



**Teilrevision  
des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuer-  
gesetz, SVStG)**

Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission  
vom 26. Juni 2024

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 3628.2 - 17462 am 26. Juni 2024 beraten. Zwei Stawiko-Mitglieder sind auch Mitglieder der vorberatenden ad-hoc-Kommission Strassenverkehrssteuergesetz. Finanzdirektor Heinz Tännler vertrat die Meinung des Regierungsrats. Das Protokoll führte Peter Berchtold, Stawiko-Sekretär. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Beratung in der Stawiko
3. Eintretensdebatte
4. Detailberatung
5. Schlussabstimmung
6. Anträge

**1. Ausgangslage**

Mit der Revision sollen die Spezialfinanzierung Strassenbau langfristig sichergestellt und die energieeffiziente Mobilität gefördert werden. Die heutige Besteuerung nach dem Hubraum wird dabei ersetzt. Der Hubraum wird immer kleiner und die Motoren werden stärker. Dadurch sinken die durchschnittlichen Steuereinnahmen pro Fahrzeug. Neu sollen die Personenwaren, Motor- und Kleinmotorräder nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert werden. Alle anderen Fahrzeugkategorien (schwere Motorfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anhänger) erfahren keine Änderung. Sie werden weiterhin nach Gesamtgewicht besteuert.

Der mittlere Steuerertrag im Jahr 2023 von 348 Franken pro Fahrzeug soll beim Übergang zur neuen Steuer gleich hoch bleiben (ertragsneutral). Mit einem zeitlich begrenzten Bonus werden überdies besonders energieeffiziente Fahrzeuge gefördert. Der Rabatt soll für das Jahr der Erstinverkehrsetzung und längstens für drei darauffolgende Kalenderjahre gelten. Damit die Ausgestaltung schnell an die rasche technologische Entwicklung angepasst werden kann, sollen die konkreten Parameter im vorgegebenen Rahmen vom Regierungsrat festgelegt werden.

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. Aufgrund der neuen Bemessungsgrundlage für Motorfahräder entstehen zudem Mindereinnahmen von ca. 200 000 Franken. Da der Fahrzeugbestand im Kanton Zug nach wie vor stark anwächst, werden die Mindereinnahmen durch die zusätzlichen Steuereinnahmen kompensiert, so dass innert kurzer Frist mit leicht steigenden Mehreinnahmen gerechnet werden kann. Damit ist sichergestellt, dass auch in Zukunft genügend finanzielle Mittel in die Spezialfinanzierung Strassenbau fliessen.

Für das duale Steuersystem wird mit zusätzlichen externen Entwicklungskosten für die erforderlichen Programmieranpassungen des EDV-Programms Viacar und die personellen Mehraufwendungen für die anschliessende Prüfung und Durchführung der Simulationsläufe von ca. 600 000 Franken und jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von rund 50 000 Franken gerechnet.

Die vorberatende ad-ho-Kommission ist einstimmig – mit 14 zu 0 Stimmen – auf die Vorlage eingetreten. Sie beantragt gegenüber dem Antrag des Regierungsrats folgende Änderungen:

- § 11 Abs. 2 Bst. a und Abs. 3 Bst. a: Da in Kürze die ersten Fahrzeuge mit einer Kombination von Batterie und Wasserstoff-Brennstoffzelle (Plug-in-Brennstoffzellenfahrzeuge) auf den Markt kämen, soll dies mit einer und/oder-Formulierung bei den Bestimmungen zum Ausgleich der alternativen Antriebskomponenten beim Gesamtgewicht und bei der Leistung berücksichtigt werden.
- § 14a Abs. 1: Gemäss Antrag des Regierungsrats dürften zwischen zwei und höchstens fünf Prozent des Bruttoertrags aus Steuern des Motorfahrzeug- und Mofaverkehrs für die Ermässigung der Jahressteuer bei Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz und geringen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten verwendet werden. Die Kommission beantragt, den Minimumwert von zwei Prozent zu streichen, da gemäss nachfolgendem Änderungsantrag – Ermässigung nur für Fahrzeuge der höchsten Effizienzklasse – das geforderte Minimum von mindestens 2 % nicht mehr erreicht würde.
- § 14a Abs. 2: Die Kommission beantragt, dass die Ermässigung der Jahressteuer nur für Fahrzeuge mit der höchsten Effizienzklasse gewährt wird.
- § 19a Abs. 1: Das redaktionelle Versehen mit der Erwähnung des Zeitpunkts des Inkrafttretens der Änderung vom 1. Januar 2025 soll gestrichen werden, da der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt.

## **2. Beratung in der Stawiko**

Gemäss Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 24. Oktober 2023 (Kapitel 1, «Finanzielle Auswirkungen») werden die Mindereinnahmen durch die zusätzlichen Steuereinnahmen kompensiert, so dass gleichwohl schon nach kurzer Zeit mit leicht steigenden Mehreinnahmen gerechnet werden kann. Bis anhin wurde jeweils seitens des Regierungsrats erklärt, dass die vorhandenen Mittel der Spezialfinanzierung Strassenbau für die Finanzierung der künftigen Projekte ausreichen. Weshalb sind nun trotzdem Mehreinnahmen notwendig?

Finanzdirektor Heinz Tännler erklärt, dass ohne Teilrevision mit sinkenden Einnahmen zu rechnen sei, da der Hubraum der Fahrzeuge immer kleiner werde. Deshalb sei die Teilrevision notwendig, denn damit könne gewährleistet werden, dass auch die künftigen Projekte finanziert werden könnten, ohne dass sich die Spezialfinanzierung ins Minus entwickle.

## **3. Eintretensdebatte**

→ Die Stawiko ist stillschweigend auf die Vorlage eingetreten.

#### 4. Detailberatung

##### § 11 Abs. 1

Es wird der Antrag gestellt, die Jahressteuer pro 100 kg Gesamtgewicht von Fr. 8.30 auf Fr. 10.00 und pro kW-Leistung von Fr. 1.20 auf Fr. 1.60 zu erhöhen. Dies würde zu Mehreinnahmen von rund 2,4 Millionen Franken führen, was für eine bessere Finanzierung der Spezialfinanzierung führen würde. Die beiden vom Volk abgelehnten Tunnelprojekte hätten nicht aus der Spezialfinanzierung finanziert werden können, deshalb seien Mehreinnahmen sinnvoll. Zudem sei die Belastung durch die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug unterhalb des Schweizer Durchschnitts.

- Die Stawiko lehnt den Antrag mit 6 zu 1 Stimmen ab, die Jahressteuer pro 100 kg Gesamtgewicht von Fr. 8.30 auf Fr. 10.00 und pro kW-Leistung von Fr. 1.20 auf Fr. 1.60 zu erhöhen.

##### § 11 Abs. 2 und 3

In Kürze würden die ersten Fahrzeuge mit einer Kombination von Batterie und Wasserstoff-Brennstoffzellen auf den Markt kommen. Diese würden vom regierungsrätlichen Antrag mit der «oder-Formulierung» nicht erfasst. Die vorberatende Kommission beantragt deshalb, bei der Berücksichtigung alternativer Antriebskomponenten statt der Formulierung «einer Batterie oder einer Wasserstoff-Brennstoffzelle» die Formulierung «einer Batterie und/oder einer Wasserstoff-Brennstoffzelle» aufzunehmen.

- Die Stawiko stimmt dem Antrag der vorberatenden Kommission mit 7 zu 0 Stimmen zu, bei der Berücksichtigung alternativer Antriebskomponenten statt der Formulierung «einer Batterie oder einer Wasserstoff-Brennstoffzelle» die Formulierung «einer Batterie und/oder einer Wasserstoff-Brennstoffzelle» aufzunehmen. Damit werden auch die neu auf den Markt kommenden Fahrzeuge mit einer Kombination von Batterie und Wasserstoff-Brennstoffzelle beim Ausgleich berücksichtigt.

##### § 14a

Es wird der Antrag gestellt, § 14a zu streichen und damit Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz keine Begünstigung zu gewähren. Die Lenkungswirkung der Ermässigung sei sehr gering. Im Vergleich dazu sei aber der dafür anfallende administrative Aufwand sehr hoch.

- Die Stawiko stimmt dem Antrag mit 6 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu, § 14a ersatzlos zu streichen und damit Fahrzeugen mit einer hohen Energieeffizienz keine Begünstigung zu gewähren.

##### § 19a Abs. 3

Der Regierungsrat sieht eine Übergangsregelung während zehn Jahren nach Inkrafttreten der Teilrevision vor. Damit werden Personenwagen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung immatrikuliert sind oder deren Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt hinterlegt sind, bis zu einem Halterwechsel, nach bisherigem Recht besteuert.

Es wird der Antrag gestellt, die Übergangsfrist von zehn auf fünf Jahre zu reduzieren. Damit reduziere sich die Zeit, in welcher ein «Parallel-System» für die Berechnung nach altem Recht geführt werden müsse und dementsprechend reduziere sich auch der damit zusammenhängende Aufwand.

Dem wird entgegengehalten, dass sich die Mehrkosten bei zehn Jahren Übergangsfrist im Vergleich zu fünf Jahren in einem überschaubaren Rahmen halten würden. Im Weiteren sei es sinnvoll die allfällige Mehrbelastung während zehn Jahren zu vermeiden.

- Die Stawiko lehnt den Antrag mit 6 zu 1 Stimmen ab, die Übergangsfrist von zehn auf fünf Jahre zu reduzieren.

## **5. Schlussabstimmung**

Die Stawiko beschliesst mit 7 Ja- zu 0 Nein-Stimmen der Vorlage Nr. 3628.2 - 17462 zuzustimmen.

## **6. Anträge**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen die Stawiko, auf die Vorlage Nr. 3628.2 - 17462 einzutreten und ihr gemäss den Erläuterungen und Anträgen laut Detailberatung zuzustimmen.

Edlibach, 26. Juni 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Staatswirtschaftskommission

Der Präsident: Tom Magnusson

Beilage: Synopse