

A. MOTION VON ROLF SCHWEIGER BETREFFEND ERLEICHTERUNGEN
FÜR HALTER VON MOTORFAHRZEUGEN MIT ELEKTRISCHEM ANTRIEB
(VORLAGE NR. 7365)

B. MOTION VON HEINZ TÄNNLER BETREFFEND "UMWELTGERECHTE
SENKUNG DER MOTORFAHRZEUGSTEUER"
(VORLAGE NR. 1022.1 - 10888)

C. MOTION VON THOMAS LÖTSCHER BETREFFEND NEUREGELUNG DER
KANTONALEN MOTORFAHRZEUGSTEUER
(VORLAGE NR. 1165.1 - 11274)

D. MOTION VON THOMAS VILLIGER UND MANUEL AESCHBACHER
BETREFFEND STEUERRABATT FÜR HYBRID- UND
ERDGASBETRIEBENE MOTORFAHRZEUGE
(VORLAGE NR. 1306.1 - 11654)

E. INTERPELLATION VON ALOIS GÖSSI UND MARKUS JANS
BETREFFEND KOSTENWAHRHEIT BEIM MOTORISIERTEN
INDIVIDUELLEN VERKEHR (MIV)
(VORLAGE NR. 1224.1 - 11440)

BERICHT, ANTRAG UND ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 4. APRIL 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Motionen betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb (Vorlage Nr. 7365), "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888), Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274) sowie Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654) betreffen alle die vom Regierungsrat seit längerem geplante Totalrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (nachfolgend Strassenverkehrssteuergesetz). Inhaltlich geht es allen Motionären darum, bestimmte Fahrzeugkategorien steuerlich zu

begünstigen. Die Interpellation betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV) steht ebenfalls im Zusammenhang mit der Strassenverkehrssteuergesetzgebung. Aus diesem Grund beschloss der Regierungsrat, zu allen vier Motionen in der gleichen Vorlage dem Kantonsrat Bericht zu erstatten. Gleichzeitig beantwortet er auch die Fragen der Interpellanten Alois Gössi und Markus Jans betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV) vom 11. März 2004 (Vorlage Nr. 1224.1 - 11440).

Den Bericht gliedern wir wie folgt:

- I. Das Wichtigste in Kürze
- II. Zielsetzungen der Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes
 1. Besteuerung nach Emissionsverhalten
 2. Umsetzung des Verursacherprinzips
- III. Methoden der Besteuerung nach Emissionsverhalten
- IV. Grundzüge des neuen Gesetzes
 1. Treibstoffverbrauch als massgebliche Richtgrösse bei Personenwagen, Bonus bei tiefer Kilometerleistung
 2. Steuerzuschlag für Dieselfahrzeuge, die die Euro-4-Norm nicht erfüllen
 3. Verwendung des Steuerertrags
 4. Vollzugstauglichkeit des Gesetzes
- V. Die Vorstösse im Einzelnen
 1. Motion betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb
 2. Motion betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"
 3. Motion betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer
 4. Motion betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge
 5. Interpellation betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV)
- VI. Zusammenfassung
- VII. Anträge

I. Das Wichtigste in Kürze

Der Regierungsrat sieht vor, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22) einer Totalrevision zu unterziehen. Insbesondere geht es darum, die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen nach dem Verursacherprinzip auszugestalten. So sollen neu die Steuern für Personenwagen auf der Grundlage des Treibstoffverbrauchs, der Motorleistung und der jährlichen Kilometerfahrleistung (Bonussystem) berechnet werden. Für die übrigen Fahrzeugarten wird die geltende Berechnung beibehalten. Dieselfahrzeuge, welche die Euro4-Norm nicht erfüllen, haben einen Steuerzuschlag zu entrichten. Schliesslich sind die Strassenverkehrssteuern angemessen zu erhöhen, nachdem die Motorfahrzeugsteuersätze seit 1986 praktisch unverändert geblieben sind. Zudem soll aus dem Steuerertrag ein Teil der nicht gedeckten externen Verkehrskosten und ganz oder teilweise auch die bisher über die Laufende Rechnung finanzierten Unterhaltsarbeiten an Kantons- und Nationalstrassen abgegolten werden.

Gestützt auf dieses Modell werden die hängigen parlamentarischen Vorstösse beantwortet.

II. Zielsetzungen der Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes

Der Regierungsrat verfolgt mit der Revision die folgenden Ziele:

1. Besteuerung nach Emissionsverhalten

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz; USG; SR 814.01) verabschiedete der Regierungsrat am 11. Juni 1990¹ einen Massnahmeplan. Im Bereich des Verkehrs sprach er sich dabei u.a. für die Einführung differenzierter Verkehrssteuern aus, deren Höhe vom Emissionsverhalten abhängig gemacht werden soll.

¹ Aktualisierung vom 23. Mai 2000

2. Umsetzung des Verursacherprinzips

Als externe Kosten des Verkehrs werden diejenigen bezeichnet, die nicht von denen getragen werden, die sie verursachen². Durch die sog. Internalisierung externer Verkehrskosten sollen diese im Sinne des Verursacherprinzips wieder denen belastet werden, die sie verursachen.

Gemäss Berechnungen der Sicherheitsdirektion von anfangs 1999 belaufen sich die externen Kosten des Personenwagenverkehrs im Kanton Zug auf jährlich rund 48 Mio. Franken³. Diese Kosten sollen durch eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer teilweise internalisiert werden. Damit wird ein Schritt in Richtung verursachergerechte Besteuerung im Strassenverkehr möglich. Das bedeutet, dass vom Strassenverkehr verursachter Aufwand namentlich im Gesundheits- und Umweltbereich zumindest teilweise rückerstattet werden.

III. Methoden der Besteuerung nach Emissionsverhalten

Der Umfang der von einem Fahrzeug freigesetzten Emissionen wird einerseits vom spezifischen Emissionsverhalten (Schadstoffausstoss pro Streckeneinheit) und andererseits von der pro Zeiteinheit tatsächlich zurückgelegten Strecke bestimmt. Eine Ökologisierung von Strassenverkehrssteuern kann deshalb grundsätzlich durch eine Differenzierung der Steuern nach umweltrelevanten Fahrzeugeigenschaften (Schadstoffausstoss pro Kilometer, spezifischer Treibstoffverbrauch usw.), durch eine Variabilisierung, d.h. eine Bemessung der Steuern nach der tatsächlich erbrachten Fahrleistung (Anzahl Kilometer) oder durch eine Kombination beider Methoden erzielt werden.

Eine *Differenzierung* der Strassenverkehrssteuern nach dem spezifischen Treibstoffverbrauch oder nach dem Schadstoffausstoss setzt Anreize für ein umweltschonendes Fahrzeugkaufverhalten und wirkt sich auf die Zusammensetzung des Fahrzeugparks aus. Eine *Variabilisierung* der Strassenverkehrssteuern nach der Fahrleistung setzt Anreize für ein umweltschonendes Fahr- und Mobilitätsverhalten. Den stärksten umweltseitigen Lenkungseffekt erzielt eine kombinierte Differenzierung/Variabilisierung der Strassenverkehrssteuern, indem gleichzeitig sowohl das Fahrzeugkauf- als

² ECOPLAN Wirtschafts- und Umweltstudien, Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten, Studie im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, 10. Mai 1996, S. 1

³ siehe dazu Ausführungen unter Abschn. V.5

auch das Fahr- und Mobilitätsverhalten beeinflusst werden. Diese Lösung liegt z.B. dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (Schwerverkehrsabgabengesetz; SVAG; SR 641.81) zu Grunde.

IV. Grundzüge des neuen Gesetzes

1. Treibstoffverbrauch als massgebliche Richtgrösse bei Personenwagen, Bonus bei tiefer Kilometerleistung

1. Für Personenwagen ab dem Modell 1997 gibt es bereits heute zuverlässige Treibstoffverbrauchswerte. Zudem ist für alle typengeprüften Motorfahrzeuge die Motorleistung bekannt. Diese Daten können über die Datenbank TARGADATA des Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgerufen werden. Für Personenwagenmodelle vor 1997 können die Treibstoffverbrauchswerte mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden. Für alle anderen Fahrzeugkategorien fehlen die notwendigen Angaben über den Treibstoffverbrauch, oder die Beschaffung der erforderlichen Daten wäre nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand zu realisieren.

2. Nachdem Personenwagen 76 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands ausmachen und Lastwagen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bereits einer kombiniert variabilisierten/differenzierten Steuer unterliegen, kann auf die vom Regierungsrat vorgesehene Weise erreicht werden, rund 77 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands differenziert nach dem spezifischen Treibstoffverbrauch (und damit indirekt nach dem Emissionsverhalten) und variabilisiert nach der Kilometerfahrleistung (mittels Bonussystem bei weniger als 5000 Kilometern pro Jahr) zu besteuern (vgl. Ziffer 3). Die Besteuerung der übrigen Fahrzeugarten erfolgt nach den bereits im geltenden Gesetz angewandten Bemessungsmethoden.

3. Die jährliche Kilometerfahrleistung eines Personenwagens ist mit einem einfachen Bonussystem zu berücksichtigen. Da ca. die Hälfte aller Motorfahrzeuge zwischen 10'000 und 20'000 Kilometer pro Jahr⁴ zurücklegen, sollen Personenwagen in den Genuss eines Steuerrabatts von 30 Prozent kommen, die jährlich weniger als 5'000 Fahrzeugkilometer zurücklegen. Einen allfälligen Bonus hat die oder der Steuerpflichtige geltend zu machen.

⁴ Die durchschnittliche Fahrleistung pro Motorfahrzeug beträgt 13'600 km/Jahr.

2. Steuerzuschlag für Dieselfahrzeuge, die die Euro-4-Norm nicht erfüllen

Dieselbetriebene Motorfahrzeuge benötigen gegenüber benzinbetriebenen Fahrzeugen ca. 20 Prozent weniger Treibstoff. Der Schadstoffausstoss, namentlich auch durch Feinstaubpartikel, ist aber bei Dieselfahrzeugen höher als bei Benzinfahrzeugen. Damit dieselbetriebene Fahrzeuge gegenüber benzinbetriebenen steuerlich nicht begünstigt werden, haben Dieselfahrzeuge, die nicht mindestens die Abgaswerte der Euro-4-Norm erfüllen, einen Steuerzuschlag zu leisten. Dieser ist auch im Sinne eines Anreizes mindestens so hoch anzusetzen, dass ein Dieselfahrzeug mit höherem Schadstoffausstoss gegenüber einem Fahrzeug mit weniger Schadstoffen nicht besser gestellt ist; auf jeden Fall muss der Steuerzuschlag mindestens 20 Prozent betragen. Um neue technologische Entwicklungen berücksichtigen zu können, ist dem Regierungsrat die Kompetenz einzuräumen, diese Vorschrift auf dem Verordnungsweg anzupassen.

3. Verwendung des Steuerertrags

Der Regierungsrat sieht vor, bei allen Fahrzeugarten die Steuern zu erhöhen, nachdem das bisherige Gesetz und damit die Steuersätze aus dem Jahr 1986 stammt. Die durchschnittliche Erhöhung soll ca. 10 Prozent betragen. Da neu bei der Besteuerung der Personenwagen der spezifische Treibstoffverbrauch berücksichtigt wird, kann es innerhalb dieser Fahrzeuggruppe zu grossen Unterschieden bei den zu entrichtenden Steuern kommen. Bei den Personenwagen ist die Steuerberechnungsformel so auszugestalten, dass die durchschnittliche Steuererhöhung von 10 Prozent für Neufahrzeuge mit mittlerem Hubraum (1950 ccm) und mittlerem Verbrauch (7.8 Liter pro 100 Kilometer) gilt. Im Kanton Zug sind Personenwagen im Durchschnitt gut sieben Jahre alt und weisen eine starke Motorisierung mit überdurchschnittlichem Treibstoffverbrauch auf. Aus diesem Grund ist nach ersten groben Schätzungen mit einem Steuermehrertrag von ca. 20 Prozent zu rechnen.

Geht man vom (Netto-)Steuerertrag im Jahre 2005 von rund 25.1 Mio. Franken aus, wird sich - bei einem geschätzten Mehrertrag von 20 Prozent auf Grund der neuen Steueransätze und einem geschätzten jährlichen Mehrertrag von 0.5 Mio. Franken⁵ bedingt durch den Fahrzeugzuwachs, - der Ertrag nach Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsgesetzes am 1. Januar 2008 auf rund 31 Mio. Franken belaufen.

⁵ Nettomehrertrag 2003= 24.0 Mio. Franken, 2004 = 24.5 Mio. Franken

Ein Viertel des Nettoertrags aus den Steuern im Strassenverkehr soll neu in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen, um dort verbuchten Aufwand namentlich im Gesundheits- und Umweltbereich zu decken. Von den grob geschätzten rund 48 Mio. Franken externe Kosten (vgl. Ziff. V.5 und die dortigen Schätzungen) werden - mit geschätzten 7.75 Mio. Franken - lediglich etwa 16% gedeckt.

Wie die Beantwortung der Interpellation der Kantonsräte Gössi und Lehmann zeigt (vgl. Ziff. V.5), decken die heutigen Einnahmen den Aufwand des Kantons für Bau und Unterhalt von Kantons- und Nationalstrassen nicht. Es wird bei der näheren Erarbeitung der Gesetzesvorlage zu entscheiden sein, zu welchem Teil die heute nicht über die Spezialfinanzierung laufenden Aufwendungen für den Strassenunterhalt (vgl. Aufstellung in Ziff. V.5) neu zu Lasten der Spezialfinanzierung gehen. Heute geht höchstens ein Drittel des Strassenunterhaltes über die Spezialfinanzierung, das entsprechende Gesetz ist offen formuliert⁶.

Das neue Gesetz soll grundsätzlich jedoch nicht zu einer Erhöhung der Staatsquote führen. Wenn neu ein Viertel des Strassenverkehr-Steuerertrags in den allgemeinen Staatshaushalt fliesst und ein noch zu bestimmender Teil des Strassenunterhalts-Aufwandes zusätzlich über die Spezialfinanzierung laufen, müssen die Erträge aus Kantonssteuern um diese Summe sinken, damit diese Neutralität erreicht wäre. Statt die Steuern mit dem Inkrafttreten des neuen Strassenverkehrsteuergesetzes im entsprechenden Ausmass zu senken, soll jedoch in der Laufenden Rechnung der zusätzliche Ertrag (durch die Internalisierung) bzw. der Minderaufwand (durch die Finanzierung eines grösseren Teils des Unterhalts über die Spezialfinanzierung) für die Mitfinanzierung der höheren NFA-Belastung verwendet werden.

4. Vollzugstauglichkeit des Gesetzes

Das Verfahren bei der Besteuerung der Personenwagen auf Grundlage des Treibstoffverbrauchs und der Motorleistung beruht auf einer einfachen Berechnungsformel, die dem Verursacherprinzip sowie dem Umweltschutzgedanken Rechnung trägt und dennoch den Vollzugsbehörden die Steuerveranlagung nicht unverhältnismässig erschwert. Die erforderlichen Daten des spezifischen Treibstoffverbrauchs sind teilweise bereits vorhanden oder können mit vertretbarem Aufwand vom Strassenverkehrsamt erhoben werden. Die Berücksichtigung der Kilometerfahrleistung wird durch ein einfaches Bonussystem sichergestellt, indem die Steuer bei wenigen

⁶ § 36 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996; GSW; BGS 751.14

gefahrenen Kilometern pro Jahr angemessen herabgesetzt wird. Da es Sache des Steuerpflichtigen ist, einen allfälligen Bonus geltend zu machen, ist der damit verbundene Mehraufwand für das Strassenverkehrsamt vertretbar.

V. Die Vorstösse im Einzelnen

Gestützt auf das vorstehend beschriebene Modell beantworten wir im Folgenden die verschiedenen parlamentarischen Vorstösse.

1. Motion betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb

Die Motion Rolf Schweiger vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365) verlangt die Unterbreitung einer Vorlage, welche die Steuererleichterung für Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und deren Förderung im Kanton Zug durch weitere Massnahmen und Anreize zum Ziel hat.

Nach geltendem Recht bezahlen Personenwagen und Motorräder mit elektrischem Antrieb nur eine reduzierte Jahressteuer von 50 Prozent des ordentlichen Steuersatzes (geltender § 14 Abs. 1). Dies ist bereits eine recht weitgehende Privilegierung gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Das geplante revidierte Strassenverkehrssteuergesetz sieht zudem vor, die halbe Jahressteuer nicht nur auf Personenwagen und Motorräder zu beschränken; sie soll neu für alle Fahrzeugkategorien ohne Verbrennungsmotor gelten.

Gegen eine noch weitergehende Privilegierung von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sprechen folgende Gründe: Elektrofahrzeuge stossen zwar keine Schadstoffe aus und sind im Allgemeinen leiser als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Insofern weisen sie gegenüber konventionellen Fahrzeugen erhebliche Vorzüge auf. Die Gesamtökobilanz von Elektrofahrzeugen wird allerdings dadurch verschlechtert, dass die Herstellung der Akkumulatoren viel Energie benötigt (graue Energie), die auf Grund der verhältnismässig kurzen Lebensdauer von Akkumulatoren auf relativ wenig Kilometer umgelegt werden muss. Zudem verbesserte sich in den letzten Jahren auch die Ökobilanz anderer Fahrzeugarten. Unter diesen Gesichtspunkten lässt sich eine weitergehende

Bevorzugung von Elektrofahrzeugen nicht rechtfertigen, weshalb die Motion nicht erheblich zu erklären ist.

2. Motion betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"

Kantonsrat Heinz Tännler beauftragte den Regierungsrat mit Motion vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888), dem Kantonsrat eine Vorlage zur Senkung der Motorfahrzeugsteuern für Automodelle zu unterbreiten, welche die Euro-4-Umweltnormen erfüllen.

Mit der geplanten Revision der Strassenverkehrssteuern soll ein Anreiz für den Kauf verbrauchsarmer Fahrzeuge geschaffen werden. Dass ein Fahrzeug die Euro-4-Norm erfüllt, heisst aber noch nicht, dass es ein verbrauchsarmes Fahrzeug ist. Selbst Sportwagen mit einem Verbrauch von über 20 Liter pro 100 km erfüllen die Norm. Hingegen soll die Euro-4-Norm berücksichtigt werden, indem Dieselfahrzeuge, welche sie nicht erfüllen, einen Steuerzuschlag zu entrichten haben.

Die geplante Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes berücksichtigt deshalb in umfassenderer Weise die Anliegen des Motionärs, indem sie die massgebenden umweltrelevanten Berechnungskriterien für die Steuer anwendet, nämlich den Treibstoffverbrauch, die Erfüllung der Euro-4-Norm sowie einen Bonus bei jährlich nicht mehr als 5000 gefahrenen Kilometern. Somit wird durch das Modell des Regierungsrates die Anschaffung umweltfreundlicher und treibstoffsparender Personenwagen stärker gefördert. Deshalb soll die Motion nicht erheblich erklärt werden.

3. Motion betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer

Kantonsrat Thomas Lötscher beauftragte den Regierungsrat mit Motion vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274), dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die kantonale Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen neu regelt und an der Energieeffizienz ausrichtet. Dabei sei die Höhe der Besteuerung auf die Energieeffizienz der jeweiligen Fahrzeuge auszurichten. Als Kriterium für die Betragsklassifizierung kämen die landesweit einheitlichen Energieeffizienzkategorien (A - G) in Frage. Die Ansätze seien so auszugestalten, dass die Steuer für ein Fahrzeug mit dem Prädikat "gut" (Kat. C) im Vergleich zu heute ungefähr kostenneutral ausfalle. Explizit beantragt der Motionär, auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung zu verzichten. Zudem seien Oldtimer von diesem System auszuschliessen.

Der Regierungsrat teilt die Zielsetzungen des Motionärs. Diese können jedoch über die vorgeschlagene Lösung nicht in dem Masse erreicht werden, wie es das in den Abschnitten I - IV beschriebene Modell tut. Die Berechnungsformel, die zur Energieeffizienz mit den Bezeichnungen A - G führt, ergibt bei einzelnen schweren Personenwagen zu optimistische Resultate. So sind bei den sehr gut qualifizierten Fahrzeugen in der Effizienz-Kategorie A mittelgrosse Fahrzeuge zu finden, die nicht in die tiefste Steuerklasse gehören, z.B. Audi A6, BMW 5-Serie, Chrysler Voyager, Citroen C5, Ford Mondeo, Mercedes E-Serie, Jaguar S-Type, Land Rover Discovery, KIA Carnival, Peugeot 407 und 607, Saab 9-5 und VW Sharan.

Zudem ist die Energieeffizienz-Klassifizierung nur bei neuen Fahrzeugen vorhanden. Pro Jahr könnten deshalb erst ca. 10 Prozent des Personenwagenbestands erfasst werden. Die Daten betreffend Effizienz-Kategorie sind nicht Teil der Datenbank TARGADATA des ASTRA und stehen dem Strassenverkehrsamt deshalb nicht online zur Verfügung. Die Eingabe dieser Daten in die Datenbank des Strassenverkehrsamts wäre mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.

Anders als der Motionär hält es der Regierungsrat für geboten, die Besteuerung insoweit fahrleistungsabhängig auszugestalten, als mittels eines einfachen Bonussystems Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker, die jährlich weniger als 5000 Kilometer mit ihrem Personenwagen zurücklegen, steuerlich zu begünstigen sind. Dadurch können sie zu einem umweltbewussten Einsatz ihrer Fahrzeuge angehalten werden.

Die vom Motionär beantragte Ausschliessung der Oldtimer von einer energiegerechten Besteuerung steht im Widerspruch zum Umweltschutzgedanken. Zwar weisen Oldtimer häufig nur geringe Kilometerfahrleistungen auf; somit kämen sie in den Genuss des Bonus für geringe Kilometerleistung. Der Ausstoss von Abgasen beträgt jedoch ein Vielfaches gegenüber einem Personenwagen mit neuer Motorentechnologie.

Die geplante Gesetzesvorlage deckt sich weitgehend mit den Begehren des Motionärs. Durch die Berücksichtigung der Fahrleistung mittels Bonussystem geht sie aber weiter. Somit ist die Motion nicht erheblich zu erklären.

4. Motion betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge

Die Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654) beauftragt den Regierungsrat, das Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr so zu ändern, dass hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge von einer reduzierten Besteuerung profitieren können.

Gleich wie den Motionären ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, den Kauf umweltverträglicher Fahrzeuge zu fördern. Nach dem Wortlaut der Motion richtet sich die Steuerbegünstigung aber einzig nach der verwendeten Technologie (Hybrid- und Erdgasbetrieb) des Fahrzeugs, ohne zu berücksichtigen, ob diese Technik tatsächlich die Umwelt weniger belastet. Für den Regierungsrat ist entscheidend, dass mittels Steuerbegünstigung keine falschen Anreize geschaffen werden. Zwar gehören aus heutiger Sicht Hybridantriebe zu den fortschrittlichen Konzepten in der Automobil- und Abgastechnologie. Gerade dieser Technologiebereich unterliegt jedoch einem steten technischen Wandel. Aus diesem Grund sind nicht einzelne Antriebskonzepte, sondern generell die umweltschonendsten Fahrzeuge steuerlich zu begünstigen. Um rasch auf neue technologische Entwicklungen reagieren zu können, sieht das geplante Strassenverkehrssteuergesetz vor, dem Regierungsrat die Kompetenz einzuräumen, auf dem Verordnungsweg für Fahrzeuge mit besonders abgasarmer Technologie die Jahressteuer angemessen herabzusetzen. Zudem ist der Treibstoffverbrauch bei Hybridmotoren in der Regel tiefer, was beim vorgesehenen Modell des Regierungsrates ebenfalls zu einer tieferen Besteuerung führt. Dem Anliegen der Motionäre wird damit dem Grundsatz nach entsprochen. Die Lösung des Regierungsrates ist aber durch die generelle steuerliche Begünstigung emissionsarmer Fahrzeuge umfassender, so dass auch diese Motion nicht erheblich zu erklären ist.

5. Interpellation betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV)

Die Kantonsräte Alois Gössi und Markus Jans reichten am 11. März 2004 eine Interpellation betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV) ein (Vorlage Nr. 1224.1 - 11440). Der Kantonsrat überwies an der Sitzung vom 25. März 2004 die Interpellation zur schriftlichen Beantwortung dem Regierungsrat.

Für die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen verweisen wir auf die vorangehenden Ausführungen sowie die grundsätzliche Haltung des Regierungsrates.

Zu den einzelnen Fragen:

Fragen 1 und 2

Wie hoch waren die Aufwände und Erträge des MIV, die in den letzten fünf Jahren über die Staatsrechnung des Kantons Zug geflossen sind? Wie setzen sich diese zusammen?

Wie hoch berechnen sich die Kosten, welche die Verursacher vom MIV direkt bezahlen und die nicht über die Staatsrechnung fließen? Wie setzen sich diese zusammen?

- a. Aufwendungen und Erträge des Tiefbauamtes für motorisierten Individualverkehr (MIV)

Investitionsrechnung und Laufende Rechnung

	Aufwand	Ertrag
2000		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	22'107'542
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 12'394'945	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 4'749'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 8'215'000	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	2'732'434
Total 2000	25'358'945	24'839'976
Mehraufwand		518'969
2001		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	21'844'675
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 10'798'222	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 4'615'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 7'873'000	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	2'943'301
Total 2001	23'286'222	24'787'976
Mehrertrag	1'501'754	
2002		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	23'550'726
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 19'689'179	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 4'580'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 7'808'000	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	2'899'447
Total 2002	32'077'179	26'450'173
Mehraufwand		5'627'006

	Aufwand	Ertrag
2003		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	24'174'617
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 19'683'306	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 6'678'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 11'751'000	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	3'056'789
Total 2003	38'112'306	27'231'406
Mehraufwand		10'880'900
2004		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	24'554'854
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 19'245'072	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 5'639'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 9'884'000	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	3'253'369
Total 2004	34'768'072	27'808'223
Mehraufwand		6'959'849
2005		
Verkehrssteuereinnahmen	Fr.	25'212'468
Aufwendungen IR zL Spezialfinanzierung *	Fr. 10'447'121	
Eigenleistungen aus LR zL Spezialfinanzierung **	Fr. 6'275'000	
Übriger Aufwand MIV zL Laufender Rechnung ***	Fr. 10'957'851	
Eidgenössische Treibstoffzollerträge	Fr.	3'508'507
Total 2005	27'679'972	28'720'975
Mehrertrag	1'041'003	

*) Investitionsprojekte des Strassenbaus

***) Belastung der Spezialfinanzierung aus Laufender Rechnung der Kontogruppen 3020 (Tiefbauamt) und 3023 (Strassenunterhalt)

***) Aufwand für motorisierter Individualverkehr (MIV) der Kontogruppen 3020 und 3023 inkl. Abminderungsfaktoren (Wasserbau, Radwege, öffentlicher Verkehr, allgemeine Verwaltung)

3020: Reduktion von 25% der Aufwendungen für Anteile Wasserbau, Radstrecken, öffentlicher Verkehr, allgemeine Verwaltungsaufgaben

3023: Reduktion von 5% der Aufwendungen für Anteile Radstrecken und öffentlicher Verkehr

Der Bestand der Spezialfinanzierung für den Strassenbau beläuft sich am 31. Dezember 2005 auf 103'204'176.74 Franken⁷.

⁷ Staatsrechnung 2005 Bilanz Konto 2281

Dieser Betrag wird vom Kanton verzinst. In den Jahren 2000 - 2005 fielen die folgenden Zinszahlungen an:

2000	2001	2002	2003	2004	2005
Fr. 2'446'763	Fr. 2'797'638	Fr. 2'410'827	Fr. 2'495'853	Fr. 1'703'937	Fr. 1'788'340

Auf den gesamten Staatshaushalt bezogen sind diese Zinszahlungen aber neutral; denn den so erreichten zusätzlichen Erträge der Spezialfinanzierung steht auf der Seite der Laufenden Rechnungen durch die Zinszahlungen ein genau gleich hoher Aufwand gegenüber. Deshalb sind sie in der Tabelle gemäss Bst. a nicht einberechnet.

b. Gesamtschweizerisch wurden im Jahr 2004 täglich 153,7 Mio. Fahrzeugkilometer zurückgelegt. Der Anteil des Kantons Zug am schweizerischen Fahrzeugbestand beträgt 1.56%. Dies ergibt 2,24 Mio. km täglich. Wenn mit Kosten von rund 80 Rappen pro Kilometer gerechnet wird, generiert der MIV pro Tag rund 1,8 Mio. Franken. Davon gehen ca. 15% via Benzinzölle, LSVA-Abgaben, Motorfahrzeugsteuern und Bussen an Kanton und Bund. Auf ein Jahr gerechnet gehen somit rund 550 Mio. Franken in die Wirtschaft (Garagisten, Handel, Fabrikation von Autos usw.) und fließen teilweise via Steuern ebenfalls dem Staat zu. Wie diese grobe Rechnung aufzeigt, sind die "Vollkosten" des MIV schwierig zu definieren. Ebenso zeigt sie aber, dass der MIV einen wichtigen volkswirtschaftlichen Faktor darstellt.

Frage 3

Wie hoch sind die Kosten des MIV, die von der Allgemeinheit bezahlt werden? Wie werden diese im Kanton Zug erhoben?

a. Zur Bestimmung der externen Verkehrskosten sind in den letzten Jahren zahlreiche Studien (viele davon im Auftrag des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK]⁸) durchgeführt worden⁹. Trotz einzelner kritischer Stimmen¹⁰ sind heute insbesondere die im Auftrag des UVEK ermittelten Mindest-

⁸ früher Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED)

⁹ vgl. etwa Zusammenstellung in INFRAS/ECONCEPT/PROGNOS, Die vergessenen Milliarden, Bern 1996, S. 267ff.; Nationales Forschungsprogramm NFP 41, Bericht von Ott/Seiler/Kälin, Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen, Kurzfassung S. 2ff.

¹⁰ vgl. etwa Prof. Dr. Rainer Willeke, Die politische Relevanz externer Kosten und externer Nutzen des Verkehrs, Gutachten für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband (FRS) Bern, Köln Juli 1993

kosten im Wesentlichen unbestritten. Dazu beigetragen hat nicht zuletzt die breite Diskussion im Vorfeld der Verabschiedung des Schwerverkehrsabgabegesetzes¹¹.

b. Die ersten Vorarbeiten der Sicherheitsdirektion zur ungefähren Bestimmung der externen Kosten des Strassenverkehrs im Kanton Zug erfolgten bereits anfangs 1999. Zur Berechnung der verschiedenen Beträge stützte sich die Sicherheitsdirektion auf die zu diesem Zeitpunkt jeweils aktuellsten, auf die Schweiz bezogenen Publikationen, die auf Zahlen aus dem Jahr 1993 beruhten. Die ermittelten Daten wurden - vereinfacht - an Hand nur des Bestands der Personenfahrzeuge (CH: 3'499'809, ZG: 47'964 bzw. 1.37 Prozent) im Jahr 1993 grob auf die Verhältnisse im Kanton Zug heruntergerechnet. Bei Angaben mit Bandbreite (Minimal-/Maximalkosten) lagen der Berechnung stets die tiefsten Angaben zu Grunde. Wie neuere Studien¹² zeigen, sind die von der Sicherheitsdirektion anfangs 1999 errechneten externen Kosten des Strassenverkehrs für den Kanton Zug nicht zu hoch, sondern eher zu tief ausgewiesen. Da der Regierungsrat im Rahmen der Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes vorsieht, nur einen Teil der externen Kosten des Strassenverkehrs zu internalisieren, erscheint es ihm wenig sinnvoll und finanzpolitisch nicht vertretbar, die externen Kosten im Detail für den Kanton Zug zu berechnen. Entscheidender ist für ihn, mit der vorgeschlagenen teilweisen Internalisierung der externen Kosten einen Schritt in Richtung verursachergerechte Besteuerung im Strassenverkehr zu machen. Aus diesem Grund hält der Regierungsrat nachfolgend an den Berechnungen der Sicherheitsdirektion von anfangs 1999 fest.

¹¹ vgl. Botschaft des Bundesrats, BBl 1996 V S. 521ff.

¹² siehe Bericht des Nationalen Forschungsprogramms "Verkehr und Umwelt - Wechselwirkungen Schweiz-Europa" (NFP 41), Bericht D4 von Ott/Seiler/Kälin, "Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen, Bern 1999; eine weitere aktuelle Studie der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gelangte noch zu wesentlich höheren Kosten als bisherige Studien; Health Costs due to Road Traffic-related Air Pollution, an impact assessment project of Austria, France and Switzerland, June 1999, Publikation des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bern Juni 1999

c. Unter diesen Vorgaben können die jährlichen externen Kosten im Kanton Zug grob wie folgt beziffert werden:

Gesundheitskosten durch die verkehrsbedingte Luftverschmutzung	CHF 11.18 Mio. ¹³
Unfallkosten	CHF 23.84 Mio. ¹⁴
Lärmkosten	CHF 8.23 Mio. ¹⁵
Ernteauffälle	CHF 0.31 Mio. ¹⁶
Gebäudeschäden	CHF 2.42 Mio.
Waldschäden	CHF 2.85 Mio.

Total externe Kosten	CHF 48.83 Mio./Jahr ¹⁷

d. Im Bereich des Schwerverkehrs erstattet der Bund seit 2001 dem Kanton Erträge aus der LSVA. Paragraph 19 Abs. 3 des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81) bestimmt, dass die Kantone ihren Anteil am Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe "vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr" verwenden. Im Vordergrund stehen dabei Gebäudesanierungen und Massnahmen im Umweltschutzbereich (Lärm und Abgase). Diese Beträge werden jeweils dem Konto 5030 ("Verschiedene Erträge") der Laufenden Rechnung gutgeschrieben. Sie kommen dem Staatshaushalt als Ganzem zu Gute; eine detaillierte Regelung der Mittelverwendung besteht nicht. Es profitieren somit alle Bereiche der Staatsverwaltung von diesen LSVA-Einnahmen, auch der Unterhalt der Strassen (vgl. auch die Antwort des Regierungsrates vom 23. November 2004 auf die Kleine Anfrage von Kantonsrat René Bär betreffend Verwendung der LSVA-Gelder, die vom Bund an den Kanton Zug überwiesen wurden [Vorlage Nr. 1285.1 - Laufnummer 11607]).

Damit ist ein Teil der externen Kosten, welche der Schwerverkehr verursacht, abgegolten, und dafür wurde die LSVA-Abgabe auch konzipiert.

¹³ Gesamtschweizerische externe Gesundheitskosten durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung durch Personenverkehr im Jahr 1993: CHF 816 Mio. (ECOPLAN, Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten, a.a.O., S. 77)

¹⁴ Gesamtschweizerische externe Unfallkosten durch Personenwagenverkehr im Jahr 1993: mindestens CHF 1'740 Mio. (INFRAS/ECONCEPT/PROGNOS, Die vergessenen Milliarden, a.a.O., S. 187f.)

¹⁵ Gesamtschweizerische Lärmkosten des Personenverkehrs im Jahr 1993: CHF 601 Mio. (Rolf Iten, Der Meis hat seinen Preis, in: Lärm, Publikation des Cercle bruit, September 1998, S. 30)

¹⁶ Gesamtschweizerische durch den Personenverkehr verursachte externe Kosten im Jahre 1993 für Ernteverluste mindestens CHF 23 Mio., für Gebäudeschäden mindestens CHF 176.3 Mio, für Waldschäden mindestens CHF 207.9 Mio. (INFRAS/ECONCEPT/PROGNOS, Die vergessenen Milliarden, a.a.O., S. 202)

¹⁷ Gemäss Bericht D4 des NFP 41 "Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen", dem Zahlen des Jahres 1995 zu Grunde liegen, belaufen sich die externen Kosten des Personenverkehrs in der Schweiz auf 4'603 Mio. Franken. Darin sind zusätzlich zu den erwähnten Kostenarten Infrastrukturfdefizite von 179 Mio. Franken und Schäden Klimaänderung von 571 Mio. Franken berücksichtigt.

Folgende LSVA-Erträge hat der Bund dem Kanton seit 2001 erstattet:

2001	2002	2003	2004	2005
Fr. 2'122'252	Fr. 2'526'264	Fr. 2'301'850	Fr. 2'321'563	Fr. 4'153'152

e. Die grob geschätzten externen Kosten des Personenwagenverkehrs (ohne Schwerverkehr (vgl. Bst. d) von rund CHF 48 Mio. sollen durch eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer teilweise internalisiert werden und damit von denen getragen werden, die sie verursachen.

Frage 4

Ist der Regierungsrat bereit, die Kosten beim motorisierten Individualverkehr zukünftig als Vollkosten auszuweisen?

Ab dem Rechenschaftsbericht 2007 wird der Regierungsrat, soweit dies von der Datenbasis her möglich sein wird, eine separate Zusammenstellung des MIV-Aufwandes publizieren. Diese Daten sind an verschiedenen Orten teils heute schon öffentlich, teils können sie aber noch nicht erhoben werden; denn das Tiefbauamt verfügt heute noch über keine Kosten-/Leistungsrechnung. Mit dieser wird es möglich sein, die Vollkosten genauer zu eruieren.

Frage 5

Welcher Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat im Bereich Kostenwahrheit beim motorisierten Individualverkehr (kurzfristig, langfristig)?

Der Regierungsrat will mit dem in den Abschnitten I - IV beschriebenen Modell und der darauf gestützten Gesetzesrevision dieses Anliegen umsetzen.

VI. Zusammenfassung

Wie aus der Stellungnahme des Regierungsrates zu den einzelnen Motionen hervorgeht, ist er gewillt, das geltende Strassenverkehrsteuergesetz einer Totalrevision zu unterziehen und entsprechend der vorgängig umschriebenen Zielsetzung (Verursacherprinzip) auszugestalten. Umweltschonende Fahrzeuge sollen steuerlich begünstigt werden. Damit trägt der Regierungsrat dem grundsätzlichen Anliegen der Motionen Rechnung. Sowohl die Regierung wie die Motionen haben die gleiche Stossrichtung und grundsätzlich auch gleiche oder ähnliche Ziele. Da die Motionen aber auch

den Weg zum Ziel und die Vorgehensweise detailliert definieren, sind sie - trotz ähnlicher Stossrichtung wie die des Regierungsrates - nicht erheblich zu erklären.

Aus der Beantwortung der parlamentarischen Vorstösse ergeben sich keine direkten finanziellen Auswirkungen. Diese werden in der kommenden Totalrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr ausgewiesen werden. Deren voraussichtlichen finanziellen Auswirkungen sind im Text ausgewiesen.

VII. Anträge

Wir **b e a n t r a g e n** Ihnen,

1. die folgenden parlamentarischen Vorstösse seien nicht erheblich zu erklären:

Motion Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365)

Motion von Heinz Tännler betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer" vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888)

Motion von Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274)

Motion von Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654)

2. von der Beantwortung der Interpellation von Alois Gössi und Markus Jans betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV) vom 11. März 2004 (Vorlage Nr. 1224.1 - 11440) sei Kenntnis zu nehmen.

Zug, 4. April 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Beantwortung der Motion von Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654) kostete Fr. 1'600.00.