



## **Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG)**

Bericht und Antrag der vorberatenden Kommission  
vom 23. Februar 2024

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Ad-hoc-Kommission des Kantonsrats betreffend Änderung des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG) hat die Vorlage des Regierungsrats vom 24. Oktober 2023 (Vorlagen Nrn. 3628.1/1a/1b/1c/1d - 17461 und 3628.2 - 17462) an zwei Halbtagesitzungen vom 22. Januar 2024 und 23. Februar 2024 beraten und verabschiedet. Sicherheitsdirektorin Laura Dittli vertrat das Geschäft aus Sicht der Regierung. Sie wurde von Meret Baumann, Generalsekretärin der Sicherheitsdirektion, Markus Feer, Leiter Strassenverkehrsamt und Karin Bruderer Lötscher, juristische Mitarbeiterin der Sicherheitsdirektion, unterstützt. An der ersten Sitzung nahm zusätzlich als Fachexperte Dr. Peter de Haan, EBP Schweiz AG, Zürich, teil. Das Protokoll führte Christa Hegglin.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Ausgangslage
2. Ablauf der Kommissionsberatung
3. Fragerunde
4. Eintretensdebatte
5. Abklärungsaufträge
6. Detailberatung
7. Schlussabstimmung
8. Kommissionsantrag

### **1. Ausgangslage**

Mit der vorliegenden Teilrevision des SVStG soll eine neue zukunftsgerichtete Motorfahrzeugsteuer eingeführt werden. Die Ziele der Revision sind die langfristige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenbau und die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge. Umgesetzt werden soll dies anhand einer technologieneutralen Steuer, welche langfristig «sinnvolle und faire» Steuerparameter auch bei technologischer Entwicklung vorsieht. Als solche Steuerparameter eignen sich Gesamtgewicht und Leistung, denn jedes Fahrzeug hat ein Gewicht und verfügt über eine Leistung. Neu sollen daher Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder nicht mehr nach Hubraum, sondern nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert werden. Alle anderen Fahrzeugkategorien (schwere Motorfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anhänger) erfahren keine Änderung. Sie werden weiterhin nach Gesamtgewicht besteuert.

Die neuen Steueransätze wurden so berechnet, dass keine Steuererhöhung resultiert bzw. dass der mittlere Steuerertrag im Jahr 2023 von 348 Franken pro Fahrzeug beim Übergang zur neuen Steuer gleich hoch bleibt (ertragsneutral). Damit niemand aufgrund der Gesetzesrevision auf bereits immatrikulierte Fahrzeuge höhere Steuern bezahlen muss, ist eine Besitzstandswahrung vorgesehen. Falls durch die Revision eine tiefere Steuer resultiert, wird diese angewandt, falls

jedoch höhere Steuern resultieren würden, gelten bis zu einem allfälligen Halterwechsel weiterhin die bisherigen Berechnungsgrundlagen (inkl. derzeitigem 50 %-Bonus für Elektrofahrzeuge). Unabhängig vom neuen Steuersystem soll ein separates, technologieneutrales Bonussystem zur Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen eingeführt werden.

## **2. Ablauf der Kommissionsberatung**

Der Kommissionspräsident eröffnete die 1. Kommissionssitzung vom 22. Januar 2024 mit einem kurzen Überblick über den vorgesehenen Ablauf der Sitzung. Anschliessend führte die Sicherheitsdirektorin in die Vorlage ein und orientierte über die Ausgangslage und den Handlungsbedarf. Daraufhin gaben der Leiter des Strassenverkehrsamts und der Fachexperte einen Überblick über die technischen Aspekte der Vorlage und zeigten die voraussichtliche unterschiedliche Entwicklung der Steuererträge nach neuem Recht im Vergleich zum aktuell geltenden Steuersystem auf. Sodann stellte die juristische Mitarbeiterin die Gesetzesvorlage summarisch vor und erläuterte die vorgesehenen Änderungen einzelner Bestimmungen.

Nach Abschluss der Fragerunde (Ziff. 3) sowie auf Basis dieser Diskussion folgte die Eintretensdebatte (Ziff. 4) und anschliessend wurden im Hinblick auf die 2. Kommissionssitzung vom 23. Februar 2024 verschiedene Abklärungsaufträge (Ziff. 5) definiert. An dieser 2. Sitzung wurden die Abklärungsaufträge diskutiert und anschliessend erfolgte die Detailberatung (Ziff. 6). Die Kommission schloss ihre Arbeiten mit der Schlussabstimmung (Ziff. 7) ab.

An der 1. Kommissionssitzung vom 22. Januar 2024 waren 14 Kommissionsmitglieder anwesend; an der 2. Kommissionssitzung vom 23. Februar 2024 waren alle 15 Kommissionsmitglieder zugegen, wobei vorgängig bei der Mitte-Fraktion ein Mitgliederwechsel stattfand.

## **3. Fragerunde**

An der 1. Kommissionssitzung gab es im Anschluss zur Vorstellung der Gesetzesvorlage eine ausführliche Fragerunde. Dabei wurden folgende Themen bzw. Fragen intensiv diskutiert:

### *3.1 Durchschnittlicher Steuerbetrag pro Fahrzeug*

Ein Kommissionsmitglied fragte nach, ob der durchschnittliche Steuerbetrag von 348 Franken vor oder nach Anwendung des Bonussystems berechnet wurde, und er stellte zur Diskussion, die neuen Steueransätze für Personenwagen, Motor- und Kleinmotorräder auf das schweizerische Durchschnittsniveau der Strassenverkehrssteuern zu erhöhen.

Als einen der Eckpfeiler sieht die Vorlage eine ertragsneutrale Ausgestaltung des neuen Steuersystems vor. Unter Berücksichtigung des Fahrzeugwachstums soll der mittlere Steuerertrag pro Fahrzeug beim Übergang zur neuen Steuer gleich hoch sein wie nach den geltenden Steueransätzen. Bei der Berechnung dieses Durchschnittswerts wurde ein allfälliger Bonus nicht berücksichtigt. Dies ist sachlich richtig, da es vorliegend nur um ein neues Steuersystem für Personenwagen und Motorräder geht und das Bonussystem unabhängig davon eingeführt werden soll. Das Bonussystem für besonders energieeffiziente Fahrzeuge soll zudem nicht auf diese beiden Fahrzeugkategorien beschränkt sein, sondern grundsätzlich allen Fahrzeugarten offenstehen.

Die Strassenverkehrssteuern sind kantonal sehr unterschiedlich. Der Kanton Zug zählt zu den steuergünstigen Kantonen (Kantonsvergleich: 7. Stelle). Eine Steuererhöhung bis zum schweizerischen Durchschnittsniveau ist aus finanzieller Sicht nicht notwendig und würde wohl auf keine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung stossen.

### 3.2 *Verhältnis Anteil Gesamtgewicht zu Leistung*

Es geht dabei um die Frage, wie die beiden Steuerparameter «Gesamtgewicht» und «Leistung» im Verhältnis zueinander gewichtet werden sollen. Die Vorlage sieht gestützt auf die Empfehlung von Experten ein Anteilsverhältnis von 50:50 vor. Es bildet die Berechnungsgrundlage für die in § 11 Abs. 1 SVStG festgeschriebenen Frankenbeträge von Fr. 8.30 pro 100 kg Gesamtgewicht und Fr. 1.20 pro kW-Leistung. Ein Kommissionsmitglied stellte zur Diskussion, den Grundsatz 50:50 im Gesetz festzuschreiben. In diesem Fall müsste dem Regierungsrat die Kompetenz übertragen werden, auf dem Verordnungsweg die Frankenbeträge festzulegen. Dies erscheint nicht sachgerecht. Vielmehr soll gleich wie im geltenden Steuergesetz die Festlegung der Frankenbeträge in der Kompetenz des Kantonsrats liegen. Will man zu einem späteren Zeitpunkt diese Ansätze anpassen, sollte dies wiederum im Rahmen einer Gesetzesrevision erfolgen.

Siehe dazu auch die Ausführungen zu Ziff. 5 *Abklärungsaufträge*.

### 3.3 *Wirksamkeit und Ausgestaltung des Bonussystems*

Mehrere Kommissionsmitglieder erkundigten sich nach der Wirksamkeit eines Bonussystems, da sie selbst die Lenkungswirkung als gering einstufen. Es wurde auch gefragt, ob im Kanton Zug, der über den höchsten Motorisierungsgrad im schweizerischen Vergleich und über eine kaufkräftige Klientel verfüge, ein Bonus von wenigen hundert Franken dazu führen könne, dass sich jemand statt für ein schweres, grosses, hochmotorisiertes Neufahrzeug für ein leichteres, kleineres, leistungsschwächeres entscheide.

Der beigezogene Fachexperte hat als Dozent an der ETH Zürich früher zu diesem Thema geforscht. Unter anderem wurde untersucht, welchen Effekt ein Bonussystem auf die Elastizität und die Kaufkraft der Schweizer Bevölkerung hat. Die Studie ergab, dass ein Bonus nachweislich eine Wirkung hat. So wurden im Kanton mit dem grössten Bonus vermehrt energieeffizientere Fahrzeuge gekauft. Die Publikation bezog sich zwar nicht speziell auf den Kanton Zug. Dennoch können gemäss dem Experten die Ergebnisse auf Zug übertragen werden. Die Wirkung eines Bonus sollte aber nicht auf den einzelnen Franken reduziert werden. Oft werde das Kaufverhalten durch andere Aspekte wie z.B. einen psychologischen Effekt beeinflusst. Ein Steuerrabatt für ein umweltschonenderes Fahrzeug gebe einem die Bestätigung, ein «gutes Fahrzeug» zu kaufen bzw. ein «guter Mensch» zu sein.

### 3.4 *Technologieausgleich für Elektrofahrzeuge*

Zur Festsetzung einer technologieneutralen Steuer ist in der Vorlage bei alternativen Antriebskomponenten ein Ausgleich des höheren Mehrgewichts und der nur kurzfristig vorhandenen Maximalleistung vorgesehen. Ein Kommissionsmitglied stellte die Grundsatzfrage, ob das vorgeschlagene Steuersystem überhaupt noch zeitgemäss sei. Ab 2035 würden in der EU keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr neu zugelassen. Es sei daher zukunftssträchtiger, ein Auto mit elektrischem Antrieb als Standard zu setzen und für benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge einen Zuschlag zu erheben.

Zu Beginn der Arbeiten an der vorliegenden Gesetzesrevision im Jahr 2020 war die Auswahl an Elektroautos noch sehr eingeschränkt. Seit Einsetzen des Elektrobooms sind in Jahren 2022 und 2023 im Kanton Zug durchschnittlich 600 bis 800 rein elektrische Fahrzeuge neu zugelassen worden. Hochgerechnet auf zehn Jahre würde dies bei einer grosszügigen Schätzung etwa 14 000 Elektrofahrzeuge im Jahr 2034 ergeben. Dies ist im Vergleich zum Gesamtbestand von 80 000 Personenwagen immer noch ein geringer Anteil und bei einem umgekehrten

Ansatz müsste die grosse Mehrheit der Fahrzeughaltenden auf Jahre hinaus einen Steuerzuschlag bezahlen.

#### 4. Eintretensdebatte

Eintreten auf die Vorlage war für alle Kommissionsmitglieder unbestritten. In der Folge beschloss die Kommission mit 14 : 0 Stimmen einstimmig, auf die Vorlage zur Änderung des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Nrn. 3628.1/1a/1b/1c/1d - 17461 und 3628.2 - 17462) einzutreten.

#### 5. Abklärungsaufträge

Anschliessend definierte die Kommission die Abklärungsaufträge im Hinblick auf die 2. Kommissionssitzung:

##### 5.1 Fahrzeuggrösse als Steuerfaktor

*Überproportional grosse Fahrzeuge sollen ca. 10 bis 15 % höhere Steuern haben.*

*Auftrag: Welche Möglichkeit gibt es, um die Grösse (Grundfläche) von Fahrzeugen bei den Bemessungsgrundlagen zu berücksichtigen? Vollzugstauglichkeit soll aufgezeigt werden.*

Die Mehrheit der Kommission war sich einig, dass eine zusätzliche Steuer für grosse Fahrzeuge nicht mehrheitsfähig sei. Im Kanton Zug bestehe bereits eine Steuerprogression für leistungsstarke, schwere Fahrzeuge. Zudem wäre ein solches System im Vollzug äusserst aufwändig: Das Strassenverkehrsamt müsste die Angaben zur Berechnung der Masse in jedem Einzelfall abklären und die Fahrzeuge manuell erfassen, da die Angaben nicht in den verfügbaren Datenbanken hinterlegt sind.

Die Kommission lehnte in der Folge den Abklärungsauftrag mit 10 : 4 und ohne Enthaltung ab.

Die Kommission erteilte die nachfolgenden vier Abklärungsaufträge. Für die ausführlichen Ergebnisse der Abklärungsaufträge wird auf die Stellungnahme der Sicherheitsdirektion vom 19. Februar 2024 verwiesen (Beilage 1). An der 2. Kommissionssitzung vom 23. Februar 2024 diskutierte die Kommission die Ergebnisse der vier Abklärungsaufträge:

##### 5.2 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).*

Die Sicherheitsdirektion unterbreitete der Kommission drei Varianten für einen möglichen Teuerungsausgleich: jährliche automatische Anpassung (Variante 1), Anpassung ab einer bestimmten Veränderung des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) durch Exekutive (Variante 2) oder Legislative (Variante 3). Sie empfahl jedoch, auf einen Teuerungsausgleich zu verzichten. Diskutiert wurden insbesondere die Varianten 1 und 2. Zu Variante 1 wurde argumentiert, dass eine jährlich automatische Anpassung der Steuersätze an den LIK bei einer Deflation auch zu Gunsten der Konsumentinnen und Konsumenten ausfallen könnte. Der Vorteil der Variante 2 sah man darin, dass man infolge der unsicheren Entwicklung der Teuerung

zumindest die Möglichkeit im Gesetz hätte, dass der Regierungsrat ab einer gewissen Schwelle einen Ausgleich vornehmen könnte. Als Argument für die Nichtaufnahme eines Teuerungsausgleichs wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass bei einer allgemeinen Steigerung der Energiepreise die Fahrzeughaltenden bereits anderweitig von der Teuerung betroffen seien. Auch wurde mehrfach erwähnt, dass die Neueinführen einer Teuerungsklausel die Akzeptanz der Vorlage schmälern könnte. Des Weiteren wären von einer Anpassung an die Teuerung alle Fahrzeugkategorien betroffen; also auch Lieferwagen, Kleinbusse und Lastwagen.

Zur Einführung einer Teuerungsklausel wurden zwei Anträge gestellt. In einem ersten Schritt erfolgte eine Unterbereinigung, indem folgende Anträge einander gegenübergestellt wurden:

Antrag 1: «<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.»

Antrag 2: «<sup>1</sup>Der Regierungsrat passt die Tarife jährlich der Teuerung an.»

- Der 1. Antrag erhielt 13 Stimmen, der 2. Antrag 2 Stimmen ohne Enthaltung.
- Die Kommission lehnte bei der Gegenüberstellung des 1. Antrags mit dem Antrag des Regierungsrats (keine Anpassung an die Teuerung) die Einführung einer Teuerungsklausel (neuer § 17a SVStG) mit 5 : 10 Stimmen und ohne Enthaltung ab.

### 5.3 Befristung des Bonussystems (Sunset-Legislation)

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

Die Sicherheitsdirektion unterbreitete eine Variante mit einer Befristung von zehn Jahren analog der Besitzstandswahrung. Sie empfahl jedoch diese nicht aufzunehmen, da das vorgesehene Bonussystem nach § 14a SVStG ohnehin als Kann-Vorschrift formuliert wurde. Dies räume dem Regierungsrat bereits die Möglichkeit ein, das Bonussystem auslaufen zu lassen, falls zu einem bestimmten Zeitpunkt die Förderung besonders energieeffizienter Fahrzeuge keinen Sinn mehr machen sollte. Da kein Kommissionsmitglied einen Antrag stellte, wurde der Vorschlag, das Bonussystem zeitlich zu befristen, nicht weiterverfolgt.

### 5.4 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.*

Die detaillierten Ausführungen zu diesem Abklärungsauftrag können den Beilagen 1a bis 1c der Ergebnisse der Abklärungsaufträge entnommen werden. Wird das Gewicht tiefer bzw. die Leistung höher gewichtet, werden bisher niedrig besteuerte Fahrzeuge tendenziell noch günstiger, bisher hoch besteuerte Fahrzeuge werden teurer. In der Tendenz steigen die Erträge stärker an, je höher die Gewichtung der Leistung ausfällt. Die Entwicklung der Leistung ist deutlich unsicherer als jene des Gesamtgewichts, womit die Unsicherheit bei der Ertragsentwicklung zunimmt. Bei den meistmatrikulierten Fahrzeugen führt die Gewichtung 70 : 30 bzw. 30 : 70 nur zu geringen Differenzen. Die Kommission unterstützt daher den Antrag des Regierungsrats, die beiden Steuerparameter mit je 50 Prozent zu gewichten.

## 5.5 Vergleich der Steuerhöhe zu anderen Kantonen

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

Aus der Beilage 1d der Ergebnisse der Abklärungsaufträge ist ersichtlich, dass der Kanton Zug tiefe Motorfahrzeugsteuern hat (Kantonsvergleich: 7. Stelle). Da sich die beantragten neuen Steueransätze am durchschnittlichen Steuerertrag von heute 348 Franken ausrichten, wird der Kanton Zug auch weiterhin zu den steuergünstigen Kantonen zählen.

## 6. Detailberatung

In der Detailberatung ging die Kommission die einzelnen Bestimmungen der Vorlage durch. Nachfolgend wird lediglich auf diejenigen Bestimmungen eingegangen, bei welchen ein Änderungsantrag gestellt oder über einzelne Punkte vertieft diskutiert wurde:

### § 11

**Absatz 1:** Ein Kommissionsmitglied beantragte, die Beträge auf das schweizerische Durchschnittsniveau von 380 Franken zu erhöhen: pro 100 kg Gewicht Fr. 10.00 und pro kW-Leistung Fr. 1.60.

Zusätzlich wurde beantragt, für Fahrzeuge mit einer Grundfläche von mehr als 9 m<sup>2</sup> einen Zuschlag von 30 Prozent zu erheben, da diese die Strasseninfrastruktur stärker belasten würden. Ihr Energieverbrauch sei höher und nirgendwo sei der Anteil an SUV-Fahrzeugen höher als im Kanton Zug. Der Steuerzuschlag (Malus) bei Fahrzeugen von mehr als 9 m<sup>2</sup> betreffe ausschliesslich übergrosse Fahrzeuge. Familien würden dadurch nicht benachteiligt, da Autos mit sieben Plätzen (z.B. VW Touran) nicht darunterfallen würden.

Die Mehrheit der Kommission sprach sich sowohl gegen höhere Steuerbeträge als auch gegen die zusätzliche Berücksichtigung der Fahrzeuggrösse aus. Letztere würden bereits stärker besteuert.

- Die Kommission lehnte den Antrag, die Steuersätze auf das schweizerische Durchschnittsniveau zu erhöhen (pro 100 kg Gewicht Fr. 10.00 und pro kW-Leistung Fr. 1.60) mit 12 : 3 Stimmen und ohne Enthaltung ab.
- Die Kommission lehnte den Antrag, für Fahrzeuge von mehr als 9 m<sup>2</sup> einen Zuschlag von 30 Prozent zu erheben, mit 12 : 2 Stimmen und 1 Enthaltung ab.

**Absatz 2 (neu), Bst. a:** Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass in Kürze die ersten Fahrzeuge mit einer Kombination von Batterie und Wasserstoff-Brennstoffzelle (Plug-in-Brennstoffzellenfahrzeuge) auf den Markt kämen. Diese würden vom regierungsrätlichen Antrag nicht erfasst. Es wurde deshalb eine und/oder-Formulierung beantragt, um dies abzudecken.

- Die Kommission stimmte dem Antrag, eine und/oder-Formulierung einzuführen, stillschweigend zu.

Ein weiteres Mitglied beantragte, Abs. 2 und Abs. 3 gesamthaft zu streichen, damit batterie- und brennstoffzellbetriebene Fahrzeuge nicht gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bevorteilt würden. Der Grundsatz 50:50 bei Gesamtgewicht und Leistung stelle sicher, dass alle Fahrzeuge gleichbehandelt würden. Ein Ausgleich für die schwerere Batterie bei Elektrofahrzeugen sei ideologisch und lasse sich nicht sachlich begründen. Ein anderes Mitglied

beantragte, lediglich Bst. b von Abs. 2 zu streichen, da Plug-in-Hybride über zwei Motoren verfügen, die ineffizient seien. Zudem gebe es in der Zwischenzeit genügend Elektrofahrzeuge mit einer ausreichenden Reichweite, weshalb auf Plug-in-Hybride verzichtet werden könne.

Auf Frage der Kommission erläuterte die Sicherheitsdirektion, dass die beantragten Ausgleichsfaktoren auf wissenschaftlichen Berechnungen und nicht auf irgendwelchen Ideologien beruhten. Die unterschiedlichen Ansätze stellten sicher, dass das Mehrgewicht der Batterien und die Differenz zwischen der nur kurzfristig vorhandenen Maximal- und der tieferen Dauerleistung von batteriebetriebenen Fahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor adäquat ausgeglichen seien. Entsprechend werden die unterschiedlichen Technologien gleichwertig behandelt. Würde einer dieser Ausgleichsfaktoren verändert, würde die Vorlage nicht mehr das Ziel einer technologieneutralen Steuer erfüllen.

Da sich zwei Anträge gegenüberstanden, Abs. 2 ganz oder nur Bst. b von Abs. 2 zu streichen, liess der Kommissionspräsident separat über Bst. a und b abstimmen. Sollten beide abgelehnt werden, wäre sinngemäss der gesamte Abs. 2 gestrichen.

- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, Abs. 2 Bst. a beizubehalten, mit 11 : 4 Stimmen und ohne Enthaltung zu.
- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, Abs. 2 Bst. b beizubehalten, mit 9 : 6 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

**Absatz 3 (neu), Bst. a:** Gleich wie bei Abs. 2 stimmte die Kommission auch bei Abs. 3 dem Antrag, eine und/oder-Formulierung einzuführen, stillschweigend zu.

Auch zu Abs. 3 wurde der Antrag gestellt, den Absatz zu streichen. Zusätzlich wurde der Eventualantrag gestellt, dass dieselben Ausgleichsfaktoren wie in Abs. 2 anzuwenden seien. Es wurde wiederum separat über die Bst. a und b sowie die jeweiligen Eventualanträge abgestimmt.

- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, Abs. 3 Bst. a beizubehalten, mit 10: 5 Stimmen und ohne Enthaltung zu und lehnte den Streichungsantrag ab.
- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, in Abs. 3 Bst. a den Faktor 0,7 beizubehalten, mit 10 : 4 Stimmen und 1 Enthaltung zu und lehnte den Eventualantrag ab.
- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, Abs. 3 Bst. b beizubehalten, mit 8: 7 Stimmen und ohne Enthaltung zu und lehnte den Streichungsantrag ab.
- Die Kommission stimmte dem regierungsrätlichen Antrag, in Abs. 3 Bst. b den Faktor 0,85 beizubehalten, mit 10 : 4 Stimmen und 1 Enthaltung zu und lehnte den Eventualantrag ab.

#### **§ 14a (neu)**

Es wurde beantragt, diese Bestimmung ersatzlos zu streichen. Die meisten Fahrzeuglenkenden würden nicht wissen, wie sich die Motorfahrzeugsteuer berechne, und sie mache nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten eines Autos aus. Aufgrund der hohen Kaufkraft und Preiselastizität im Kanton Zug habe ein Rabatt keinen Einfluss auf das Kaufverhalten und auch keine Lenkungswirkung. Zudem verursache der Bonus erhebliche Zusatzkosten und einen administrativen Mehraufwand. Dem hielt die Sicherheitsdirektion Folgendes entgegen: Zwar falle der Bonus betragsmässig nicht sonderlich ins Gewicht. Ein Anreizsystem habe aber nachweislich eine Wirkung (Stichwort: «guter» Mensch). Im Übrigen entspreche das Rabattsystem dem Auftrag der erheblich erklärten FDP-Motion (Vorlage Nr. 3034.1/2 - 16196/16489).

- Die Kommission lehnte den Antrag, § 14a SVStG zu streichen, mit 8 : 6 Stimmen und 1 Enthaltung ab.

Aufgrund der Ablehnung des Streichungsantrags wurden vom gleichen Kommissionsmitglied zwei Eventualanträge gestellt. Damit solle sichergestellt werden, dass nicht übermässig grosse SUV oder Fahrzeuge mit der Energieeffizienzklasse B vom Rabattsystem profitieren könnten.

1. Eventualantrag: «Für Motorfahrzeuge mit einer Grundfläche von mehr als 9 m<sup>2</sup> wird keine Ermässigung gewährt.»

- Die Kommission lehnte den Antrag mit 8 : 6 Stimmen und 1 Enthaltung ab.

2. Eventualantrag: «Ermässigungen werden nur für Fahrzeuge mit der höchsten Effizienzklasse gewährt.»

- Die Kommission stimmte dem Antrag mit 10 : 5 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

**Absatz 1:** Gleich nach Beginn der Behandlung von § 19a SVStG stellte ein Kommissionsmitglied einen Rückkommensantrag zu § 14a SVStG,

- dem die Kommission einstimmig zustimmte.

Auslöser dazu war, dass die Sicherheitsdirektion die Kommission mit der Beschränkung des Rabatts auf Fahrzeuge der höchsten Effizienzklasse auf einen Widerspruch zu § 14a Abs. 1 SVStG aufmerksam machte. Gemäss Abs. 1 sei vorgesehen, dass der Regierungsrat mindestens zwei bis fünf Prozent des Bruttoertrags aus den Motorfahrzeugsteuern für den Bonus einsetzt. Dies deshalb, damit auch eine gewisse Anzahl Fahrzeuge davon profitieren könne und sich so der Aufwand für ein Bonussystem überhaupt lohnt. Gemäss den Berechnungen der Sicherheitsdirektion (Stand: Mai 2023) würden die geforderten mindestens zwei Prozent jedoch nicht erreicht, wenn einzig Personenwagen der Energieeffizienzkategorie A die höchstmögliche Steuerbefreiung gewährt würde (die Mindeststeuer von 40 Franken müssten diese ja gleichwohl noch bezahlen). Ein Kommissionsmitglied griff den Lösungsvorschlag der Sicherheitsdirektion auf und stellte einen Antrag zur Streichung der Mindestvorgabe von zwei Prozent.

Antrag, Abs. 1 sei wie folgt zu formulieren: «<sup>1</sup>... Für die Ermässigung dürfen höchstens fünf Prozent des Bruttoertrags aus Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs verwendet werden.»

- Die Kommission stimmte dem Antrag stillschweigend zu.

Aufgrund des Rückkommens auf den § 14a SVStG beantragte ein Kommissionsmitglied, nochmals über den Antrag abzustimmen, den Bonus auf Fahrzeuge der höchsten Effizienzklasse zu beschränken. Die Kommission war sich einig, dass der Begriff «Effizienzklasse» weit zu fassen ist und auch CO<sub>2</sub>-Emissionswerte oder allfällige neue Zielmessgrössen des Bundes umfasst, damit das Bonussystem weiterhin grundsätzlich allen Fahrzeugkategorien offensteht. Die Delegationsbefugnis des Regierungsrats soll auf Gesetzesstufe nur so weit zusätzlich eingeschränkt werden, als sichergestellt sein muss, dass pro Fahrzeugkategorie jeweils nur die besten bzw. energieeffizientesten Fahrzeuge bonusberechtigt sein dürfen.

Nochmalige Abstimmung über den Antrag: «Ermässigungen werden nur für Fahrzeuge mit der höchsten Effizienzklasse gewährt.»

→ Die Kommission stimmte dem Antrag mit 8 : 7 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

### § 19a (neu)

**Absätze 1 und 2:** Der Grundsatz der Besitzstandsgarantie für Personenwagen (Abs. 1) und für Fahrzeuge mit Wechselschildern (Abs. 2) ist seitens der Kommission unbestritten. Die Sicherheitsdirektion machte die Kommission darauf aufmerksam, dass der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung bestimmt und das in Abs. 1 erwähnte Datum ein redaktionelles Versehen sei.

→ Die Kommission stimmte dem Antrag eines Kommissionsmitglieds, in Abs. 1 das Datum «1. Januar 2025» zu streichen, stillschweigend zu.

**Absatz 3:** Diskutiert wurde hingegen die Dauer der Besitzstandsgarantie. Ein Kommissionsmitglied beantragte, die Übergangsregelung auf fünf Jahre zu kürzen, da es kaum vergleichbar lange Übergangsfristen gäbe. Gleichzeitig könnte der administrative Aufwand für zwei parallele Steuersysteme verringert und die damit verbundenen hohen Kosten auf ein vertretbares Mass herabgesetzt werden. Aus Sicht Gewerbe wurde die Dauer von zehn Jahren jedoch begrüsst, da das Gewerbe seine Fahrzeugflotte längerfristig plane. Zudem führe jeder Fahrzeugwechsel innerhalb dieser Frist zum Wechsel auf das neue Steuersystem. Auf Frage der Kommission führte die Sicherheitsdirektion aus, dass der Regierungsrat die Zehnjahresfrist – im Vergleich zur durchschnittlichen Fahrzeughaltedauer von sieben Jahren und zum durchschnittlichen Fahrzeualter von 14 Jahren – für sachlich angemessen hält.

→ Die Kommission lehnte den Antrag, die Übergangsfrist auf fünf Jahre zu kürzen, mit 9 : 4 Stimmen und 2 Enthaltungen ab.

### § 1a

Vor der Schlussabstimmung stellte ein Kommissionsmitglied einen Rückkommensantrag zu § 1a, der neben der Abtretung die Versteigerung von Kontrollschildnummern regelt. Vor der Einführung der Versteigerung habe das Strassenverkehrsamt regelmässig tiefe Kontrollschildnummern verlost. Um allen Zugerinnen und Zugern – unabhängig von ihrer Finanzlage – die Möglichkeit einzuräumen, ein Kontrollschild mit einer tiefen Nummer zugeteilt zu erhalten, sei jährlich je eine tiefe Kontrollschildnummer für Personenwagen und Motorräder unter den teilnehmenden Fahrzeughaltenden zu verlosen.

Die Kommission stimmte dem Rückkommensantrag zu § 1a mit 13 : 1 Stimmen und 1 Enthaltung zu.

Zu Beginn erläuterte die Sicherheitsdirektion die geltende Praxis: Bis 2016 wurden zweimal jährlich Verlosungen durchgeführt. Pro Verlosung wurde eine dreistellige Kontrollschildnummer und etwa 20 vierstellige Nummern verlost. Die danach eingeführte öffentliche Versteigerung findet aufgrund des Budgetbeschlusses des Kantonsrats vom November 2022 seit 2023 nicht mehr statt. Die tiefen Nummern werden derzeit beim Strassenverkehrsamt gesammelt. Das Lagerverzeichnis umfasst ca. ein Dutzend dreistellige und gut 100 vierstellige Nummern.

Mehrere Kommissionsmitglieder sprachen sich gegen den gestellten Antrag aus. So wurde moniert, es bestehe die Gefahr, dass jemand an der Verlosung teilnehme und die per Losgewinn zugeteilte Kontrollschildnummer anschliessend teuer verkaufe. Die wenigen Nummern des Strassenverkehrsamts seien eine Kapitalanlage des Kantons und dürften nicht einfach verschenkt werden.

Bei § 1a Abs. 1 SVStG handelt es sich um eine Kann-Vorschrift. Die zurzeit ausgesetzte Versteigerung könnte an der nächsten Budgetdebatte im Herbst 2024 thematisiert und rückgängig gemacht werden. Da für die Umsetzung einer Versteigerung eine Software benötigt wird, für welche Lizenzgebühren anfallen, wurde der Kompromissvorschlag, anstelle der Verlosung jährlich maximal zwei Kontrollschildnummern zu versteigern, nicht weiterverfolgt.

Antrag, es sei ein neuer Abs. 5 einzuführen: «<sup>5</sup>Jährlich wird je ein tiefes Kontrollschild für Personenwagen und Motorräder unter den teilnehmenden Fahrzeughaltenden verlost.»

→ Die Kommission lehnte den Antrag mit 10 : 3 Stimmen und 2 Enthaltungen ab.

Mit den Teilen II, III und IV des Antrags des Regierungsrats war die Kommission stillschweigend einverstanden.

## **7. Schlussabstimmung**

Die Kommission stimmte der Vorlage mit den Änderungen der vorberatenden Kommission in der Schlussabstimmung mit 13 : 2 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

## **8. Kommissionsantrag**

Die vorberatende Kommission beantragt dem Kantonsrat

1. mit 14 : 0 Stimmen einstimmig, auf die Vorlagen Nrn. 3628.1/1a/1b/1c/1d - 17461 und 3628.2 - 17462 einzutreten;
2. mit 13 : 2 Stimmen und ohne Enthaltung den Vorlagen mit den Änderungen der vorberatenden Kommission zuzustimmen.

Zug, 23. Februar 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Thomas Gander

Beilagen:

- Beilage 1: Ergebnis der Abklärungsaufträge (inkl. Beilagen 1a –1d) der Sicherheitsdirektion vom 19. Februar 2024 bzw. 13. Mai 2024
- Beilage 2: Spezial-Synopse: geltendes Recht – Antrag des Regierungsrats vom 24. Oktober 2023 – Antrag der vorberatenden Kommission vom 23. Februar 2024

**Kommissionsmitglieder:**

Thomas Gander, Cham, Präsident  
Drin Alaj, Cham  
Kurt Balmer, Risch (1. Sitzung),  
Pirmin Andermatt sel., Baar (2. Sitzung)  
Carina Brüngger, Steinhausen  
Philip C. Brunner, Zug  
Luzian Franzini, Zug  
Erich Grob, Cham

Jeffrey Illi, Hünenberg  
Peter Letter, Oberägeri  
Jean Luc Mösch, Cham (2. Sitzung)  
Jill Nussbaumer, Cham  
Adrian Risi, Zug  
Vroni Straub, Zug  
Roger Wiederkehr, Risch  
Martin Zimmermann, Baar