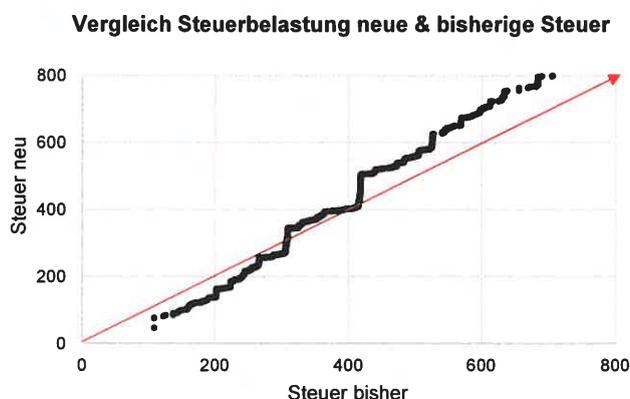


- Ökologische Lenkungswirkung bei Verbrennern und Plug-ins ziemlich hoch.
- Bei elektrischen Fahrzeugen ökologische Lenkungswirkung geringer, aber vorhanden.

## Inhaltsverzeichnis

1. Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung
2. Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (= Vorschlag RR)
3. **Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung**
4. Vergleich der Varianten

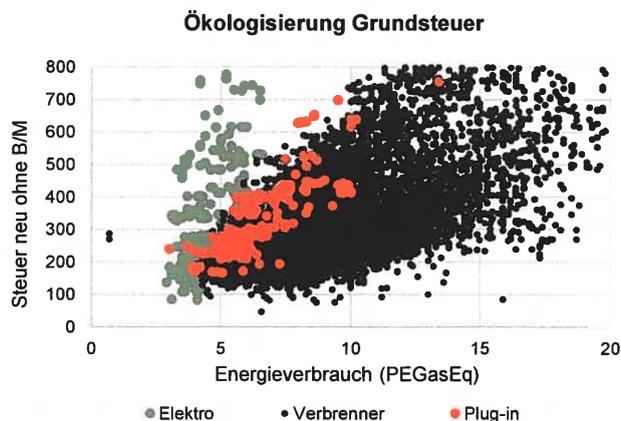
### 3. Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung



Was zeigt diese Graphik? Für alle Fahrzeugmodellvarianten werden die bisherige und die neue Steuer separat aufsteigend geordnet, und dann gegeneinander aufgetragen. Man sieht so, ob in etwa gleich viele Fahrzeuge «geringe», «mittlere» bzw. «höhere» Steuern bezahlen.  
Dies ist nicht zu verwechseln mit der Gegenüberstellung der alten und der neuen Steuer für jedes einzelne Fahrzeugmodell (siehe nächste Folie).

- Bisher niedrig besteuerte Fahrzeuge bezahlen tendenziell weniger, bisher hoch besteuerte Fahrzeuge mehr
- Steuervariante ist progressiver als die bisherige Steuer («steilere Steuerkurve»)

### 3. Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung



- Variante mit höchster ökologischer Lenkungswirkung bei Verbrennern und Plug-ins
- Bei elektrischen Fahrzeugen ökologische Lenkungswirkung am geringsten im Vergleich mit den anderen Varianten

## Inhaltsverzeichnis

1. Modellierung Variante 70% Gewicht, 30% Leistung
2. Modellierung Variante 50% Gewicht, 50% Leistung (Variante RR)
3. Modellierung Variante 30% Gewicht, 70% Leistung
4. Vergleich der Varianten

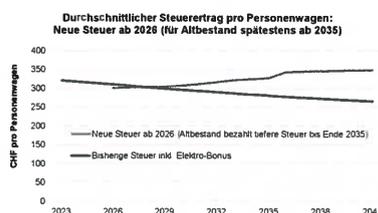
## 4. Vergleich der Varianten

### Ertragsentwicklung

#### 70% Gewicht, 30% Leistung



#### 50% Gewicht, 50% Leistung



#### 30% Gewicht, 70% Leistung

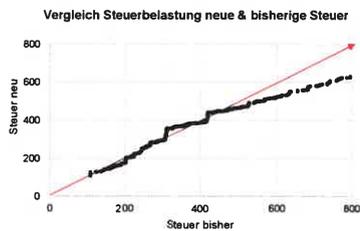


- Je höher die Gewichtung der Leistung, desto stärker steigen die Erträge tendenziell an (mit den Annahmen zur künftigen Entwicklung, welche dieser Steuersimulation zugrunde gelegt wurden...)
- ABER: Die Entwicklung der Leistung ist deutlich unsicherer als jene des Gesamtgewichts
  - je stärker die Gewichtung der Leistung, desto mehr Unsicherheiten bei der Entwicklung der Erträge

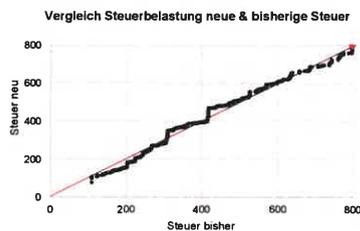
## 4. Vergleich der Varianten

### Steuerprogression

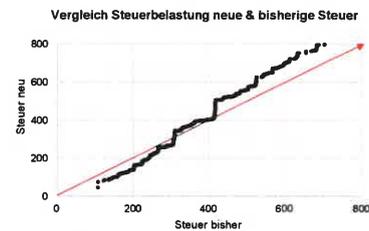
70% Gewicht, 30% Leistung



50% Gewicht, 50% Leistung



30% Gewicht, 70% Leistung



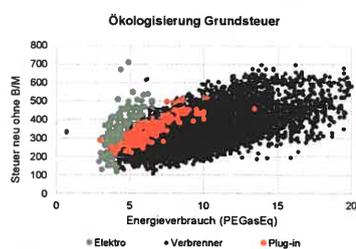
- Je höher die Gewichtung der Leistung, desto progressiver ist die Steuer («steilere Steuerkurve»)
- Variante 50% Gewicht & 50% Leistung ist ähnlich progressiv wie die heutige Steuer

Hinweis: Luzern besteuert in ihrem Steuersystem (70% Gewicht und 30% Leistung) die Leistung progressiv, um die Progression der Steuer zu erhöhen

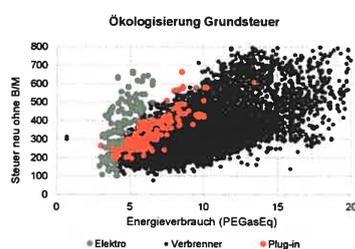
## 4. Vergleich der Varianten

### Ökologische Lenkungswirkung

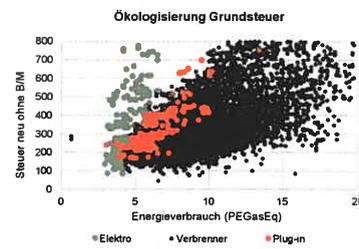
70% Gewicht, 30% Leistung



50% Gewicht, 50% Leistung



30% Gewicht, 70% Leistung



- Je höher die Gewichtung der Leistung, desto stärker ist die ökologische Lenkungswirkung bei Personenwagen mit Verbrennungsmotor (wichtig für die Zeit bis 2035)
- Je höher die Gewichtung der Leistung, desto schwächer ist die ökologische Lenkungswirkung bei Personenwagen mit Elektromotor (wird ab 2035 wichtig, wenn immer mehr Elektrofahrzeuge im Bestand)
- 50% Gewicht + 50% Leistung = «Mittelweg», welcher sowohl mittel- wie längerfristig funktioniert.

## 4. Vergleich der Varianten

---

### Fazit:

- Die Steuervariante 50% Gewicht + 50% Leistung des Regierungsrates ist am ausgeglichensten: Sie entspricht bei den Aspekten Ertragsentwicklung, Steuerprogression & ökologische Lenkungswirkung einem Mittelweg
- Die Steuervariante 50% Gewicht + 50% Leistung weist eine ähnliche Steuerprogression auf wie die heutige Steuer
- Bei der Variante 70% Gewicht + 30% Leistung fällt die ökologische Lenkungswirkung bei den Verbrennerfahrzeugen deutlich geringer aus als beim heutigen hubraum-basierten Steuersystem (d.h. dies ist v.a. suboptimal für die Zeit bis 2035, weil in dieser Zeit die Verbrennerfahrzeuge im steuerpflichtigen Bestand noch dominieren)
- Die Variante 30% Gewicht + 70% Leistung ist aus Sicht EBP nicht zu empfehlen, da die Leistung gegenüber dem Gesamtgewicht eine weniger stabile Bemessungsgrundlage darstellt und die Prognose der Erträge unsicherer wird.
- Soll die Gewichtung der Bemessungsgrundlagen geändert werden, sollte im Hinblick auf eine stabile Ertragsentwicklung eher der Anteil des Gesamtgewichts erhöht werden. Dies würde jedoch auf Kosten der Steuerprogression gehen und zu einem regressiveren Steuersystem führen. Um dies zu beheben, müsste man innerhalb der Leistungskomponente die Leistung progressiv besteuern (=Vorschlag neue Verkehrssteuer Kt. LU).

**Die 40 meistimmatrikulierten Personenwagen**

Gew./Leist. Varianten 50/50, 70/30, 30/70

Fz Typ	Anz. 1.4.23	Ges. Gew.	kW	ccm	FUEL	Steuer akt.	Steuer neu 50/50	Diff.	70/30	30/70
VW Golf	401	1530	118	1780		305	269	-36	262	274
BMW X3 xDrive20d	360	2365	140	1995		329	364	35	375	353
VW Golf VII 1.4TSI 5	320	1770	90	1395		260	255	-5	270	239
BMW X5 xDrive30d	259	2860	195	2993		444	471	27	472	470
Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	249	2230	132	1997		330	343	13	354	333
<b>Tesla Model Y</b>	248	2371	378		E	237	475	238	411	539
Mini Countryman	241	2120	141	1998		330	345	15	347	342
BMW X5 xDrive40d	234	2790	225	2993		444	502	58	486	517
Skoda Kodiaq 2.0TDI 4x4	232	2400	140	1968		326	367	41	379	355
Ford Focus 1.0 SCTi	230	1900	92	998		215	268	53	287	249
<b>Tesla Model 3</b>	228	2305	340		E	231	439	208	385	492
BMW 320d Xdrive	226	2160	135	1995		329	341	12	348	334
Toyota Yaris Hybrid	219	1565	54	1497		272	195	-77	220	169
VW Polo	217	1580	59	1390		260	202	-58	226	178
Ford Fiesta 1.0 SCTi	206	1690	92	999		215	251	36	262	239
Jeep Grand Cherokee CRD	195	2949	210	3604		514	497	-17	493	500
Skoda Kodiaq 2.0TSI 4x4	195	2295	132	1984		328	349	21	361	336
Mazda CX-5 G 194 AT AWD	183	2140	143	2488		386	349	-37	351	347
Mercedes A 180	182	1880	100	1332		253	276	23	290	262
BMW X1 xDrive20d	181	2130	130	1995		329	333	4	341	324
Fiat 500 TwinAir 8V	176	1090	63	875		201	166	-35	172	160
Renault Megane	173	1900	97	1197		238	274	36	290	258

Fz Typ	Anz. 1.4.23	Ges. Gew.	kW	ccm	FUEL	Steuer akt.	Steuer neu 50/50	Diff.	70/30	30/70
Volvo XC60 D5 AWD	173	2505	151	2400		376	389	13	399	378
VW Golf VI 1.4 TFSI	173	1850	90	1390		260	262	2	279	243
VW Tiguan 2.0 TDI 4M	165	2300	110	1968		326	323	-3	346	299
Porsche Macan GTS	164	2580	324	2894		433	603	170	533	673
VW Touran 1.4TSI	161	2100	110	1395		260	306	46	323	289
Skoda Octavia 2.0TDI4x4	159	2089	110	1968		326	305	-21	322	289
Volvo XC60 D4 AWD	154	2450	140	1969		326	371	45	385	357
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	153	2230	132	1984		328	343	15	354	333
Fiat 500 1.2 8V	149	1305	51	1242		243	170	-73	188	151
Porsche Macan S	149	2550	250	2997		445	512	67	476	547
VW Touareg	147	2840	180	2967		441	452	11	459	444
Toyota Auris HSD	146	1490	73	1798		307	211	-96	225	197
Volvo XC90 D5 AWD	146	2750	136	2400		376	391	15	417	365
BMW 530d xDrive	144	2520	190	2993		444	437	-7	429	445
Mini Cooper	144	1635	141	1998		330	305	-25	291	318
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDI	138	2594	147	2199		353	392	39	407	376
Mini Cooper S	136	1655	141	1998		330	307	-23	294	319
BMW X1 xDrive18d	135	1690	110	1995		329	272	-57	275	269
Mercedes A 200	135	1765	100	2034		334	266	-68	277	256

Marke	Typ	Anz. (>6)	Ges. Gew.	kWh/h	Steuer neu 50/50	Steuer akt.	Diff.	70/30	30/70
DACIA	Spring	7	1300	33	114	130	-16	137	91
RENAULT	Zoe	97	1943	65	184	194	-10	213	154
MITSUBISHI	i-MiEV	10	1450	49	137	145	-8	159	115
RENAULT	Twingo Electric	6	1518	60	151	152	-1	171	131
VW	e-up	16	1530	61	153	153	-0	173	133
SEAT	Mii electric	6	1530	61	153	153	-0	173	133
SKODA	Citigo iV	6	1530	61	153	153	-0	173	133
NISSAN	LEAF	27	1970	80	198	197	1	223	173
KIA	Soul II EV	8	1960	81	198	196	2	223	173
SMART	EQ fortwo coupé	9	1310	60	137	131	6	152	123
HYUNDAY	Ioniq EV	17	1880	88	199	188	11	219	178
FIAT	500E	16	1701	83	183	170	13	200	165
PEUGEOT	e-2008	7	2030	100	219	203	16	239	198
OPEL	Mokka-e BEV	9	2015	100	218	202	16	237	198
VW	e-Golf	15	2020	100	218	202	16	238	198
Citroen	e-C4	7	2020	100	218	202	16	238	198
FIAT	500	81	1690	87	185	169	16	201	170
MAZDA	MX-30	6	2119	107	231	212	19	251	210
OPEL	Corsa F e	7	1920	100	211	192	19	229	194
PEUGEOT	e-208	23	1910	100	211	191	20	228	194
HONDA	Honda e	17	1855	100	207	186	21	223	192
SKODA	Enyaq iV 60	7	2500	132	277	250	27	299	255
MERCEDES	EQA 250	21	2470	140	282	247	35	300	263
VW	ID.5 Pro Perform.	13	2650	150	302	258	44	322	282
VW	ID.4 Pro Perform.	42	2660	150	303	258	45	322	282

**Rein elektrisch betriebene Personenwagen**

Gew./Leist. Varianten 50/50, 70/30, 30/70

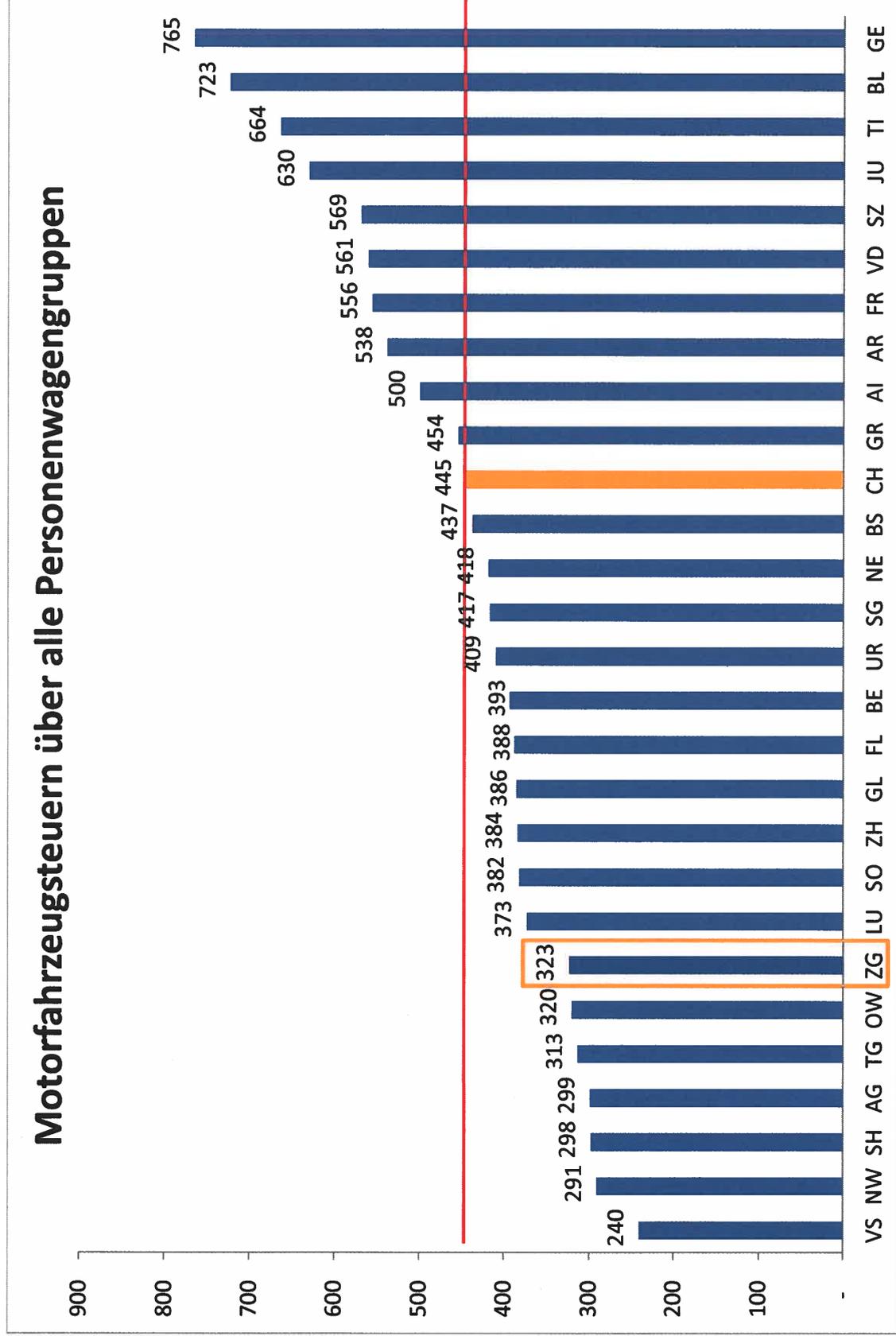
Marke	Typ	Anz. (>6)	Ges. Gew.	kW/h	Steuer neu 50/50	Steuer akt.	Diff.	70/30	30/70
SKODA	Enyaq iV 80	40	2649	150	302	257	45	321	282
BMW	i3	68	1620	125	213	167	46	213	212
VW	ID.3 Pro S	10	2280	150	277	228	49	287	267
CUPRA	Born 150kW 58kWh	20	2260	150	276	226	50	285	266
CUPRA	Born 58kWh	12	2260	150	276	226	50	285	266
VW	ID. BUZZ	11	3000	150	325	275	50	354	296
VW	ID.3 Pro Perform.	59	2270	150	277	226	51	286	267
KIA	eNiro	10	2230	150	274	223	51	283	265
HYUNDAI	Ioniq 5 EV	94	2430	160	296	243	53	306	285
MINI	3door Cooper SE	49	1770	135	231	178	53	232	229
HYUNDAI	Kona EV	61	2170	150	270	217	53	277	263
BMW	i3s	40	1730	135	228	173	55	229	228
MERCEDES	EQA 300 4MATIC	10	2535	168	309	252	57	320	299
POLESTAR	Polestar 2	46	2490	170	308	249	59	317	299
VOLVO	XC40 P6	7	2480	170	307	248	59	316	299
RENAULT	Megane E-TECH	11	2158	160	278	216	62	281	274
SKODA	Enyaq iV 80X	61	2750	195	346	263	83	353	339
BMW	iX3	35	2725	210	357	261	96	359	356
MERCEDES	EQA 350 4m	18	2535	215	349	252	97	344	354
FORD	Mustang Mach-E	10	2555	221	355	253	102	348	362
TESLA	Model Y	235	2448	220	347	245	102	338	356
AUDI	Q4 SB50 e-tron qu	19	2715	220	365	261	104	363	367
VW	ID.4 GTX	34	2750	220	367	263	104	366	368
VW	ID.5 GTX	27	2750	220	367	263	104	366	368
AUDI	Q4 50 e-tron qu	26	2720	220	365	261	104	363	367

Marke	Typ	Anz. (>6)	Ges. Gew.	kWh	Steuer neu 50/50	Steuer akt.	Diff.	70/30	30/70
SKODA	Enyaq RS Coupe	7	2740	220	367	262	105	365	368
GENESIS	GV60 EV	10	2595	234	369	255	114	359	379
KIA	EV6	15	2530	239	369	252	117	355	382
AUDI	e-tron 55 qu	68	3040	230	395	277	118	398	392
TESLA	Model 3	231	2060	225	326	206	120	305	347
BMW	iX xDrive 40	10	3010	240	401	276	125	400	402
TESLA	Model 3 SR RWD P	33	2139	239	343	214	129	319	366
TESLA	Model 3 SR P	15	2139	239	343	214	129	319	366
FORD	Mustang Mach-E4x4	20	2690	273	408	260	148	387	428
PORSCHE	Taycan	8	2795	280	421	265	156	400	441
TESLA	Model S 85	11	2590	285	411	255	156	384	438
PORSCHE	Taycan 4 CT	13	2885	280	427	269	158	409	444
JAGUAR	I-Pace EV400	39	2670	294	424	259	165	396	452
VOLVO	XC40 P8 AWD	55	2650	300	428	258	170	397	458
VOLVO	C40 Recharge	38	2620	300	426	256	170	394	457
MERCEDES	EQC 400 4m	31	2940	300	447	272	175	424	470
AUDI	e-tron SB 55 qu	26	3170	300	462	277	185	445	479
TESLA	Model S 85 P	11	2590	350	466	255	211	417	515
AUDI	e-tron GT quattro	20	2840	350	483	267	216	440	525
PORSCHE	Taycan 4S	28	2880	360	494	269	225	449	538
PORSCHE	Taycan 4S CT	24	2885	360	494	269	225	449	538
TESLA	Model 3 LongRange	127	2232	366	456	223	233	392	519
TESLA	Model 3 LR DualMo	11	2232	366	456	223	233	392	519
PORSCHE	Taycan GTS	8	2850	380	508	268	240	456	560
TESLA	Model S 75 D	18	2600	386	497	255	242	436	558

Marke	Typ	Anz. (>6)	Ges. Gew.	kWh	Steuer neu 50/50	Steuer akt.	Diff.	70/30	30/70
TESLA	Model 3 Performan	55	2232	377	465	223	242	397	532
PORSCHE	Taycan GTS ST	14	2875	380	510	268	242	458	561
TESLA	Model S 90 D	46	2640	386	500	257	243	440	559
TESLA	Model S 85 D	25	2640	386	500	257	243	440	559
TESLA	Model S 100 D	36	2694	386	503	260	243	445	561
TESLA	Model X 90 X	10	3021	386	525	276	249	475	574
MERCEDES	EQS 580 4m	19	3135	385	532	282	250	485	578
TESLA	Model X 100 X	42	3079	386	529	279	250	480	577
BMW	iX xDrive 50	25	3145	385	532	282	250	486	578
BMW	i4 M50	21	2735	400	518	262	256	455	579
TESLA	Model X	54	3079	413	551	279	272	494	608
FORD	Mustang Mach-E GT	6	2717	442	552	261	291	475	628
AUDI	RS e-tron GT qu	10	2860	440	560	268	292	487	631
PORSCHE	Taycan Turbo S	23	2870	460	577	269	308	498	655
PORSCHE	Taycan Turbo	12	2880	460	578	269	309	499	656
TESLA	Model S 85 D P	18	2670	568	654	259	395	534	774
TESLA	Model S 90 D P	14	2670	568	654	259	395	534	774
TESLA	Model S 100 D P	16	2720	568	658	261	397	539	776
TESLA	Model X 90 X P	7	3071	568	681	279	402	571	790
TESLA	Model X 100 X P	9	3120	568	684	281	403	576	792
TESLA	Model S	34	2626	599	678	256	422	546	809

Kanton Zug

asa-Steuervergleich meistverkaufte Personenwagen 2022



Datengrundlage 2022

Meistverkaufte Fahrzeuge (Vergleich 50/50, 30/70 und 30/70)

	Hub- raum	Leist kW	Ges. Gew.	CO2 WLTP	Ø CH	ZG heute	50/50 Gew/Leist Steuer/a	70/30 Gew/Leist Steuer/a	30/70 Gew/Leist Steuer/a
<b>Miniklasse</b>									
FIAT 500	999	51	1338	119	203	215	172	192	152
TOYOTA Aygo	998	53	1360	113	204	215	176	196	157
FIAT Panda	999	51	1430	119	206	215	180	203	157
<b>Kleinwagenklasse</b>									
TOYOTA Yaris	1618	192	1645	192	411	286	367	329	404
DACIA Sandero	999	67	1601	145	287	215	213	234	192
VW Polo	999	70	1620	132	263	215	218	238	198
<b>Untere Mittelklasse</b>									
VW Golf	999	81	1810	126	264	215	247	268	226
AUDI A3	2480	294	2075	223	676	385	525	452	597
MERCEDES-BENZ A-Klasse	1332	100	1880	159	362	253	276	290	262
<b>Mittelklasse</b>									
SKODA Octavia	1968	110	2087	141	373	326	305	321	289
MERCEDES-BENZ C-Klasse	1993	147	2410	139	403	329	376	385	367
BMW 3er	2993	375	2260	230	811	444	638	532	743
<b>Obere Mittelklasse</b>									
TESLA Model 3	0	366	2232	0	274	223	456	392	519
MERCEDES-BENZ E-Klasse	1950	143	2590	179	504	324	387	403	369
BMW 5er	2993	210	2610	156	585	444	469	454	483



## Kanton Zug

	Hub- raum	Leist kW	Ges. Gew.	CO2 WLTP	Ø CH	ZG heute	50/50 Gew/Leist	70/30 Gew/Leist	30/70 Gew/Leist
<b>Luxusklasse</b>									
<b>PORSCHE Taycan</b>	0	280	2885	0	331	269	427	409	444
<b>MERCEDES-BENZ S- Klasse</b>	3982	370	2820	256	924	558	678	594	762
<b>AUDI e-tron GT</b>	0	440	2860	0	398	268	560	487	631
<b>Coupés/Sportwagen</b>									
<b>PORSCHE 911</b>	3996	375	1756	293	890	560	596	474	717
<b>BMW Z4</b>	2998	250	1860	182	593	445	454	396	513
<b>TOYOTA GR86</b>	2387	172	1670	200	509	375	345	318	372
<b>Cabrios / Roadster</b>									
<b>MINI CABRIO</b>	1998	131	1745	143	389	330	302	297	307
<b>BMW 4ER</b>	2998	275	2390	183	630	445	528	475	581
<b>JEEP WRANGLER</b>	1995	200	2903	94	398	329	481	481	481
<b>Geländewagen (SUV)</b>									
<b>TESLA Model Y</b>	0	378	2619	0	334	256	491	434	549
<b>VW Tiguan</b>	1984	140	2230	191	493	328	353	359	346
<b>AUDI Q3</b>	2480	294	2250	234	713	385	540	473	606
<b>Vans</b>									
<b>VW T6</b>	1968	110	3080	219	595	326	388	436	338
<b>PEUGEOT 3008</b>	1598	147	2350	39	324	284	371	378	364
<b>SEAT Alhambra</b>	1395	110	2480	211	483	260	338	367	308