



Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 5. Februar 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Antrag auf Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr¹ (nachfolgend Strassenverkehrssteuergesetz). Zu den vorliegenden Änderungen erstatten wir Ihnen den nachstehenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

I.	IN KÜRZE.....	2
II.	AUSGANGSLAGE	3
	1. Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006	3
	2. Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007	5
III.	GRUNDZÜGE DES RABATTMODELLS DER ASA	6
IV.	ZIELSETZUNGEN DER TEILREVISION	7
	1. Steuerrabatt für emissionsarme Fahrzeuge.....	7
	2. Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge	7
	3. Vollzugstauglichkeit des Bonus-Malus-Systems	8
	4. Veräusserung von Kontrollschildern.....	9
V.	EXKURS: PARTIKELFILTER.....	9
	1. Leichte Motorfahrzeuge.....	9
	2. Schwere Motorfahrzeuge.....	10
VI.	VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN.....	11
	1. Ergebnis zum Bonus-Malus-System.....	11
	2. Ergebnis zur Veräusserung von Kontrollschildern	13
	3. Anträge zur Einführung einer Partikelfilterpflicht.....	13
	4. Weitere Anträge	13
VII.	ERLÄUTERUNG DER TEILREVISION.....	15
	§ 1 Geltungsbereich.....	15
	§ 3 Steuersubjekt.....	15
	§ 4 Steuerbefreiung	15
	§ 5 Steuererlass	16
	§ 7 Steuer- und Bemessungsperiode	16
	§ 7 ^{bis} Steuerfestlegung	17
	§ 9 ^{bis} Indexierung.....	17
	§ 11 Besteuerung nach Hubraum	17
	§ 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht.....	18
	§ 13 Einfache Besteuerung	19
	§ 13 ^{bis} Steuerrabatt	19
	§ 13 ^{ter} Steuerzuschlag.....	20
	§ 14 Reduzierte Besteuerung	21
	§ 15 Fahrzeuge mit Wechselschildern	21
	§ 16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern.....	22
	§ 17 Motorfahräder	23

¹ vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22).

§ 17 ^{bis} Tagesschilder.....	23
§ 18 Rechtsschutz	24
§ 19 ^{bis} Übergangsrecht.....	24
§ 19ter Umweltetiketten-Klassen.....	25
Inkrafttreten	26
VIII. AUSWIRKUNGEN DER TEILREVISION.	26
1. Finanzielle Auswirkungen.....	27
2. Betriebliche Auswirkungen	27
IX. PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE	28
1. Motion Rolf Schweiger	28
2. Motion Heinz Tännler	29
3. Motion Thomas Lötscher	29
4. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher	30
X. ANTRÄGE	31

I. IN KÜRZE

Zug führt Bonus-Malus-System auf leichten Motorfahrzeugen ein

Der Kanton Zug gewährt beim Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs einen grosszügigen Steuerrabatt. Während drei Jahren ist nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken geschuldet. Wer hingegen ein schadstoffreiches Fahrzeug kauft, wird jedes Jahr mit einem Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die Motorfahrzeugsteuer belastet.

Der Regierungsrat sieht vor, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr² zu revidieren. Insbesondere geht es darum, ein von den Kantonen mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) gemeinsam entwickeltes Mustermodell zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen im Kanton Zug umzusetzen. Durch die Übernahme des Modells soll ein Anreizsystem zum Kauf umweltschonender Fahrzeuge mit starker Lenkungswirkung im Kanton Zug geschaffen werden.

Grundzüge des neuen Steuermodells

Die geltenden Berechnungssysteme (Hubraum- und Gesamtgewichtbesteuerung) bei den Strassenverkehrssteuern bleiben bestehen. Wer ein neues umweltschonendes Motorfahrzeug der Energieeffizienz-Klasse A kauft, erhält während drei Jahren einen Steuerrabatt, indem nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken geschuldet ist. Wer hingegen ein umweltbelastendes Motorfahrzeug der Energieeffizienz-Klassen F oder G erwirbt, hat jährlich einen Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die Jahressteuer zu bezahlen. Einen gleich hohen Zuschlag haben Fahrzeughalterinnen und -halter zu entrichten, die ein Motorfahrzeug mit einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum erwerben.

Das Ziel der vorliegenden Revision ist es, das Rabattmodell langfristig zu finanzieren und das Steuermodell ertragsneutral auszugestalten. Aus diesen Gründen werden die Steueransätze für leichte Motorfahrzeuge moderat um ca. zehn Prozent erhöht. Nicht berücksichtigt wird die seit Inkrafttreten des geltenden Strassenverkehrssteuergesetzes im Jahr 1986 aufgelaufene Teuerung von über 47 Prozent. Eine zusätzliche Steuererhöhung zum Ausgleich der Teuerung wäre unverhältnismässig.

² vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22).

Versteigerung von Kontrollschildern mit besonderen Nummern

Als weitere Neuerung räumt das Gesetz dem Regierungsrat die Kompetenz ein, Kontrollschilder mit besonders begehrten Nummern durch das Strassenverkehrsamt veräussern zu lassen. Im Vordergrund steht dabei die Variante, besonders interessante Kontrollschildnummern an die Meistbietende/den Meistbietenden versteigern zu können. Möglich wäre aber auch ein Verkauf der Kontrollschilder zu einem im Voraus festgesetzten Preis. Beschliesst der Regierungsrat, von seiner Kompetenz Gebrauch zu machen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

Finanzielle Auswirkungen

Die generelle Erhöhung der Steuersätze für leichte Motorfahrzeuge um zehn Prozent ergibt ca. 2'050'000 Franken Mehreinnahmen pro Jahr. Hinzu kommen schätzungsweise 230'000 Franken aus dem Steuerzuschlag. Von diesen Erträgen sind die Mindereinnahmen durch den gewährten Steuerrabatt von ca. 750'000 Franken abzuziehen. Gesamthaft ist jährlich mit Mehreinnahmen von schätzungsweise ca. 1'530'000 Franken zu rechnen, was einem Steuermehrertrag von knapp sechs Prozent von rund 27'400'000 Franken Motorfahrzeugsteuern im Jahr entspricht. Mittel- bis langfristig werden die Mehreinnahmen auf Grund der Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems zurückgehen. In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der Revision ist auf Grund des Übergangsrechts mit einer zusätzlichen Ertragseinbusse von ca. 740'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

Bei einer Versteigerung der Kontrollschilder mit besonderen Nummern ist mittelfristig von einem Mehrertrag von ca. 150'000 Franken pro Jahr auszugehen.

Vorteile für Zug

Die Umsetzung des vorliegenden Bonus-Malus-Systems beruht auf einem gemeinsam erarbeiteten Mustermodell, das auch andere Kantone umsetzen wollen. Es ist einfach und lässt sich ohne weiteres in das bestehende Steuersystem einbauen. Zudem stellt es langfristig die Finanzierung des Bonus-Malus-Systems sicher. Dies ist vor allem im Hinblick auf die laufenden und anstehenden grossen Strassenbauprojekte im Kanton Zug wichtig.

II. AUSGANGSLAGE

1. Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz³ verabschiedete der Regierungsrat am 11. Juni 1990⁴ einen Massnahmenplan. Im Bereich des Verkehrs sprach er sich dabei u.a. für die Einführung differenzierter Verkehrssteuern aus, deren Höhe vom Emissionsverhalten abhängig gemacht werden soll.

Am 30. März 1999 beschloss der Regierungsrat auf der Grundlage eines Thesenpapiers der Sicherheitsdirektion, es sei eine differenzierte Verkehrssteuer nach Luzerner Vorbild einzuführen, die jedoch zusätzlich auf das Fahrverhalten (Emissionen) auszurichten sei. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer habe eine betragsmässig entsprechende Entlastung der Kantonssteuer zu bewirken (Ertragsneutralität), soweit es um die Internalisierung der externen Kosten⁵

³ vom 7. Oktober 1983 (Umweltschutzgesetz [USG]; SR 814.01).

⁴ Aktualisierung vom 23. Mai 2000.

⁵ Als externe Kosten werden diejenigen bezeichnet, die nicht von denen getragen werden, die sie verursachen.

gehe. Zudem sei zu prüfen, ob nicht mehr als ein Drittel der Unterhaltskosten für Kantons- und Nationalstrassen aus der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden könne.

Am 12. Juli 2005 unterbreitete die Sicherheitsdirektion dem Regierungsrat Bericht und Antrag zu einem Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr zur ersten Lesung. Dieser Entwurf basierte in den Grundzügen auf den Absichtserklärungen des Regierungsrates vom 30. März 1999. Der Regierungsrat beauftragte die Sicherheitsdirektion, den Entwurf unter folgenden Vorgaben zu überarbeiten: Die Kilometerfahrleistung sei mit einem einfach ausgestalteten Bonussystem zu berücksichtigen. Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter seien mit einem Zuschlag zu belasten. Eine Reduktion des Steuerfusses der allgemeinen Kantonssteuer um den Betrag der internalisierten Verkehrskosten sei knapp vor der NFA-Finanzierungsvorlage wenig sinnvoll. Es sei im Rahmen der Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes auf eine Reduktion des Steuerfusses zu verzichten und erst später im Rahmen der NFA-Vorlage vorzunehmen. Zum weiteren Vorgehen beschloss der Regierungsrat, die im Bericht aufgeführten fünf parlamentarischen Vorstösse (vier Motionen, eine Interpellation) separat in einer Vorlage durch den Regierungsrat zu Handen des Kantonsrates zu verabschieden. Dabei sei die Grundausrichtung der Gesetzesrevision auf Grund der obigen Beschlüsse aufzuzeigen.

Am 4. Mai 2006 behandelte der Kantonsrat den Bericht, Antrag und die Antwort des Regierungsrates zu den Motionen Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb⁶, Heinz Tännler betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"⁷, Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer⁸ sowie Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge⁹ und zur Interpellation Alois Gössi und Markus Jans betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV)¹⁰ vom 4. April 2006¹¹. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr¹² zu revidieren. Insbesondere gehe es darum, die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen nach dem Verursacherprinzip auszugestalten. Der Regierungsrat sehe vor, neu die Steuern für Personenwagen auf der Grundlage des Treibstoffverbrauchs, der Motorleistung und der jährlichen Kilometerfahrleistung (Bonussystem) zu berechnen. Für die übrigen Fahrzeugarten werde die geltende Berechnung beibehalten. Dieselfahrzeuge, welche die Euro 04-Norm nicht erfüllten, hätten einen Steuerzuschlag zu entrichten. Die Strassenverkehrssteuern seien angemessen zu erhöhen, nachdem die Motorfahrzeugsteuersätze seit 1986 praktisch unverändert geblieben seien. Zudem sei 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 abzugelten. Im Hinblick auf die Umsetzung dieses Modells beantragte der Regierungsrat dem Rat, die vier Motionen für nicht erheblich zu erklären. Die AGF¹³ und die SP stimmten der vom Regierungsrat umschriebenen Gesetzesvorlage für eine nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer zu. Namens der FDP anerkannte der Motionär Thomas Lötscher, dass eine ertragsneutrale Differenzierung der Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien gerechtfertigt sei. Der Motionär sprach sich aber gegen eine Erhöhung der Steuern aus und kritisierte

⁶ vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

⁷ vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

⁸ vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

⁹ vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

¹⁰ vom 11. März 2004 (Vorlage Nr. 1224.1 - 11440).

¹¹ Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008.

¹² vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22).

¹³ Alternative Grüne Fraktion; früher Alternative Fraktion (AF).

die Berücksichtigung der Motorenleistung. In der von der Regierung skizzierten Form sei die Vorlage unbrauchbar. Die SVP und CVP äusserten sich ebenfalls kritisch zur vorgesehenen Vorlage des Regierungsrates. Der Rat beschloss, alle vier Motionen für erheblich zu erklären. Die Interpellation Gössi / Jans wurde vom Rat zur Kenntnis genommen.

2. Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007

Die Zentralschweizer Umweltschutzdirektoren-Konferenz (ZUDK) beauftragte am 27. April 2006 die kantonalen Umweltschutzfachstellen, den Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung zu aktualisieren. Am 21. Mai 2007 verabschiedete die ZUDK den neuen Massnahmenplan II und beauftragte die Zentralschweizer Kantone, die Massnahmen in Kraft zu setzen. Eine der zur Diskussion stehenden Massnahmen befasste sich mit der "Ökologisierung" resp. der Anpassung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern. Auf Initiative der ZUDK und des Kantons Uri entwickelten die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa), Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Strassenverkehrsämter, Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes sowie Expertinnen und Experten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ) ein gemeinsames Rabattmodell.

Da mehrere Regierungsratskonferenzen von einer ökologisch ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer betroffen sind, regte die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) mit Einladung vom 25. Juli 2007 an, am 27. August 2007 in Bern einen runden Tisch unter Einbezug aller betroffenen Regierungsratskonferenzen und Bundesämtern sowie der asa durchzuführen, um das weitere Vorgehen zu koordinieren. Gleichzeitig mit der Einladung führte die BPUK bei den Kantonsregierungen ein Vernehmlassungsverfahren zur Einführung einer nach ökologischen Kriterien differenzierten Motorfahrzeugsteuer bzw. zum vorgeschlagenen Rabattmodell durch. Am 27. August 2007 beauftragten die Teilnehmenden am runden Tisch die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) mit der Koordination der Einführung des Rabattmodells in die kantonalen Steuergesetzgebungen.

Mit Schreiben vom 11. September 2007 an die BPUK befürwortete der Regierungsrat des Kantons Zug das Rabattmodell der asa. Nach der Auswertung der Vernehmlassungsantworten der BPUK vom 22. Oktober 2007 unterstützte die Mehrheit der Kantone das vorgeschlagene Modell. Auf Grund der Umfrageergebnisse beantragte die BPUK der KKJPD, beim Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Realisierung der Umweltetikette¹⁴ mit hoher Priorität zu beantragen.

An der Herbstversammlung vom 15./16. November 2007 beschloss die KKJPD, den Kantonen nahe zu legen, bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern den Empfehlungen der asa zu folgen. Mit Schreiben vom 20. November 2007 forderte die KKJPD das UVEK auf, in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen die Realisierung der Umweltetikette bis spätestens 2010 mit hoher Priorität voranzutreiben.

Gemäss Protokoll vom 18./19. Dezember 2007 verabschiedete der Regierungsrat den Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung II, ergänzt mit Zuger Massnahmen. Zudem beschloss er, aus dem bestehenden Massnahmenplan unter anderem die Massnahme 2 *Differenzierte und variabilisierte Motorfahrzeugsteuer*, die dem ursprünglich vom Regierungsrat vorge-

¹⁴ Die Bemessungsgrundlage des Rabattmodells der asa beruht auf der geltenden Energieetikette des Bundes, voraussichtlich ab 2010 soll diese durch die Umweltetikette des Bundes abgelöst werden; zu den Begriffen der Energieetikette bzw. Umweltetikette siehe Fussnote 20.

sehenen Strassenverkehrssteuermodell vom 4. April 2006¹⁵ entsprach, nicht weiter zu verfolgen und abzuschreiben und sie durch die neue Massnahme Z1 *Rabattsystem in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern* zu ersetzen.

Im Sommer 2009 führte das UVEK eine Anhörung bei den Kantonen zur Einführung verbrauchsabhängiger kantonalen Motorfahrzeugsteuern und zum vorgeschlagenen Verordnungsentwurf über die Kennzeichnung neuer Personenwagen mit der Umweltetikette (Umweltetiketten-Verordnung; UEV) durch. Mit Schreiben vom 18. August 2009 unterstützte der Regierungsrat die vorgeschlagene Regelung, da sie vollumfänglich die Anliegen der KKJPD berücksichtigte.

Am 14. Oktober 2009 veröffentlichte das UVEK den Anhörungsbericht zum Entwurf UEV. Wie dem Bericht zu entnehmen ist, wurde die neue Umweltetikette im Grundsatz mehrheitlich begrüsst. Gleichzeitig wurden viele, teils widersprüchliche Änderungsvorschläge eingebracht. Die Verordnung wird nun auf Grund der Ergebnisse der Anhörung überarbeitet. Die Vorlage soll voraussichtlich im Frühjahr 2010 vom Bundesrat verabschiedet und per 1. August 2010 in Kraft gesetzt werden. Ab 1. Januar 2011 soll die neue Umweltetikette die heute geltende Energieetikette ablösen¹⁶.

III. GRUNDZÜGE DES RABATTMODELLS DER ASA

Wissenschaftliche Studien der ETHZ¹⁷ belegen, dass Rabattmodelle eine positive Lenkungswirkung aufweisen und auf hohe Akzeptanz stossen. Folgende Voraussetzungen müssen dazu erfüllt sein: Erstens ist der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf in Verbindung zu bringen und muss so ausgestaltet sein, dass er betragsmässig spürbar ist. Zweitens ist der Rabatt zeitlich auf drei, höchstens vier Jahre zu befristen, um eine optimale Wirkung zu erzielen. Und drittens muss der Rabatt an eine gut kommunizierbare Bemessungsgrundlage anknüpfen und so zu Marketingzwecken von den Fahrzeughändlerinnen und -händlern verwendet werden können. Auf der Grundlage dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse der ETHZ basiert das vorliegende in Zusammenarbeit mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern sowie den Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes entwickelte Mustermodell der asa.

Das Mustermodell umfasst die folgenden Hauptpunkte:

- Das Rabattmodell lässt sich einfach in die bestehenden Steuersysteme einbauen. Eine grundsätzliche Umgestaltung bzw. eine Harmonisierung der verschiedenen kantonalen Berechnungssysteme ist nicht erforderlich.
- Der Rabatt richtet sich nach einfachen, allgemeingültigen und dynamisierbaren Bemessungsgrundlagen. Mit der Anknüpfung an die geltende Energieetikette bzw. (künftigen) Umweltetikette wird laufend und einheitlich der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt.
- Das Rabattmodell ist klar auf die umweltschonendsten Fahrzeuge ausgerichtet, um eine starke Lenkungswirkung zu erzielen und keine Streusubventionen auszuschütten.

¹⁵ Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008.

¹⁶ Pressemitteilung des UVEK zum Anhörungsbericht Entwurf UEV vom 14. Oktober 2009; www.news.admin.ch/message/?lang=de&msg-id=29517.

¹⁷ P. de Haan, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 14, ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM 1516, 8. März 2007.

- Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden und zeitlich befristet. Dadurch wird der Vollzug vereinfacht und die Lenkungswirkung optimiert.
- Das Rabattmodell ist möglichst einfach auszugestalten mit minimalen Ausnahmeklauseln, um einfach kommunizierbar zu bleiben. Dies gilt insbesondere für die Regelung von Spezialfahrzeugen¹⁸.

IV. ZIELSETZUNGEN DER TEILREVISION

1. Steuerrabatt für emissionsarme Fahrzeuge

Mit der Übernahme des Rabattmodells der asa sollen umweltschonende Fahrzeuge bei der Motorfahrzeugsteuer begünstigt werden. Damit wird ein Anreizsystem zum Kauf sparsamer und emissionsarmer Fahrzeuge geschaffen. Das Modell will gezielt die besten Fahrzeuge fördern, indem es sich laufend am aktuellen Stand der Technik orientiert. Die Qualifizierung "beste" Fahrzeuge erfolgt durch den Bund, vorerst durch die Klassifizierung der Energieetikette, später (voraussichtlich ab 2011¹⁹) durch die Umweltetikette auf der Grundlage der Kriterien für emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge (KeeF)²⁰.

2. Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge

Um die Lenkungswirkung zum Kauf sparsamer und wenig Schadstoff ausscheidender Fahrzeuge noch zu verstärken, werden "schlechte" bzw. umweltbelastende leichte Motorfahrzeuge (bis 3'500 kg Gesamtgewicht²¹) mit einem Steuerzuschlag (Malus) von 30 Prozent belastet. Der Zuschlag soll Käuferinnen und Käufer leichter Motorwagen animieren, leistungsschwächere und somit umweltschonendere Personenwagen und Lieferwagen zu kaufen. Der Zuschlag wird erhoben auf Fahrzeuge, die nach der Energieetikette den Energieeffizienz-Klassen F und G²² angehören (§ 13^{ter} Abs. 1 Bst. a). Dabei handelt es sich vor allem um hubraum- und leistungsstarke Personenwagen der gehobenen Preisklasse. Das gleiche gilt für Fahrzeuge mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (§ 13^{ter} Abs. 1 Bst. b). Eine solche Motorengrösse stellt bei leichten Motorfahrzeugen eine Übermotorisierung dar, die zu einem unnötig hohen CO₂-Ausstoss (von mehr als 260 g/km CO₂) führt. Nach der geltenden Energieetikette²³ gibt es aber einzelne Fahrzeuge, die trotz einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum der Energieeffizienzklasse A angehören und damit rabattberechtigt sind (§ 13^{bis} Abs. 1 und 2). Für diese Fahrzeuge gilt der Steuerzuschlag nicht (§ 13^{ter} Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil). Damit ist sichergestellt, dass rabattberechtigte Fahrzeuge nicht gleichzeitig zuschlagspflichtig sind.

¹⁸ aus Publikation der asa "Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen", Empfehlung der asa, 2. Juli 2007, S. 5.

¹⁹ siehe Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007*.

²⁰ Das Bundesamt für Energie (BFE) hat eine Energieetikette eingeführt, die sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht der Fahrzeuge orientiert. Sie ist seit 1. Oktober 2002 (Änderung der Energieverordnung [EnV; SR 730.01] vom 4. September 2002; AS 2002 Bd. III S. 3005) in Kraft und wird alle zwei Jahre an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die letzte Änderung erfolgte am 31. Januar 2008, in Kraft seit 1. Juli 2008. Gleichzeitig hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) Bemessungskriterien zur objektiven Umweltbelastung der Fahrzeuge (v.a. CO₂-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) entwickelt, die sog. Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat dem BFE und BAFU den Auftrag erteilt, die Energieetikette in eine Umweltetikette weiterzuentwickeln (aus asa-Publikation, a.a.O., S. 4f.).

²¹ Art. 10 Abs. 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

²² Anhang 3.6 Ziff. 2.2.3 Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01).

²³ Änderung vom 31. Januar 2008 (Inkrafttreten am 1. Juli 2008).

Der Steuerzuschlag ist jährlich zu entrichten und gilt unbefristet. Er gilt nur für leichte Motorfahrzeuge. Schwere Motorfahrzeuge (ab 3'500 kg Gesamtgewicht²⁴) unterliegen bereits der lenkungswirksamen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)²⁵.

Der Steuerzuschlag gilt nicht für Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bereits einen leichten Motorwagen der Energieeffizienz-Klassen F und G oder ein Motorfahrzeug mit mehr als 2'500 ccm Hubraum besitzen. Sie bezahlen für ihr Fahrzeug lediglich die ordentliche Jahressteuer der betreffenden Fahrzeugkategorie. Kommt es später zu einem Halterwechsel, hat die neue Fahrzeughalterin/der neue Fahrzeughalter zusätzlich zur Jahressteuer den Steuerzuschlag gemäss § 13^{ter} Abs. 1 zu bezahlen.

Keinen Steuerzuschlag haben Veteranenfahrzeuge²⁶ zu bezahlen (§ 13^{ter} Abs. 2; siehe auch Abschn. VII § 13^{ter} *Steuerzuschlag*).

3. Vollzugstauglichkeit des Bonus-Malus-Systems

Das vorliegende Bonus-Malus-System beruht auf einem gemeinsam von der asa, den kantonalen Strassenverkehrsämtern, den Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes sowie von der ETHZ erarbeiteten Vorschlag. Der Regierungsrat hält die Einführung eines Steuermodells für sinnvoll, das auch andere Kantone - entsprechend den Empfehlungen der KKJPD vom 15./16. November 2007 - umsetzen wollen. Das Modell ist so ausgestaltet, dass es unabhängig von den geltenden Bemessungsgrundlagen für die Motorfahrzeugsteuer eingeführt werden kann. Aus diesem Grund drängt sich auch keine Totalrevision des geltenden Steuergesetzes auf.

Die Stärke des vorgeschlagenen Steuermodells liegt insbesondere darin, dass es zunächst auf die einfache, anerkannte Bemessungsgrundlage der Energieetikette²⁷ des Bundes ausgerichtet ist, die laufend dem aktuellen Stand der Technik²⁸ angepasst wird. Zudem treibt der Bund die Weiterentwicklung der Energieetikette zur Umweltetikette²⁹ rasch voran, die eine Differenzierung nach umfassenden, ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien³⁰ gestattet. Die geltenden Energieeffizienz-Klassen (A bis G) werden durch die Klassen (A bis G) der Umweltetikette ersetzt (Art. 11 Entwurf UEV³¹). Die Einteilung der Fahrzeuge in die sieben Klassen A bis G erfolgt auf Grund der zwei Kriterien Energieeffizienz und Umweltbelastung³². Sobald der Bund die Umweltetiketten-Klassen einführt, ersetzen diese die heute geltenden Energieeffizienz-Klassen (§ 19^{ter} Abs. 1; voraussichtlich im Jahr 2011³³). Die gesetzlichen Bestimmungen müssen nicht mehr angepasst werden.

²⁴ Art. 10 Abs. 2 VTS.

²⁵ Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (Schwerverkehrsabgabengesetz [SVAG]; SR 641.81).

²⁶ Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.

²⁷ Anhang 3.6 Ziff. 2.2.3 Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01).

²⁸ Die letzte Anpassung datiert vom 31. Januar 2008 (In Kraft seit 1. Juli 2008).

²⁹ Umweltetiketten-Verordnung; UEV.

³⁰ sog. Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef).

³¹ vom 1. Juli 2009.

³² Erläuterungen zum Entwurf UEV vom 1. Juli 2009 S. 5 Abschn. 4.

³³ siehe Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007*.

4. Veräusserung von Kontrollschildern

Eine weitere Neuerung sieht § 1 *Geltungsbereich* vor. Der neu geschaffene Abs. 3 räumt dem Regierungsrat die Möglichkeit ein, besonders begehrte Kontrollschilder von ideellem Wert, die sich im Depot des Kantons befinden, durch das Strassenverkehrsamt veräussern zu lassen. Im Vordergrund steht dabei, besonders interessante Kontrollschildnummern mittels Versteigerung³⁴ an die meistbietende Person verkaufen zu lassen. Möglich wäre aber auch ein Verkauf der Kontrollschilder zu einem im Voraus festgesetzten Preis. Beide Varianten sind Massnahmen im Rahmen des Projekts Staatsaufgabenreform (STAR) der kantonalen Verwaltung. Das Ziel dieser Massnahmen ist es, einen möglichst hohen Erlös erzielen zu können. Gleichzeitig ist das Verfahren so auszugestalten, dass der personelle Aufwand durch das Strassenverkehrsamt möglichst gering ist. Beschliesst der Regierungsrat, von seiner Kompetenz Gebrauch zu machen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

Für die Veräusserung kommen vorerst die Kontrollschilder im Depot des Kantons in Frage. Um auch langfristig genügend interessante Kontrollschilder zur Verfügung zu haben, werden alle Kontrollschilder zur Veräusserung ausgeschieden, die länger als ein Jahr im Depot lagern.

§ 1 Abs. 3 berührt die geltende langjährige Praxis der freien Übertragbarkeit von Kontrollschildern nicht. Auch wenn der Regierungsrat von seiner Kompetenz Gebrauch macht und Kontrollschilder im Depot des Kantons veräussern lässt, können die übrigen Kontrollschilder wie bisher gegen Bezahlung einer Gebühr frei von einer Fahrzeughalterin/einem Fahrzeughalter auf eine andere Fahrzeughalterin/einen anderen Fahrzeughalter übertragen werden. Voraussetzung ist nur, dass die neue Fahrzeughalterin/der neue Fahrzeughalter die gesetzlichen Immatrikulationsvorschriften erfüllt und das Motorfahrzeug seinen Standort im Kanton Zug hat.

V. EXKURS: PARTIKELFILTER

Mit Partikelfiltern kann der Feinstaubausstoss (PM 10-Emissionen) bei dieselbetriebenen Fahrzeugen verringert werden. Bei den Partikelfiltern sind zwei verschiedene Systeme möglich: Bei geschlossenen Partikelfiltersystemen ist der Filter in den Motor des Fahrzeugs integriert und damit Teil des Motors. Bei offenen Partikelfiltersystemen wird der Filter nachträglich ausserhalb des Motorenbereichs angebracht. Geschlossene Systeme erreichen einen viel höheren Wirkungsgrad als offene Systeme.

Der Bund sieht nicht vor, generell eine Partikelfilterpflicht für Motorfahrzeuge mit Dieselmotoren einzuführen. Er hat sich für den Weg entschieden, die EG-Richtlinien bzw. die geltenden Grenzwerte (Emissionscodes) betreffend PM 10-Emissionen der EU zu übernehmen. Dadurch führt er indirekt eine "Filterpflicht" ein, indem die massgeblichen Grenzwerte nur noch mit Partikelfiltern erreicht werden können.

1. Leichte Motorfahrzeuge

Geschlossene Partikelfiltersysteme können nur bei neu in Verkehr gesetzten leichten Motorfahrzeugen (Personenwagen)³⁵ serienmässig eingebaut werden. Bereits heute werden 90 Prozent aller neuen Personenwagen mit Dieselmotoren³⁶ mit geschlossenen Partikelfiltern

³⁴ zur Versteigerung siehe Art. 229ff. Obligationenrecht (OR; SR 220).

³⁵ bis 3'500 kg Gesamtgewicht.

³⁶ Im Jahr 2007 verfügten 13.26 Prozent des gesamten Personenwagenbestands über einen Dieselmotor (aus Publikation von auto-schweiz "Immatrikulation von neuen Personenwagen", März 2008).

ausgeliefert. Mit diesen kann der Partikelaustritt (PM 10-Emissionen) um mehr als 95 Prozent³⁷ vermindert werden. Geschlossene Partikelfilter können aber nicht nachträglich ins Motorenmanagement von Personenwagen eingebaut werden. Personenwagen können deshalb nur mit offenen Partikelfiltern nachgerüstet werden. Diese erreichen lediglich einen Wirkungsgrad von 30 bis 70 Prozent³⁸. Das Nachrüsten von Personenwagen mit Partikelfiltern kostet ca. 900 bis 1'500 Franken.

Im Kanton Zug sind 10'294 Personenwagen und 2'493 Lieferwagen mit Dieselmotoren immatrikuliert (Stand April 2008). Davon verfügen 3'258 Personenwagen über einen (geschlossenen oder offenen) Partikelfilter. Das Durchschnittsalter der Motorfahrzeuge beträgt 7.7 Jahre. Für die ältesten Fahrzeuge³⁹ gibt es in der Regel keine Nachrüstfilter.

Der Ausstoss an PM 10-Emissionen von dieselbetriebenen Personenwagen beträgt nur 1.7 Prozent der Gesamtbelastung von ca. 21'000 Tonnen PM 10-Emissionen in der Schweiz⁴⁰. Würden alle dieselbetriebenen Personenwagen in der Schweiz mit offenen Partikelfiltern nachgerüstet, könnte der Partikelaustritt zusätzlich um 0.7 Prozent reduziert werden. Bezogen auf den Kanton Zug bedeutet dies, dass sich durch das Nachrüsten aller im Kanton immatrikulierten Personenwagen mit Dieselmotoren der gesamte Schadstoffausstoss um gerade mal 0.011 Prozent verringern würde.

Bei dieser Ausgangslage ist die Einführung einer generellen Filterpflicht für Personenwagen mit Dieselmotoren nicht sinnvoll. Der Regierungsrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Bonus-Malus-System mehr erreichen zu können. Durch den gewährten Steuerbonus beim Kauf eines Fahrzeugs der Energieeffizienz-Klasse A (§ 13^{bis} Abs. 1 und 2) verbunden mit dem jährlich zu leistenden Steuerzuschlag beim Kauf eines Fahrzeugs der Energieeffizienz-Klasse F oder G (§ 13^{ter} Abs. 1 Bst. a) oder eines Fahrzeugs mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (§ 13^{ter} Abs. 1 Bst. b) wird sich der Fahrzeugbestand in fünf bis sieben Jahren so erneuern, dass die grosse Mehrheit der Personenwagen über einen (geschlossenen) Partikelfilter verfügen wird. Der Regierungsrat lehnt deshalb die Einführung einer generellen Filterpflicht für leichte Motorfahrzeuge ab.

2. Schwere Motorfahrzeuge

Im Gegensatz zu den leichten Motorfahrzeugen ist bei den schweren Motorfahrzeugen (ab 3'500 kg Gesamtgewicht) ein Nachrüsten mit geschlossenen Partikelfiltern möglich. Das vorliegende neue Bonus-Malus-System betrifft aber nur leichte Motorfahrzeuge. Aus diesem Grund wäre es verfehlt, im Rahmen der vorliegenden Gesetzesrevision eine Partikelfilterpflicht für schwere Motorfahrzeuge einzuführen. Zudem unterliegen schwere Motorfahrzeuge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche die Emissionswerte in den Kilometeransätzen berücksichtigt. Der Regierungsrat verzichtet deshalb auch bei den schweren Motorfahrzeugen ausdrücklich auf die Einführung einer generellen Filterpflicht.

³⁷ aus Publikation des Touring Club Schweiz (TCS) "Partikelfilter und PW-Nachrüstung", TCS-Knowboard, März 2006, S. 24f.

³⁸ aus TCS-Publikation, a.a.O., S. 24f.

³⁹ 686 Fahrzeuge mit Emissionscode 00 oder 01; Fahrzeugausweis Ziff. 72 (Stand April 2008)

⁴⁰ aus TCS-Publikation, a.a.O., S. 24f.

VI. VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 19. Dezember 2008 bis 23. März 2009. Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten waren alle im Kantonsrat vertretenen politischen Parteien sowie die interessierten Kreise (Touring Club Schweiz [TCS], Automobil Club der Schweiz [ACS], Autogewerbeverband der Schweiz [AGVS], Motorradgaragenverband [FMGV], Schweizerischer Fahrlehrer Verband, Gewerbeverband Kanton Zug, Zuger Wirtschaftskammer, Zuger Bauernverband, Verkehrs-Club der Schweiz [VCS], WWF Zug, Pro Natura Zug, Pro Infirmis Zug, Pro Senectute Kanton Zug).

Die Zuger Wirtschaftskammer verzichtete auf die Einreichung einer Vernehmlassung. Der ACS, FMGV, Schweizerische Fahrlehrer Verband, Zuger Bauernverband sowie Pro Natura Zug reichten keine Vernehmlassung ein.

Zusätzlich vernehmen liess sich die Lungenliga.

1. Ergebnis zum Bonus-Malus-System

a. Mit Ausnahme der SVP äusserten sich alle Vernehmlassenden⁴¹ grundsätzlich positiv zum vorgesehenen Bonus-Malus-System. Der WWF⁴², VCS, die SP und die ALG⁴³ beantragten, das Bonus-Malus-System noch wirksamer auszugestalten, indem der Steuerzuschlag gemäss § 13^{ter} erhöht und weitere Fahrzeugklassen mit einem Zuschlag belegt werden sollten. Die ALG regte zudem an, die Zuschlagspflicht auch auf bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge zu erweitern. Zu § 13^{bis} *Steuerrabatt* beantragten der WWF und die ALG, beim Bonus grosszügiger zu sein (längere Geltungsdauer, höherer Bonus), gleichzeitig aber die Hubraumgrösse herabzusetzen und leichte Motorfahrzeuge von mehr als 2'000 bzw. 1'800 ccm Hubraum vom Steuerabatt auszuschliessen.

Die CVP beantragte, das Bonus-Malus-System müsse alle Effizienz-Klassen A bis G umfassen und nach einem abgestuften Tarif erfolgen. Gleich wie der Malus habe der Bonus unbefristet zu gelten.

Die FDP votierte dafür, das Bonus-Malus-System ausschliesslich an der Energieeffizienz auszurichten und die Hubraumgrösse als Bemessungsgrundlage ersatzlos zu streichen. Die Lenkungswirkung müsse in jeder Fahrzeugklasse gelten. Das Steuersystem müsse deshalb alle Effizienz-Klassen umfassen und abgestuft erfolgen.

Der Auto Gewerbe Verband sowie der Gewerbeverband⁴⁴ lehnten generell den Steuerzuschlag ab. Gemäss Auto Gewerbe Verband sei der Steuerrabatt hingegen auch auf Fahrzeugkäuferinnen und -käufer zu erweitern, die von einer schlechteren in eine bessere Energieeffizienz-Klasse wechselten. Und der Gewerbeverband regte an, auch für Gebrauchtwagen, die auf Grund einer Umrüstung einen niedrigeren Emissionsausstoss hätten, einen Bonus einzuführen.

⁴¹ Soweit die Vernehmlassenden zu einem Paragraphen keine Stellung genommen haben, wird von einer Gutheissung ausgegangen.

⁴² Die Reihenfolge der Vernehmlassenden richtet sich nach der Auswertung der Vernehmlassungen vom Juni 2009, welche die Stellungnahmen bzw. Anträge chronologisch nach Eingang der Vernehmlassungen aufführte.

⁴³ Alternative Grüne; früher Alternative (AL).

⁴⁴ Zu § 13^{ter} *Steuerrabatt* beantragte der Gewerbeverband, - bei Festhalten am Malus - den Bonus unbefristet zu gewähren.

b. Dem vorliegenden Bonus-Malus-System liegt das Förderprinzip zu Grunde. So soll primär mittels Bonus ein Anreiz zum Umsteigen auf ein umweltschonenderes Motorfahrzeug geschaffen werden. Deshalb sind nur gerade die emissionsärmsten leichten Motorfahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A rabattberechtigt. Als Ausgleich dazu sollen emissionsreiche Motorfahrzeuge mit einem Malus belastet werden. Dieser ist beschränkt auf die schlechtesten Energieeffizienz-Klassen F und G. Damit ist sichergestellt, dass eine optimale Lenkungswirkung erzielt wird. Es geht nicht darum, das "Auto fahren" selbst zu bestrafen. Aus diesem Grund lehnt der Regierungsrat ein auf alle Energieeffizienz-Klassen ausgerichtetes abgestuftes Bonus-Malus-System ab. Ebenso lehnt der Regierungsrat den Vorschlag der FDP ab, auf die Grösse des Hubraums zu verzichten. Ohne Berücksichtigung des Hubraums gäbe es innerhalb einer Steuerklasse stossende Ungerechtigkeiten⁴⁵. Zudem ist im Kanton Zug die durchschnittliche Hubraumgrösse (2'200 ccm) seit 2007 um ein Prozent gestiegen. Die Abschaffung des Hubraums als Steuerbemessungsgrundlage käme einer grundsätzlichen Abkehr vom heute geltenden Steuersystem gleich und bedingte eine Totalrevision des Strassenverkehrssteuergesetzes. Abzulehnen ist auch der Antrag der CVP, den Bonus nicht zu befristen. Bei einem unbefristeten Steuerrabatt würden Fahrzeughalterinnen und -halter während der gesamten Lebensdauer eines Motorfahrzeugs nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken bezahlen, obwohl das Fahrzeug nicht mehr der neuesten und umweltschonendsten Technologie entspräche. Hinzu kommt, dass ein unbefristeter Bonus - ohne unverhältnismässig hohen Malus als Ausgleich - langfristig nicht finanziert werden könnte. Der Regierungsrat ist deshalb überzeugt, mit der vorgeschlagenen Regelung ein ausgewogenes Steuersystem mit einer optimalen Lenkungswirkung zu schaffen. Zudem sind die Steuersätze im Vergleich zu den anderen Kantonen immer noch günstig, und der Kanton Zug bleibt damit konkurrenzfähig.

c. Abzulehnen ist zudem der Antrag der Lungenliga, Erdgasautos zusätzlich einen spezifischen Bonus zu gewähren. Das Gleiche gilt für die Vorschläge des WWF, alternative Antriebe nur soweit steuerlich zu begünstigen, als diese unter umwelt- und sozialverträglichen Kriterien erzeugt worden seien sowie ansässige Betriebe mittels Bonus zu fördern, die aus unverwertbaren organischen Resten (z.B. Grasabschnitt, Laubabfall) Treibstoffe herstellen. Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System richtet sich nach dem Emissionsausstoss eines Fahrzeugs. Aus diesem Grund wäre es systemwidrig, einzelne Antriebskonzepte von Fahrzeugen, die Fahrzeugherstellung oder bestimmte Betriebe zu berücksichtigen.

d. Die SVP verwarf als Einzige das vorgeschlagene Bonus-Malus-System. Sie votierte stattdessen dafür, die erheblich erklärten Motionen Rolf Schweiger⁴⁶, Heinz Tännler⁴⁷, Thomas Lötscher⁴⁸ und Thomas Villiger / Manuel Aeschbacher⁴⁹ gezielt umzusetzen.

Wie dem Abschn. IX *Parlamentarische Vorstösse* zu entnehmen ist, berücksichtigt die vorliegende Teilrevision weitgehend die Anliegen der Motionäre und setzt - soweit möglich und sinnvoll - die verbindlich erklärten Aufträge des Kantonsrates⁵⁰ um.

⁴⁵ Beispielsweise wäre ein Volvo V70 D5 (Diesel) mit 2'400 ccm Hubraum und einem Leergewicht von 1'704 kg gleich wie ein Renault Clio (Benzin) mit nur 1'150 ccm Hubraum und 1'195 kg Leergewicht in der gleichen Energieeffizienz-Klasse B eingestuft. Gemäss dem von der FDP beantragten Steuersystem würde der Renault Clio als Kleinfahrzeug im Verhältnis zum Volvo V70 als grosser Mittelklassewagen überproportional stark besteuert.

⁴⁶ vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

⁴⁷ vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

⁴⁸ vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

⁴⁹ vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

⁵⁰ KRP 2003 - 2006, Bd. III, Ziff. 876, S. 1817ff.

e. Der Gewerbeverband und die SVP lehnten die mit dem Bonus-Malus-System verbundene generelle Erhöhung der Steuersätze um ca. zehn Prozent ab. Die FDP stimmte der Erhöhung nur zu, soweit sie zur Sicherstellung einer ertragsneutralen Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems erforderlich sei. Eine Berücksichtigung der Teuerung lehnte die FDP ab.

Auf Grund der angestrebten Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems werden mittel- bis langfristig die kurzfristig erzielten Mehreinnahmen zurückgehen. Aus diesem Grund ist eine Steuererhöhung um zehn Prozent erforderlich, um langfristig das vorgeschlagene Steuermodell finanzieren bzw. die Steuererträge auf dem heutigen Niveau halten zu können.

Seit Inkrafttreten des geltenden Strassenverkehrssteuergesetzes im Jahr 1986 (Punkttestand 108.2) ist die Teuerung bis 2009 (Punkttestand 159.5) um über 47 Prozent gestiegen. Dennoch lehnt der Regierungsrat eine weitere Steuererhöhung⁵¹ zur Berücksichtigung der aufgelaufenen Teuerung ab, weil eine generelle Erhöhung von mehr als zehn Prozent unverhältnismässig wäre.

Der Regierungsrat hält deshalb an der vorgeschlagenen Erhöhung der Steuersätze von zehn Prozent fest.

2. Ergebnis zur Veräusserung von Kontrollschildern

Der Auto Gewerbeverband, die CVP sowie der Gewerbeverband sprachen sich gegen die Veräusserung von besonders begehrten Kontrollschildern aus. Während sich die Gewerbeverbände auf die Gleichbehandlung beriefen, stufte die CVP das Verhältnis Aufwand und Ertrag als unverhältnismässig ein.

Der Regierungsrat will - in Übereinstimmung mit der Mehrheit der Vernehmlassenden - im Rahmen des STAR-Projekts an der vorgeschlagenen Möglichkeit festhalten, Kontrollschilder veräussern zu können.

3. Anträge zur Einführung einer Partikelfilterpflicht

Der VCS, WWF, die SP und die ALG beantragten die Einführung einer Partikelfilterpflicht für leichte und schwere Motorfahrzeuge. Als Alternative zu einer generellen Filterpflicht schlug der WWF und die SP vor, nach Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesrevision alle Dieselfahrzeuge (ausgenommen Veteranenfahrzeuge), die nicht mit einem Partikelfilter nachgerüstet seien, mit einem Zuschlag von mindestens 30 Prozent zu belasten.

Der Regierungsrat hält an seiner Entscheidung fest, weder für leichte noch für schwere Motorfahrzeuge eine generelle Filterpflicht einzuführen. Zur Begründung siehe Abschn. V *Exkurs: Partikelfilter*.

4. Weitere Anträge

a. Der VCS regte an, bei der Besteuerung den Verbrauch eines Fahrzeugs zu berücksichtigen⁵².

⁵¹ neben den erforderlichen zehn Prozent zur langfristigen Finanzierung des Bonus-Malus-Systems.

⁵² Der VCS beantragte zudem, der Bund müsse die Kraftstoffpreise erhöhen, um damit externe Kosten des Motorfahrzeugverkehrs abdecken zu können. Dieser Antrag kann nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision sein, weshalb er nicht näher geprüft wird.

Das ursprünglich vom Regierungsrat vorgesehene Strassenverkehrssteuermodell⁵³ sah u.a. eine Besteuerung nach Verbrauch⁵⁴ vor. Gemäss Protokoll vom 18./19. Dezember 2007 beschloss der Regierungsrat, im Rahmen der Verabschiedung des Zentralschweizer Massnahmenplans Luftreinhaltung II dieses Steuermodell nicht weiter zu verfolgen und abzuschreiben und durch die Massnahme Z1 *Rabattsystem in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern* zu ersetzen. Der Regierungsrat lehnt deshalb die Berücksichtigung des Verbrauchs eines Fahrzeugs ab.

b. Der WWF und die SP votierten dafür, ein finanzielles Anreizsystem für Personen zu schaffen, die ganz auf ein Fahrzeug verzichteten. So sei beispielsweise Personen, die nicht Halterin/Halter eines Motorfahrzeugs seien, ein finanzieller Beitrag an Abonnemente der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu gewähren.

Das vorliegende Steuersystem will das Kaufverhalten von Fahrzeughalterinnen und -halter beeinflussen und ein Anreiz zum Kauf sparsamer und emissionsarmer Motorfahrzeuge schaffen. Es kann deshalb nicht darum gehen, Personen, die ganz auf ein Fahrzeug verzichten, finanziell zu belohnen. Unabhängig davon wäre die Umsetzung des vorgeschlagenen Antrags mit einem unverhältnismässig grossen administrativen Aufwand verbunden.

c. Der TCS beantragte, die auf Grund des Bonus-Malus-Systems erzielten Mehrerträge seien zweckgebunden für den motorisierten Individualverkehr einzusetzen und dürften nicht in die allgemeine Staatskasse fliessen. Der WWF, die SP und die ALG hingegen sprachen sich dafür aus, allfällige erzielte Mehrerträge zur Deckung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zu verwenden.

Das ursprünglich vom Regierungsrat vorgesehene Strassenverkehrssteuermodell⁵⁵ sah u.a. vor, einen Teil des Nettoertrags zur Deckung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zu verwenden⁵⁶. Wie bereits erwähnt⁵⁷ schrieb der Regierungsrat dieses Steuermodell ab. Allfällige Nettoerträge fliessen deshalb - gleich wie nach geltendem Recht - vollumfänglich in die Spezialfinanzierung *Strassenbau*⁵⁸.

d. Zu den übrigen Anträgen der Vernehmlassenden wird in Abschn. VII *Erläuterung der Teilrevision* unter den einzelnen Bestimmungen Stellung bezogen.

⁵³ vom 4. April 2006 (Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008).

⁵⁴ Die Vorlage sah vor, bei weniger als 5'000 km Fahrleistung Fahrzeughalterinnen und -haltern einen Steuerrabatt von 30 Prozent auf die Jahressteuer zu gewähren.

⁵⁵ vom 4. April 2006 (Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008).

⁵⁶ Die Vorlage sah vor, einen Viertel des Steuerertrags aus den Steuern im Strassenverkehr in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen zu lassen, um dort verbuchten Aufwand - namentlich im Gesundheits- und Umweltbereich - zu decken. siehe Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007* bzw. Abschn. VI Ziff. 4 *Weitere Anträge* Bst. a.

⁵⁷ Gemäss § 35 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) führt der Kanton zur Spezialfinanzierung der National- und Kantonsstrassen eine Sonderrechnung. Einnahmequellen sind die Nettoerträge aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern und andere zweckgebundene Einnahmen sowie der für den Strassenbau bestimmte Kantonsanteil an den Treibstoffzöllen und -zollzuschlägen des Bundes. Hinzu kommen Zinserträge auf dem Überschuss der Spezialfinanzierung.

⁵⁸ Bei der Spezialfinanzierung Strassenbau handelt es sich um eine separat geführte Rechnung innerhalb der Staatsrechnung. Zum Stand der Spezialfinanzierung Strassenbau siehe mündliche Antwort des Regierungsrates zur Interpellation der CVP-Fraktion betreffend Finanzstrategie für die "Spezialfinanzierung Strassenbau" gemäss KRP vom 27. Juni 2007 Ziff. 140, S. 302ff..

VII. ERLÄUTERUNG DER TEILREVISION

Zur Vermeidung von Wiederholungen verzichten wir auf eine ausführliche und breite Kommentierung jeder einzelnen Gesetzesbestimmung, da wir die wichtigen Neuerungen den Grundzügen nach bereits im vorangehenden Abschn. IV *Zielsetzungen der Teilrevision* erläutert haben. Die nachfolgenden Anmerkungen beschränken sich auf notwendige Ergänzungen und Präzisierungen. Soweit einzelne Paragraphen dem geltenden Recht entsprechen und lediglich redaktionelle Anpassungen⁵⁹ erfolgen, erübrigt sich ein Kommentar.

§ 1 Geltungsbereich

Die Abs. 1 und 2 werden beibehalten und erfahren keine Änderung. Neu ist Abs. 3. Mit dieser Bestimmung wird die erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat die Möglichkeit einräumt, Kontrollschilder mit besonders begehrten Nummern von ideellem Wert durch das Strassenverkehrsamt veräussern (Versteigerung oder Verkauf zu einem im Voraus festgesetzten Preis) zu lassen. Es handelt sich nur um eine Kann-Vorschrift. Der Regierungsrat ist nicht verpflichtet, von der ihm zustehenden Kompetenz Gebrauch zu machen. Beschliesst er jedoch, Kontrollschilder mit besonderen Nummern veräussern zu lassen, hat er vorgängig das Verfahren in einer Verordnung zu regeln.

Siehe auch Abschn. IV Ziff. 4 *Veräusserung von Kontrollschildern*. Zu den Anträgen der Vernehmlassenden siehe Abschn. VI Ziff. 2 *Ergebnis zur Veräusserung von Kontrollschildern*.

§ 3 Steuersubjekt

§ 3 entspricht materiell dem geltenden Recht und wird lediglich geschlechtsneutral formuliert.

Wie die SVP in ihrer Vernehmlassung zu Recht festhält, wird im Rahmen einer Teilrevision in der Regel auf Anpassungen geschlechtsneutraler Formulierungen verzichtet. Vorliegend ist aber eine Anpassung von § 3 sachlich gerechtfertigt, weil nur gerade diese Bestimmung des Strassenverkehrssteuergesetzes eine geschlechtsspezifische Formulierung enthält.

§ 4 Steuerbefreiung

Die in § 4 Bst. a bis f aufgezählten Ausnahmen entsprechen praktisch dem geltenden Recht. Die Bst. d und f sehen zwei kleinere Neuerungen vor: Nach Bst. d sind Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei und des Rettungsdienstes⁶⁰ von der Steuerpflicht befreit. Das geltende Gesetz beschränkt die Steuerbefreiung auf Fahrzeuge, die mit besonderen Warnsignalen ausgerüstet sind. Diese Regelung hat sich aber administrativ als aufwendig erwiesen. Neu sind deshalb alle Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei und des Rettungsdienstes von der Steuerpflicht ausgenommen. Mit "Fahrzeugen der Feuerwehr" sind nur Fahrzeuge gemeint, deren Halterin die Feuerwehr ist. Ein privates Fahrzeug der Kommandantin bzw. des Kommandanten ist deshalb, selbst wenn es mit einem aufsetzbaren Blaulicht ausgerüstet ist, kein Fahrzeug der Feuerwehr im Sinne dieser Bestimmung. Nach Bst. f sind nicht nur wie bis anhin landwirtschaftliche Arbeitsanhänger (Ausnahmefahrzeuge), sondern auch landwirtschaftliche Anhänger von der Steuerpflicht befreit.

⁵⁹ Ausnahmsweise erfolgt eine Kommentierung einzelner Paragraphen, wenn Vernehmlassende zu der betreffenden redaktionellen Anpassung eines Paragraphen Anträge stellten.

⁶⁰ Die Steuerbefreiung gilt aber nur für den durch den Kanton geführten Rettungsdienst (§ 52 Abs. 1 GesG; BGS 821.1).

Eine weitere Neuerung sieht Bst. g vor. Danach sind neu auch Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, Motorfahrräder mit reinem elektrischen Antrieb und Behindertenfahrradkombinationen mit reinem elektrischen Antrieb von der Steuerpflicht ausgenommen.

§ 5 Steuererlass

Gleich wie nach geltendem Recht sieht auch der neue § 5 einen Steuererlass für Fahrzeuge von behinderten Personen vor. Auf ein Privatfahrzeug angewiesen sind Fahrzeughalterinnen und -halter, denen die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund ihres körperlichen Gebrechens nicht zumutbar ist. Wird dieses Angewiesensein auf ein Privatfahrzeug durch ein ärztliches Zeugnis belegt, besteht ein Anspruch auf Steuerbefreiung. Im Gegensatz zum geltenden Recht gilt der Steuererlass nur noch für ein Fahrzeug bis 2'000 ccm Hubraum. Weitere Fahrzeuge der anspruchsberechtigten (behinderten) Person sind steuerpflichtig.

Über das Gesuch entscheidet das Strassenverkehrsamt. Dies entspricht seit dem 1. Januar 2008 der geltenden Regelung. Am 12. Dezember 2007 delegierte nämlich die Sicherheitsdirektion die ihr zustehende Entscheidkompetenz ans Strassenverkehrsamt⁶¹.

Im Jahr 2007 erhielten 56 Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller für 56 Motorfahrzeuge eine Steuerbefreiung. Von diesen Fahrzeugen verfügen 14 über mehr als 2'000 ccm Hubraum. Nach der neuen Regelung kämen somit 14 Fahrzeuge nicht mehr in den Genuss der Steuerbefreiung.

Der Auto Gewerbe Verband beantragte, - entsprechend dem geltenden Recht - weiterhin für Motorfahrzeuge bis 3'000 ccm Hubraum die Steuer zu erlassen, weil komplizierte Umbauten häufig stärker motorisierte Fahrzeuge voraussetzten. Die SVP beantragte, § 5 ersatzlos zu streichen, wobei sie wohl eher meinte, generell auf eine Hubraumbeschränkung zu verzichten. Sowohl Pro Infirmis als auch Pro Senectute, die unmittelbar die Interessen der körperlich behinderten, betroffenen Personen vertreten, stimmten § 5 in der vorgeschlagenen Form ausdrücklich zu. Zudem erfordern Umbauten keine stärker motorisierten Fahrzeuge. Aus diesem Grund hält der Regierungsrat an der vorgeschlagenen Regelung fest.

§ 7 Steuer- und Bemessungsperiode

Abs. 1 und 2 entsprechen der geltenden Praxis. Abs. 1 regelt die Steuer- und Bemessungsperiode. Da die Steuer nach Tagen berechnet wird (§ 7^{bis} Abs. 1), ist sie vom Tag der Kontrollschilder-Immatrikulation bis und mit dem Tag, an dem das Kontrollschild deponiert wird, geschuldet. Abs. 2 regelt den Zeitpunkt der Steuererhebung.

Im Gegensatz zum geltenden Recht (§ 7 Abs. 1 Satz 2) sind neu halbjährliche Ratenzahlungen ausgeschlossen. Das Gleiche gilt bei der Rechnungsstellung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Der Ausschluss von Ratenzahlungen verringert den administrativen Aufwand des Strassenverkehrsamtes. Bei einer durchschnittlichen Steuerhöhe von 350 Franken⁶² ist dies vertretbar.

⁶¹ Verfügung über die Delegation von Entscheid- und Unterzeichnungsbefugnissen in der Sicherheitsdirektion vom 12. Dezember 2007 (BGS 153.753).

⁶² Nach Berechnungen des TCS im Jahr 2007 betragen die Steuerkosten für Personenwagen durchschnittlich 3.5 Prozent der Gesamtkosten.

§ 7^{bis} Steuerfestlegung

Steuern sind nur für die Zeit geschuldet, während der das Fahrzeug immatrikuliert ist (Berechnung nach Tagen; Abs. 1). Die neue Formulierung stellt eine Präzisierung der geltenden Praxis dar.

§ 9^{bis} Indexierung

§ 9^{bis} sieht neu eine Indexierung der Steuersätze vor. Nicht jede Änderung des Punktestands des Landesindex der Konsumentenpreise bewirkt jedoch gleich eine Anpassung. Der Regierungsrat kann die Steuersätze und Höchstgrenzen für das kommende Jahr nur dann der Teuerung anpassen, wenn sich der Indexstand bis 30. September des laufenden Jahres um mehr als zehn Punkte seit der letzten Anpassung verändert hat. Auf diese Weise bleiben die Steuersätze - trotz Indexierung - in der Regel während einiger Jahre stabil.

Seit Inkrafttreten des geltenden Strassenverkehrssteuergesetzes im Jahr 1986 (Punktestand 108.2) ist die Teuerung bis 2009 (Punktestand 159.5) um über 47 Prozent gestiegen. Dennoch lehnt der Regierungsrat eine Steuererhöhung zum Ausgleich der aufgelaufenen Teuerung ab. Wie bereits unter Abschn. VI Ziff. 1 *Ergebnis zum Bonus-Malus-System* Bst. e ausgeführt, ist eine generelle Steuererhöhung von zehn Prozent auf leichten Motorfahrzeugen erforderlich, um langfristig das vorliegende Bonus-Malus-Steuermodell finanzieren bzw. ertragsneutral ausgestalten zu können. Eine weitere Steuererhöhung zur Berücksichtigung der Teuerung wäre unverhältnismässig.

Der Kanton Zug hat im Vergleich mit den umliegenden Kantonen die tiefsten Motorfahrzeugsteuern⁶³. Auch bei einer moderaten Steuererhöhung von zehn Prozent gehören die Steuersätze des Kantons Zug immer noch zu den günstigen.

Während der WWF die Steuersätze rascher⁶⁴ an die Teuerung anpassen wollte, sprach sich die SP gar für eine automatische Teuerungsanpassung aus. Der Gewerbeverband hingegen beantragte, Abs. 2 ersatzlos zu streichen. Die vorgeschlagene Indexierung der Steuersätze und die Ausgestaltung der Bestimmung als Kann-Vorschrift ist eine ausgewogene Regelung, weshalb der Regierungsrat an ihr festhält.

§ 11 Besteuerung nach Hubraum

Die Berechnung der Jahressteuer nach Hubraum entspricht der geltenden Regelung. Der Grundbetrag wird beibehalten. Davon profitieren die hubraumschwachen Motorfahrzeuge. Die Erhöhung des Zuschlags von heute 11.50 Franken auf 13.00 Franken pro 100 ccm Hubraum entspricht einer Steuererhöhung von ca. 10 Prozent. Mit dieser Erhöhung kann langfristig die Erhaltung des bestehenden Steuerertrags gesichert werden, weil auf Grund der Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems mit den Jahren der Einnahmenanteil aus dem Steuerzuschlag (§ 13^{ter}) zurückgehen wird⁶⁵. Auch bei diesen neuen Ansätzen sind die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug im Vergleich zu den umliegenden Kantonen immer noch sehr günstig⁶⁶.

⁶³ siehe zum Vergleich asa-Publikation, a.a.O., Anhang I Übersicht über die kantonalen Motorfahrzeugsteuern: Danach liegen die Steuersätze im Kanton Zug im Vergleich zu den umliegenden Kantonen im unteren Drittel.

⁶⁴ nicht erst bei einer Veränderung des Index-Punktestands um mehr als zehn Punkte.

⁶⁵ zur Begründung der Steuererhöhung siehe auch Abschn. VII § 9^{bis} *Indexierung* mit weiteren Verweisen.

⁶⁶ siehe zum Vergleich asa-Publikation, a.a.O., Anhang I Übersicht über die kantonalen Motorfahrzeugsteuern.

Ein moderater Aufschlag von ca. 10 Prozent beträgt bei einem durchschnittlich motorisierten Personenwagen (2'198 ccm Hubraum) ca. 35 Franken, bei den Motorrädern ca. 15 Franken. Die Steuererhöhung beschränkt sich vor allem auf leichte Motorfahrzeuge. Daraus ergeben sich Mehreinnahmen von ca. 2'050'000 Franken.

Neu werden Camping-Fahrzeuge⁶⁷ nicht mehr nach ihrem Gesamtgewicht (geltender § 12), sondern wie Personenwagen nach Hubraum besteuert (§ 11 Bst. a). Betroffen sind ca. 400 Wohnmotorwagen, was zu einer Steuereinbusse von ca. 35'000 Franken führt. Diese Mindereinnahme ist aber gerechtfertigt, um innerhalb der Fahrzeugklasse⁶⁸ Steuergerechtigkeit zu gewähren.

Der WWF beantragte, die Steuersätze entsprechend der effektiv aufgelaufenen Teuerung von ca. 43 Prozent zu erhöhen⁶⁹. Die ALG wollte die Steuersätze ebenfalls erhöhen und in Bezug auf die Grösse des Hubraums zusätzlich abstufen. Diese Anträge lehnt der Regierungsrat ab. Die vorgeschlagene Erhöhung der Steuersätze begründet sich nicht aus der seit 1986 aufgelaufenen Teuerung. Die höheren Steuersätze von ca. zehn Prozent sind erforderlich, um langfristig das vorgeschlagene Bonus-Malus-System finanzieren bzw. ertragsneutral ausgestalten zu können.

Siehe auch Abschn. VI Ziff. 1 *Ergebnis zum Bonus-Malus-System* Bst. e.

§ 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht

Es erfolgt eine Anpassung an die geltende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge⁷⁰, welche die frühere Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge⁷¹ ersetzte.

Wie bereits zu § 11 *Besteuerung nach Hubraum* erwähnt, werden neu leichte Wohnmotorwagen nicht mehr nach Gesamtgewicht sondern nach Hubraum besteuert. Aus diesem Grund unterstehen neu nur noch schwere Motorfahrzeuge der Besteuerung nach § 12.

Nach geltendem Recht besteht in Bezug auf die landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge ein Widerspruch zwischen § 12 und § 14 Abs. 3 *Reduzierte Besteuerung*. Gemäss der geltenden Praxis, die sich nach § 14 Abs. 3 richtet, wird auf landwirtschaftlichen Fahrzeugen nur eine reduzierte Jahressteuer von 12.5 Prozent der Steuersätze gemäss § 13 *Einfache Besteuerung* erhoben. Als landwirtschaftliche Fahrzeuge gelten selbstverständlich auch Traktoren. Gemäss dem geltenden Wortlaut von § 12 wird aber auf Traktoren eine "einfache Jahressteuer" (§ 13) erhoben. § 12 sieht deshalb neu - in Übereinstimmung mit § 14 Abs. 3 - vor, auf landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen (...) eine reduzierte Jahressteuer zu erheben.

Im Übrigen entspricht die Bestimmung der geltenden Regelung.

⁶⁷ leichte Wohnmotorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht.

⁶⁸ leichte Motorfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht.

⁶⁹ Den gleichen Antrag stellte der WWF auch zu § 13 *Einfache Besteuerung*.

⁷⁰ vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

⁷¹ vom 27. August 1969 (BAV).

§ 13 Einfache Besteuerung

Der Grundbetrag von 200 Franken für die ersten 1'000 kg Gesamtgewicht wird beibehalten (§ 13 Bst. a). Für die weiteren 2'500 kg werden die Ansätze für je 100 kg neu auf 18.50 Franken festgesetzt (§ 13 Bst. b). Diese Regelung entspricht wiederum einer ca. zehnprozentigen⁷² Erhöhung der Steuersätze für leichte Motorfahrzeuge bis 3'500 kg Gesamtgewicht. Schwere Motorwagen bis 40'000 kg Gesamtgewicht erfahren hingegen keine Erhöhung, da sie bereits durch die LSVA mit einer lenkungswirksamen Abgabe belastet sind. Aus diesem Grund wurde die Berechnung ab 3'500 kg vereinfacht und einheitlich auf 8.50 Franken pro zusätzliche 100 kg Gewicht reduziert. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, führt die Vereinfachung des Berechnungssystems dazu, dass einzelne Gewichtsklassen der schweren Motorfahrzeuge neu weniger Steuern bezahlen müssen als nach geltendem Recht. Das durchschnittliche Gesamtgewicht aller 3'900 immatrikulierten Lieferwagen (bis 3'500 kg) beträgt 2'900 kg. Die höheren Ansätze für leichte Motorwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht (§ 13 Bst. b) führen zu einer Steuerzunahme von ca. 2.2 Prozent bzw. ca. 12'000 Franken in dieser Fahrzeugkategorie.

Gesamtgewicht	altes Gesetz	neues Gesetz	Diff. in Fr.	Diff. in %
2'000	400.00	385.00	-15.00	-3.75%
2'900	540.00	552.00	12.00	2.20%
3'000	550.00	570.00	20.00	3.64%
3'500	600.00	662.50	62.50	10.42%
5'000	750.00	790.00	40.00	5.33%
7'500	1'000.00	1'002.50	2.50	0.25%
10'000	1'250.00	1'215.00	-35.00	-2.80%
20'000	2'150.00	2'065.00	-85.00	-3.95%
30'000	2'950.00	2'915.00	-35.00	-1.19%
40'000	3'750.00	3'765.00	15.00	0.40%
44'000	4'070.00	4'105.00	35.00	0.86%

13^{bis} Steuerrabatt

Diese Bestimmung ist das Herzstück des vorliegenden Rabattsystems. Um neue energie- und umweltschonende Fahrzeugtechniken zu fördern, sieht § 13^{bis} Abs. 1 vor, auf leichten Motorfahrzeugen der Energieeffizienz-Klasse A während drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung einen grosszügigen Steuerrabatt zu gewähren, indem der jeweilige ordentliche Steuerbetrag des betreffenden Fahrzeugs auf die Mindestjahressteuer von 40 Franken (§ 14 Abs. 4) herabgesetzt wird. Den gleichen Anspruch auf Steuerrabatt haben leichte Motorfahrzeuge, deren alternative Antriebe oder Treibstoffe der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen (Abs. 2).

Ca. 4'700 Personenwagen der Energieeffizienz-Klasse A wurden bis heute im Kanton Zug immatrikuliert. Bei einer durchschnittlichen Motorengrösse von 1'800 ccm Hubraum und ca. 2'500 rabattberechtigten Personenwagen ergibt dies einen jährlichen Rabatt-Gesamtbetrag von schätzungsweise 750'000 Franken. Mittel- bis langfristig werden die Mindererträge aus dem Steuerrabatt auf Grund der Lenkungswirkung zunehmen.

⁷² zur Begründung der Steuererhöhung siehe auch Abschn. VII § 9^{bis} *Indexierung* mit weiteren Verweisen.

Zur Zeit ist der Bund daran, die geltende Energieetikette in eine Umweltetikette weiter zu entwickeln und damit neben dem spezifischen Energieverbrauch und dem Gewicht der Fahrzeuge auch die objektive Umweltbelastung der Fahrzeuge (v.a. CO₂-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) zu berücksichtigen. Dabei richtet sich die Umweltetikette an der geltenden Klassifizierung der Energieetikette aus und übernimmt entsprechend die Klasseneinteilung A bis G. Sobald der Bund die Umweltetiketten-Klassen einführt, ersetzen diese die heute geltenden Energieeffizienz-Klassen (§ 19^{ter} Abs. 1⁷³; voraussichtlich im Jahr 2011⁷⁴). Eine Gesetzesänderung ist somit nicht erforderlich.

Abs. 3 regelt die Lastwagen, Sattelschlepper, Gesellschaftswagen sowie die schweren Wohnmotorwagen. Für diese Fahrzeuge existiert keine Energieeffizienz-Klassifizierung. Um auch bei diesen Fahrzeugklassen neuere und umweltschonendere Fahrzeuge zu fördern, sieht Abs. 3 einen Steuerrabatt von 20 Prozent auf dem ordentlichen Steuerbetrag vor, wenn im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs der Emissionscode höher ist als der gesetzliche Zulassungswert der entsprechenden Fahrzeugklasse. Gleich wie bei Abs. 1 und 2 ist auch dieser Steuerrabatt befristet, aber nicht auf drei Jahre. Der jährliche Rabatt wird solange gewährt, als das Fahrzeug über einen höheren Emissionscode als dem nach geltendem Recht massgeblichen Emissionscode verfügt. D.h. angenommen, diese Bestimmung wäre bereits in Kraft, würde ein Lastwagen, der am 1. Januar 2010 zum ersten Mal in Verkehr gesetzt würde und den Emissionscode Euro 06 hat, für die folgenden Jahre einen Steuerrabatt von 20 Prozent auf die ordentliche Jahressteuer erhalten, bis für Lastwagen der Emissionscode Euro 06⁷⁵ in Kraft tritt.

13^{ter} Steuerzuschlag

Wie der Steuerrabatt (§ 13^{bis}) soll auch der Steuerzuschlag lenkungswirksam sein und die Käuferin bzw. den Käufer animieren, leistungsschwächere und somit umweltschonendere Personenwagen und Lieferwagen zu kaufen. Wer sich dennoch beim Kauf eines leichten Motorfahrzeuges (bis 3'500 kg Gesamtgewicht) für ein Modell entscheidet, das nach der Energieetikette den Energieeffizienz-Klassen F und G entspricht, hat einen jährlichen Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die ordentliche Motorfahrzeugsteuer zu leisten (Abs. 1 Bst. a). Das Gleiche gilt für Fahrzeuge mit mehr als 2'500 ccm Hubraum (Abs. 1 Bst. b). Von dieser Regelung ausgenommen sind aber diejenigen Fahrzeuge, die trotz einem mehr als 2'500 ccm grossen Hubraum der Energieeffizienz-Klasse A angehören (Abs. 1 Bst. b letzter Satzteil). Bei rabattberechtigten Fahrzeugen ist ein Steuerzuschlag somit ausgeschlossen.

Der Steuerzuschlag ist jährlich zu entrichten und gilt unbefristet. Wer bereits einen leichten Motorwagen der Energieeffizienz-Klassen F und G oder ein Motorfahrzeug mit mehr als 2'500 ccm Hubraum besitzt, bezahlt keinen Malus.

Im Jahr 2007 erfolgten im Kanton Zug ca. 3'400 Halterwechsel von Personenwagen mit mehr als 2'500 ccm Hubraum. Nach der vorliegenden Revision ist mit ca. 230'000 Franken Mehreinnahmen im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Revision bzw. nach Einführung des Steuerzuschlags (§ 13^{ter}) zu rechnen. Mittel- bis langfristig werden die Einnahmen aus dem Steuerzuschlag auf Grund der Lenkungswirkung abnehmen.

⁷³ siehe Abschn. VII § 19^{ter} *Umweltetiketten-Klassen*.

⁷⁴ siehe Abschn. II Ziff. 2 Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007.

⁷⁵ Gemäss EG-Richtlinien 2005/78 und 2006/51 ist ab 1. Oktober 2009 für Lastwagen der Emissionscode Euro 05 Voraussetzung.

Wie bereits zu § 13^{bis} *Steuerabbatt* ausgeführt, wird die Klassifizierung der Energieetikette mit Einführung der Umweltetikette - ohne Gesetzesänderung - durch diese ersetzt (§ 19^{ter} Abs. 1).

Heute beträgt die Jahressteuer für einen Personenwagen mit einem Hubraum von 2'501 ccm 388 Franken. Bei einem Halterwechsel würde die jährliche Motorfahrzeugsteuer für dieses Fahrzeug - zusammen mit der vorgesehenen Steuererhöhung von zehn Prozent - auf Grund des Steuerzuschlags von 30 Prozent um 167 Franken auf 555 Franken steigen.

Keinen Steuerzuschlag haben Veteranenfahrzeuge zu bezahlen (Abs. 2). Als Veteranenfahrzeuge gelten Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor mehr als 30 Jahren erfolgte, die nicht regelmässig im Betrieb stehen (ca. 2'000 - 3'000 km/Jahr), die nur zu rein privaten Zwecken verwendet werden, die der ursprünglichen Ausführung entsprechen und zudem optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sind⁷⁶. Veteranenfahrzeuge stellen als Zeugen ihrer Zeit ein technisches Kulturgut dar. Da die Erhaltung solcher Fahrzeuge aufwändig ist, rechtfertigen sich - unter Wahrung der Verkehrs- und Betriebssicherheit - gewisse Ausnahmeregelungen⁷⁷. In Analogie dazu sollen sie auch nicht steuerzuschlagspflichtig sein.

Zu § 13^{ter} siehe auch Abschn. IV Ziff. 2 *Steuerzuschlag für emissionsreiche Fahrzeuge*. Zu den Anträgen der Vernehmlassenden siehe Abschn. VI Ziff. 1 *Ergebnis zum Bonus-Malus-System*.

§ 14 Reduzierte Besteuerung

In Abs. 1 erfolgt lediglich eine Anpassung an das geltende Recht. Die frühere Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge⁷⁸ wurde mit Inkrafttreten am 1. Oktober 1995 durch die geltende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge⁷⁹ abgelöst. Materiell erfolgte keine Änderung.

Da nach § 4 Bst. f neu landwirtschaftliche Anhänger von der Steuerpflicht befreit sind, ist § 14 Abs. 3 entsprechend anzupassen. Steuerpflichtig sind nur noch landwirtschaftliche Motorfahrzeuge.

Der WWF beantragte, neu auch Abs. 4 zu ändern und die Mindestjahressteuer auf 50 Franken zu erhöhen. Der Regierungsrat lehnt diesen Antrag ab.

§ 15 Fahrzeuge mit Wechselschildern

§ 15 regelt die Besteuerung von Wechselschildern. Die Jahressteuer für das Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz ist ganz zu entrichten (Abs. 1). Für das zweite Fahrzeug beträgt die Steuer noch 20 Prozent des erhobenen Steuerbetrags. Auf allfälligen weiteren Fahrzeugen wird keine Steuer erhoben (Abs. 2). Die nach geltendem Recht auf der Grundlage von Ziff. 5.7 der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr⁸⁰ pauschal erhobene Wechselschildgebühr für Einzelschilder oder Schilderpaare von 80 Franken entfällt. Der Gebührentarif im Strassenverkehr ist entsprechend anzupassen.

⁷⁶ aus Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.
Nach den Weisungen haben die Kantone anlässlich einer Nachprüfung zu entscheiden, ob die erwähnten Voraussetzungen erfüllt sind. Im Fahrzeugausweis wird "Veteranenfahrzeug" entweder in der Rubrik "besondere Verwendung" oder als Ziff. 180 gemäss den Richtlinien Nr. 6 der asa eingetragen.

⁷⁷ aus Weisungen für Veteranenfahrzeuge des UVEK vom 2. Oktober 1998.

⁷⁸ vom 27. August 1969 (BAV).

⁷⁹ vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41).

⁸⁰ vom 13. Dezember 2005 (BGS 751.221).

Für einen durchschnittlichen Personenwagen beträgt die Jahressteuer neu ca. 388 Franken (§ 11 Bst. a *Besteuerung nach Hubraum*). Die Jahressteuer für einen zusätzlichen mit Wechselschild eingelösten Personenwagen beträgt demnach durchschnittlich 78 Franken (20 Prozent von 388 Franken). Die Jahressteuer für das zweite Fahrzeug entspricht faktisch der geltenden Regelung der Wechselschildgebühr von 80 Franken. Zur Zeit sind im Kanton Zug 5'300 Wechselschilder (Stand April 2008) immatrikuliert. Da die Wechselschildgebühren den Erträgen aus den Motorfahrzeugsteuern zugeordnet werden, fällt die vorgeschlagene Neuregelung ertragsneutral aus.

Nach Abs. 3 sind Fahrzeuge mit Wechselschildern gemäss § 13^{bis} rabattberechtigt, wenn alle unter dem gleichen Kontrollschild immatrikulierten Fahrzeuge die Rabattbedingungen erfüllen. Damit lassen sich Abgrenzungsprobleme bei unterschiedlich "sauberen" Motorfahrzeugen im Interesse einer Optimierung des Verwaltungsaufwands durch das Strassenverkehrsamt vermeiden.

Innerhalb Europas kennt nur die Schweiz Wechselschilder. Mit der vorliegenden Revision wird die bisher in der Praxis vorkommende Kombination von Lastwagen und Personenwagen unter einem Wechselschild wegfallen, weil die Besteuerung nach dem Ansatz für den Lastwagen erfolgt und 20 Prozent davon (Steuer für den Personenwagen) den ordentlichen Steuersatz für Personenwagen gemäss § 11 Bst. a *Besteuerung nach Hubraum* übersteigen wird.

Im Vernehmlassungsverfahren sah der Regierungsrat vor, für das zweite unter dem gleichen Wechselschild eingelöste Fahrzeug eine Steuer von 25 Prozent des erhobenen Steuersatzes zu erheben. Die Herabsetzung des Steuersatzes auf 20 Prozent berücksichtigt die Kritik des TCS, der die Ansätze - insbesondere für Veteranenfahrzeuge - als zu hoch einstufte. Wie bereits erwähnt, führt der Steuersatz von 20 Prozent zu keiner Erhöhung gegenüber der geltenden Wechselschildgebühr von 80 Franken. Abzulehnen ist hingegen der Antrag der FDP, Abs. 2 ersatzlos zu streichen (Wegfall der Besteuerung des zweiten Fahrzeugs), weil immer nur ein Fahrzeug gefahren werde. Auch wenn nur ein Fahrzeug gefahren wird, sind doch unter dem gleichen Wechselschild zwei Fahrzeuge eingelöst bzw. in Verkehr gesetzt. Es ist deshalb sachlich richtig, auch für das zweite Fahrzeug eine Jahressteuer zu erheben. Ebenso sind die Anträge der FDP abzulehnen, Abs. 3 ersatzlos zu streichen (Wegfall des Steuerrabatts gemäss § 13^{bis}). bzw. bei Festhalten an der vorgeschlagenen Regelung die Besteuerung nach Fahrzeugen zu differenzieren, damit nicht ein umweltschonendes Fahrzeug durch ein weniger ökologisches Zweitfahrzeug "neutralisiert" werde. Auch unter einem Wechselschild eingelöste Fahrzeuge sollen in den Genuss des Steuerrabatts gemäss § 13^{bis} kommen. Gleichzeitig kann mit der vorgeschlagenen Regelung der Verwaltungsaufwand des Strassenverkehrsamtes in Grenzen gehalten werden.

§ 16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern

Die Nachfrage nach Kollektivschildern (auch Garagen- oder Händlerschilder genannt) ist sehr gross, da sie für leichte und schwere Motorwagen eingesetzt werden können. Fahrzeuge mit einem Kollektivschild sind nicht offiziell immatrikuliert und werden vom Strassenverkehrsamt nicht geprüft. Im Kanton Zug sind bis heute 370 Kollektivschilder ausgegeben worden, Tendenz steigend. Die Bewirtschaftung und Kontrolle von Kollektivschildern durch das Strassenverkehrsamt ist sehr aufwändig. Nach geltendem Recht beträgt die Steuer für ein Kollektivschild pauschal im Jahr 500 Franken. Dieser Betrag beruht auf der Berechnungsgrundlage eines Motorfahrzeuges von 2'500 kg Gesamtgewicht. Um dem hohen Bewirtschaftungs- und Kontroll-

aufwand Rechnung zu tragen, beträgt die jährliche Pauschalsteuer für Kollektivschilder von Motorwagen neu 600 Franken. Entsprechend dem geltenden Recht wird für Kollektivschilder von Spezialfahrzeugen (Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge) und Motorrädern nur die Hälfte der jährlichen Pauschalsteuer - d.h. 300 Franken - erhoben (§ 16 Bst. b).

Im Vernehmlassungsverfahren beantragte der Regierungsrat, die Jahressteuer für Kollektivschilder für Motorwagen um 40 Prozent auf 700 Franken und für Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Motorräder auf 350 Franken zu erhöhen bzw. festzusetzen. Sowohl der Auto Gewerbe Verband als auch die SVP beantragten, die geltenden Steuersätze - im Interesse des von der Krise stark betroffenen Garagengewerbes - beizubehalten. Da der Ausstellungs- und Kontrollaufwand für Kollektivschilder auf Grund der steigenden Nachfrage weiter zunehmen wird, sind die Steuersätze anzuheben. Um aber auch den Anliegen der Vernehmlassenden angemessen Rechnung zu tragen, werden die Jahressteuern für Kollektivschilder lediglich um 20 Prozent auf 600 Franken bzw. 300 Franken erhöht.

§ 17 Motorfahräder

Entsprechend der geltenden Regelung ist für Motorfahräder eine Pauschalsteuer zu entrichten. Zweitakt-Motoren (50 ccm Hubraum) haben einen sehr hohen Emissionsausstoss. Zudem werden bei der Verbrennung ca. 20 Prozent des Treibstoffes (Oel-Benzin-Gemisch) nicht verbrannt. Auf Grund der sehr negativen Ökobilanz von Motorfahrädern rechtfertigt es sich, die Pauschalsteuer von heute 20 Franken neu auf 40 Franken festzusetzen. Gemäss Stand November 2009 gibt es im Kanton Zug 1'173 immatrikulierte Motorfahräder.

Im Gegensatz zum geltenden Recht nimmt der neue § 17 zu den Fahrädern nicht Stellung. Diese sind zwar wie bis anhin von der Steuerpflicht ausgenommen. Dies ergibt sich aber bereits aus § 2 Abs. 1 *Steuerobjekt*, der nur Motorfahrzeuge, Motorfahrzeuganhänger und Motorfahräder der Steuerpflicht unterstellt.

Die Erhöhung der Pauschalsteuer auf 40 Franken⁸¹ für Motorfahräder berücksichtigt die Anliegen des WWF und der SP⁸². Abzulehnen ist der Antrag des VCS, bei Motorfahrädern - zur Verbesserung der Ökobilanz - bestimmte technische Anforderungen vorauszusetzen. Für die Festsetzung von technischen Mindestanforderungen ist der Bund zuständig.

§ 17^{bis} Tagesschilder

Tagesschilder können für einen bis vier Tage gelöst werden. Die gesamten Kosten für ein Tagesschild setzen sich aus den Kosten für die Versicherung und einer Gebühr für das Ausstellen des Fahrzeugausweises gemäss Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (Ziff. 5.21)⁸³ zusammen. Für leichte Motorwagen beispielsweise werden nach geltender Praxis für einen Tag gesamthaft 63.90 Franken und für vier Tage 141.70 Franken erhoben. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker soll neu neben der Gebühr gemäss Gebührenverordnung eine Steuer von sechs Franken pro Tag erhoben werden. Die Steuern sollen grundsätzlich aber nicht zu einer Erhöhung der Totalkosten für ein Tagesschild führen. Die Gebührensätze sind in der Verordnung entsprechend anzupassen.

⁸¹ In der Vernehmlassung beantragte der Regierungsrat eine Pauschalsteuer von 30 Franken.

⁸² nur teilweise Berücksichtigung des Antrags der SP, da sie Jahressteuer von 50 Franken beantragte.

⁸³ vom 13. Dezember 2005 (BGS 751.221).

§ 18 Rechtsschutz

Wie nach geltendem Recht richtet sich das Verfahren nach dem Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen⁸⁴ (Abs. 1). Neu sieht Abs. 2 die Einsprache als Rechtsbehelf gegen Entschiede des Strassenverkehrsamtes vor (siehe §§ 34 bis 38 VRG). So kann beispielsweise gegen eine Verfügung betreffend Steuererlass für Fahrzeuge von körperlich behinderten Personen (§ 5) beim Strassenverkehrsamt Einsprache erhoben werden.

§ 19^{bis} Übergangsrecht

Mit dieser Übergangsregelung sollen Fahrzeughalterinnen und -halter belohnt werden, die bereits vor Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung ein umweltschonendes Fahrzeug der Energieeffizienz-Klasse A gekauft haben. Diese Fahrzeuge sind aber bereits immatrikuliert und im Gebrauch. Im Gegensatz zu § 13^{bis} kann das Fahrzeugkaufverhalten nicht mehr beeinflusst werden.

Nach dieser Bestimmung erhalten leichte Motorfahrzeuge während drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Gesetzesänderung einen Steuerrabatt im Umfang von § 13^{bis} auf die Jahressteuer, wenn das Motorfahrzeug im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der Energieeffizienz-Klasse A angehört. Während drei Jahren ist somit nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken (§ 14 Abs. 4) geschuldet. Dies gilt selbst dann, wenn das Fahrzeug der Energieeffizienz-Klasse A auf Grund einer Änderung der Energieetikette während der dreijährigen Übergangsfrist einer tieferen Energieeffizienz-Klasse (z.B. Energieeffizienzklasse B oder C) zugeteilt wird. Den gleichen Rabattanspruch haben Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Treibstoffen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen. Bei einem Neuwagenanteil von ca. 20 Prozent (2'500 Personenwagen Stand 2006), die der Energieeffizienz-Klasse A angehören ist mit einem auf drei Jahre befristeten Minderertrag von durchschnittlich ca. 740'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

Im Vernehmlassungsverfahren sah der Regierungsrat einen Abs. 2 vor, wonach der Steuerrabatt auf Gesuch der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters hin gewährt werde. Obwohl sich in der Vernehmlassung niemand gegen diese Regelung aussprach, fällt diese Bestimmung weg. Vor Inkrafttreten der Gesetzesänderung wird das Strassenverkehrsamt die Steuerbeträge auf allen leichten Motorfahrzeugen, die der Energieeffizienz-Klasse A angehören, neu berechnen und damit von sich aus prüfen, welche Fahrzeughalterinnen und -halter gemäss Übergangsrecht rabattberechtigt sind. Damit wird die überwiegende Mehrheit der Berechtigten ohne eigenes Zutun mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung in den Genuss des Rabatts kommen und eine entsprechend korrigierte Rechnung erhalten. Daneben gibt es aber auch Steuerpflichtige, die rabattberechtigt wären, ohne dass das Strassenverkehrsamt über die erforderlichen Daten verfügt. Dies betrifft Fahrzeughalterinnen und -halter von leichten Motorfahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 2004⁸⁵ erstmals in Verkehr gesetzt wurden und keiner Energieeffizienz-Klasse zugeordnet worden sind. Nur in diesen Fällen müssen Berechtigte ihren Anspruch gegenüber dem Strassenverkehrsamt geltend machen. Dem Gesuch ist eine Bestätigung der Energieeffizienz-Klasse A einer anerkannten Messstelle beizulegen. Um sicherzustellen, dass alle berechtigten Fahrzeughalterinnen und -halter in den Genuss des Rabatts kommen, wird die Sicherheitsdirektion frühzeitig alle Steuerpflichtigen mit einem Informationsschreiben bedienen und sie auf die Rabattmöglichkeit gemäss Übergangsrecht (§ 19^{bis}) hinweisen.

⁸⁴ vom 1. April 1976 (Verwaltungsrechtspflegegesetz [VRG]; BGS 162.1).

⁸⁵ Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen vom 8. September 2004 (VEE-PW; SR 730.011.1).

Da mit der vorliegenden übergangsrechtlichen Bestimmung das Fahrzeugkaufverhalten nicht mehr beeinflusst werden kann, sah der Regierungsrat im Vernehmlassungsverfahren vor, Fahrzeughalterinnen und -halter während drei Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung nur einen Steuerrabatt von 50 Prozent auf die Jahressteuer zu gewähren. Der WWF, die SP und die CVP stellten übereinstimmend den Antrag, allen leichten Motorfahrzeugen, die im Zeitpunkt der Einführung des Gesetzes der Energieeffizienz-Klasse A angehören, den vollen Steuerrabatt gemäss § 13^{bis} zukommen zu lassen. Mit § 19^{bis} trägt der Regierungsrat dem Anliegen der Vernehmlassenden vollumfänglich Rechnung. Die SVP beantragte, § 19^{bis} ersatzlos zu streichen, weil das Kaufverhalten nicht mehr beeinflusst werden könne. Die unter § 19^{bis} fallenden Fahrzeuge sind bereits immatrikuliert und im Gebrauch. Der Antrag der SVP ist daher richtig und konsequent. Aus Gründen der Steuergerechtigkeit erscheint es jedoch angezeigt, auch Fahrzeughalterinnen und -halter, die bereits vor Inkrafttreten des neuen Gesetzes ein energieeffizientes Fahrzeug der Energieeffizienz-Klasse A gekauft haben, einen Steuerrabatt im Umfang von § 13^{bis} zu gewähren. Der Regierungsrat hält deshalb an der vorgeschlagenen Regelung fest.

§ 19^{ter} Umweltetiketten-Klassen

Sobald der Bund die Umweltetiketten-Klassen A bis G einführt, ersetzen diese die heute geltenden Energieeffizienz-Klassen A bis G (Abs. 1). Eine Anpassung des vorliegenden Strassenverkehrssteuergesetzes ist nicht erforderlich.

a. Setzt der Bund wie geplant die Umweltetikette am 1. August 2010 in Kraft, wird sie ab 1. Januar 2011 die heute geltende Energieetikette ablösen. Die vorliegende Teilrevision des Strassenverkehrssteuergesetzes tritt auf 1. Januar 2012 in Kraft⁸⁶. In diesem Fall richten sich sowohl der Steuerrabatt (§ 13^{bis}) als auch der Steuerzuschlag (§ 13^{ter}) ausschliesslich nach den Umweltetiketten-Klassen A bis G. Das Gleiche gilt auch für die übergangsrechtliche Bestimmung von § 19^{bis}. Nur wer am 1. Januar 2012 über ein leichtes Motorfahrzeug verfügt, das der Umweltetiketten-Klasse A entspricht, erhält während drei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung einen Steuerrabatt im Umfang von § 13^{bis} auf die Jahressteuer. Während drei Jahren ist somit nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken (§ 14 Abs. 4) geschuldet. Dies gilt selbst dann, wenn innerhalb dieser drei Jahre auf Grund einer Anpassung der Umweltetikette das Fahrzeug einer tieferen Umweltetiketten-Klasse zugeteilt wird.

b. Verzögert sich die Einführung der Umweltetikette bzw. wird die Energieetikette erst nach dem 1. Januar 2012 eingeführt, kommt es während der Dauer des Übergangsrechts gemäss § 19^{bis} zu einem Systemwechsel. Da die Umweltetikette neben dem Kriterium Energieeffizienz auch das Kriterium Umweltbelastung berücksichtigt, ist die Umweltetikette viel umfassender als die Energieetikette. Aus diesem Grund können Fahrzeuge, die nach der Energieetikette der Energieeffizienz-Klasse A angehören, gemäss Umweltetikette der tieferen Umweltetiketten-Klasse B zugeordnet sein. In dieser Situation kann es allenfalls stossend sein, wenn auf diesen Fahrzeugen bis zum Ablauf der dreijährigen Übergangsfrist (§ 19^{bis}) weiterhin nur die Mindestjahressteuer von 40 Franken erhoben wird. Aus diesem Grund ist dem Regierungsrat die Kompetenz einzuräumen, während der Dauer des Übergangsrechts allfällig erforderliche Anpassungen zwischen den zwei unterschiedlichen Systemen der Energieetiketten-Klassen und den Umweltetiketten-Klassen in einer Verordnung vorzunehmen. § 19^{ter} Abs. 2 räumt dem

⁸⁶ siehe nachfolgend Abschn. VII *Inkrafttreten*.

Regierungsrat diese Möglichkeit ein. Die Bestimmung ist als Kann-Vorschrift formuliert. Drängen sich Anpassungen auf, kann der Regierungsrat diese vornehmen, er muss aber nicht.

b. Wird die Umweltetikette - entgegen den bisherigen Absichtserklärungen des Bundes - nicht umgesetzt, richtet sich das neue Bonus-Malus-System für leichte Motorfahrzeuge nach den geltenden Energieeffizienz-Klassen A bis G. Das Übergangsrecht richtet sich ausschliesslich nach § 19^{bis}.

Inkrafttreten

Die vorliegende Änderung des Strassenverkehrssteuergesetzes bedingt grössere Anpassungen des gegenwärtigen EDV-Programms ViaCar. Das Amt für Informatik des Kantons Aargau entwickelte das Steuerberechnungsmodul ViaCar. Die Entwicklungsabteilung ViaCar wird im Laufe des Jahres 2010 aus dem Amt für Informatik ausgelagert und in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft umgewandelt. Zudem planen die Kantone Aargau, Zürich, Luzern und Schaffhausen, die alle mit der Fachapplikation ViaCar arbeiten, ihre Motorfahrzeugsteuern im Jahr 2010 anzupassen und die Änderungen per 1. Januar 2011 in Kraft zu setzen. Neben den mit der Neuorganisation zusammenhängenden Mehrarbeiten müssten die Mitarbeitenden der Entwicklungsabteilung ViaCar somit fünf verschiedene Steuermodule⁸⁷ von Grund auf neu programmieren. Dies übersteigt die personellen Ressourcen der Entwicklungsabteilung bei Weitem.

Damit die Entwicklungsabteilung die notwendigen Programmanpassungen am Steuermodul ViaCar vornehmen kann, sind zusätzlich zwei Personen während eines halben Jahres erforderlich. Nach Vorliegen der neu entwickelten Software müssen die Mitarbeitenden des Strassenverkehrsamts das neue Steuermodul intensiv prüfen, weshalb mehrere zeitaufwändige Simulationläufe durchzuführen sind. Die Testphase und die notwendigen Korrekturen und Anpassungen nehmen mindestens zwei Monate in Anspruch. Es ist deshalb mit einer Vorlaufzeit von mindestens acht bis zehn Monaten zu rechnen. Die gesamten Kosten für die Neuentwicklung der Fachapplikation ViaCar werden sich auf maximal 300'000 Franken belaufen.

Spätestens im November des Vorjahres muss der Rechnungslauf abgeschlossen sein. Aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Teilrevision auf Anfang eines Kalenderjahres in Kraft zu setzen. Eine Steuerauscheidung während eines Kalenderjahres wäre mit einem unverhältnismässig hohen administrativen Zusatzaufwand seitens des Strassenverkehrsamtes verbunden. So müsste zum neu zu programmierenden Steuerberechnungsmodul zusätzlich ein vergleichbares Modul für die zeitliche Abgrenzung programmiert werden. Dies macht weder unter finanziellen noch administrativen Überlegungen Sinn.

Aus diesen Gründen kann die vorliegende Teilrevision des Strassenverkehrssteuergesetzes erst auf 1. Januar 2012 in Kraft treten.

VIII. AUSWIRKUNGEN DER TEILREVISION

Mit dem vorliegenden Rabattmodell werden umweltschonende Motorfahrzeugtechnologien gefördert. Die Energieetikette bzw. die künftige Umweltetikette wird alle zwei Jahre durch den Bund der technischen Entwicklung angepasst. Dadurch kommen ca. 20 Prozent der neu immatrikulierten leichten Motorfahrzeuge in den Genuss eines Rabatts. Der Rabatt kann mit der Steuererhöhung von zehn Prozent auf den leichten Motorfahrzeugen finanziert werden. Das

⁸⁷ der Kantone Aargau, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Zug.

Steuersubstrat bleibt erhalten. Dies gilt aber nur, wenn der Fahrzeugesamtbestand (inkl. Motorisierung) auf dem heutigen Niveau bleibt.

1. Finanzielle Auswirkungen

Die Steueransätze für leichte Motorfahrzeuge (§ 11 und § 13 Bst. a und b) werden um ca. zehn Prozent erhöht. Dadurch ergeben sich in dieser Fahrzeugkategorie jährliche Mehreinnahmen von ca. 2'050'000 Franken. Hinzu kommen ca. 230'000 Franken aus dem Steuerzuschlag (Malus; § 13^{ter}). Von diesen Steuererträgen sind die Mindereinnahmen von ca. 750'000 Franken durch den gewährten Steuerrabatt (Bonus; § 13^{bis}) in Abzug zu bringen. Gesamthaft kann nach ersten groben Schätzungen jährlich mit Mehreinnahmen von ca. 1'530'000 Franken gerechnet werden, was einem Steuermeertrag von knapp 6 Prozent⁸⁸ pro Jahr entspricht. In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Änderung ist auf Grund des Übergangsrechts nach § 19^{bis} mit einer zusätzlichen Ertragseinbusse von ca. 740'000 Franken pro Jahr zu rechnen. Der Mehrertrag beträgt demnach in diesen drei Jahren lediglich ca. 790'000 Franken.

Wie sich die geschätzten Mehreinnahmen von ca. 1'530'000 Franken⁸⁹ mittel- bis langfristig entwickeln werden, hängt insbesondere von der Lenkungswirkung des Bonus-Malus-Systems, der Kaufkraftentwicklung und dem allgemeinen Wachstum im Kanton Zug ab. Ohne Berücksichtigung des Wirtschaftswachstums und der Kaufkraftentwicklung werden auf Grund der Lenkungswirkung im Laufe der Jahre die Mehreinnahmen aus dem Steuerzuschlag (§ 13^{ter}) zurückgehen und gleichzeitig die Mindereinnahmen aus dem Steuerrabatt (§ 13^{bis}) zunehmen. Mittel- bis langfristig werden deshalb die Mehreinnahmen tiefer ausfallen.

Würde auf die vorgesehene moderate Steuererhöhung von zehn Prozent verzichtet, ergäben sich Mindereinnahmen von ca. 1'260'000 Franken. Diese könnten im günstigsten Fall frühestens nach ca. sechs bis acht Jahren⁹⁰ durch die zusätzlichen Steuereinnahmen aus dem Steuerzuschlag (Malus, § 13^{ter}) ausgeglichen werden. Die vorgesehene generelle Steuererhöhung für leichte Motorfahrzeuge von ca. zehn Prozent ist deshalb erforderlich, um die Einführung des Bonus-Malus-Systems langfristig finanzieren bzw. ertragsneutral ausgestalten zu können.

Bei einer Versteigerung besonders begehrter Kontrollschilder (§ 1 Abs. 3) ist mittelfristig von einem Mehrertrag von ca. 150'000 Franken auszugehen.

2. Betriebliche Auswirkungen

Die vorliegende Teilrevision bedingt die Anpassung des Steuerberechnungsmoduls in der Fachapplikation ViaCar des Strassenverkehrsamtes. Der Aufwand dieser Neuentwicklung wird sich gesamthaft auf maximal 300'000 Franken belaufen. Die Umsetzung der übergangsrechtlichen Regelung (§ 19^{bis})⁹¹ bedingt während drei Jahren einen personellen Mehraufwand. Diese zusätzliche Arbeitslast sollte jedoch mit dem bestehenden Personalbestand bewältigt werden können.

⁸⁸ 27'400'000 Franken Steuerertrag.

⁸⁹ Ohne Berücksichtigung der Übergangsregelung nach § 19^{bis}, wonach sich in den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Revision zusätzliche Mindererträge von ca. 740'000 Franken pro Jahr ergeben.

⁹⁰ Annahme eines Durchschnittswerts von 200'000 Franken.

⁹¹ Danach erhalten leichte Motorfahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Treibstoffen, die in diesem Zeitpunkt der Energieeffizienz-Klasse A entsprechen, während drei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung einen Steuerrabatt gemäss § 13^{bis} auf die Jahressteuer.

A	Investitionsrechnung	2010	2011	2012⁹²	2013
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben				
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	effektive Einnahmen				
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
C	Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag			27'600'000	27'800'000
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand		300'000		
	effektiver Ertrag			28'390'000	28'590'000

IX. PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE

Die Motionen Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb⁹³, Heinz Tännler betreffend "umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer"⁹⁴, Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer⁹⁵ sowie Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge⁹⁶ stehen alle im Zusammenhang mit der vorliegenden Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes. Wie bereits unter Abschn. II Ziff. 1 *Gesetzgebungsarbeiten bis Mai 2006* ausgeführt, nahm der Regierungsrat mit Bericht vom 4. April 2006⁹⁷ zu den Anliegen der Motionäre Stellung. Entgegen den Anträgen des Regierungsrates beschloss der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 4. Mai 2006⁹⁸, alle vier Motionen für erheblich zu erklären.

Der Regierungsrat nimmt nachfolgend zu den einzelnen Anliegen der Motionäre Stellung:

1. Motion Rolf Schweiger

Die Motion Rolf Schweiger⁹⁹ beauftragte den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche Steuererleichterungen für Motorfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und deren Förderung im Kanton Zug durch weitere Massnahmen und Anreize zum Ziel hat.

⁹² Berechnungen beruhen auf der Annahme des Inkrafttretens der Änderung des Gesetzes am 1. Januar 2011.

⁹³ vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

⁹⁴ vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

⁹⁵ vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

⁹⁶ vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

⁹⁷ Vorlage Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 - 12008.

⁹⁸ KRP 2003 - 2006, Bd. III, Ziff. 876, S. 1817ff.

⁹⁹ vom 16. April 1991 (Vorlage Nr. 7365).

Nach geltendem Recht bezahlen Personenwagen und Motorräder mit elektrischem Antrieb nur eine zeitlich unbefristete reduzierte Jahressteuer von 50 Prozent des ordentlichen Steuersatzes (geltender § 14 Abs. 1). Dies ist bereits eine weitgehende Privilegierung gegenüber Fahrzeugen mit umweltschonendem Verbrennungsmotor. Gegen eine noch weitere Bevorzugung von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sprechen folgende Gründe: Elektrofahrzeuge stossen direkt keine Schadstoffe aus und sind im Allgemeinen leiser als herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Gesamtökobilanz von Elektrofahrzeugen wird allerdings durch die Art der Stromproduktion sowie die Herstellung und Entsorgung der Akkumulatoren (graue Energie) verschlechtert. Zudem verbesserte sich in den letzten Jahren durch die Weiterentwicklung der Motoren- und Fahrzeugtechnologie die Ökobilanz anderer Fahrzeugarten. Aus diesen Gründen rechtfertigt sich - trotz Erheblicherklärung durch den Kantonsrat - keine weitergehende Bevorzugung von Elektrofahrzeugen. Im Interesse einer ausgewogenen Vorlage, die nicht einseitig Elektrofahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugarten privilegiert, ist die Motion Rolf Schweiger - auch wenn sie dem verbindlichen Auftrag des Kantonsrates nicht Rechnung trägt - als erledigt abzuschreiben.

2. Motion Heinz Tännler

Die Motion Heinz Tännler¹⁰⁰ beauftragte den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zur Senkung der Motorfahrzeugsteuern für Automodelle zu unterbreiten, welche die Euro 04-Umweltnormen erfüllen.

Seit dem 1. Januar 2007 sind keine neuen leichten Motorfahrzeuge mehr zugelassen, welche die Euro 04-Norm nicht erfüllen.

Durch das vorliegende Steuermodell des Regierungsrates wird die Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge stärker gefördert als bei einer ausschliesslichen Berücksichtigung der Euro-Normen. Die vorliegende Revision berücksichtigt deshalb umfassend die Anliegen des Motionärs. Die Motion ist deshalb als erledigt abzuschreiben.

3. Motion Thomas Lötscher

Die Motion Thomas Lötscher¹⁰¹ beauftragte den Regierungsrat, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die kantonale Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen neu regelt und sich 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 bis 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 beantragte der Motionär, auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung zu verzichten. Zudem seien die Oldtimer von diesem System auszuschliessen.

Die vorliegende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes berücksichtigt - soweit möglich und sinnvoll - die Anliegen des Motionärs. Das vorliegende Bonus-Malus-Modell orientiert sich an den Energieeffizienz-Klassen A bis G des Bundes, die zu einem späteren Zeitpunkt durch die Umweltetikette ersetzt werden (voraussichtlich im Jahr 2011¹⁰²). Entsprechend dem Anliegen des Motionärs wird auf eine fahrleistungsabhängige Besteuerung verzichtet. Ebenso trägt die

¹⁰⁰ vom 14. Mai 2002 (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888).

¹⁰¹ vom 8. September 2003 (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274).

¹⁰² siehe Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007*.

Teilrevision dem Anliegen Rechnung, Oldtimer vom Steuersystem gemäss der Energieeffizienz-Klassifizierung auszunehmen. Nach § 13^{ter} Abs. 2 gilt der Steuerzuschlag nicht für Motorfahrzeuge mit Veteranenstatus.

Dem vorliegenden Bonus-Malus-System liegt das Förderprinzip zu Grunde. So soll primär mittels Bonus ein Anreiz zum Umsteigen auf ein umweltschonenderes Motorfahrzeug geschaffen werden. Deshalb sind nur gerade die emissionsärmsten leichten Motorfahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A rabattberechtigt. Als Ausgleich dazu sollen emissionsreiche Motorfahrzeuge mit einem Malus belastet werden. Dieser ist beschränkt auf die schlechtesten Energieeffizienz-Klassen F und G. Damit ist sichergestellt, dass eine optimale Lenkungswirkung erzielt wird. Es geht nicht darum, das "Auto fahren" selbst zu bestrafen. Aus diesem Grund lehnt der Regierungsrat ein auf alle Energieeffizienz-Klassen ausgerichtetes abgestuftes Bonus-Malus-System ab. Zudem wäre ein solches System in der Steuerbemessung zu wenig differenziert. Ebenso lehnt der Regierungsrat den Antrag des Motionärs¹⁰³ ab, auf die Grösse des Hubraums zu verzichten. Ein Verzicht auf die Hubraumgrösse als Bemessungsgrundlage würde innerhalb einer Steuerklasse zu stossenden Ungerechtigkeiten führen. Die Abschaffung des Hubraums als Steuerbemessungsgrundlage käme einer grundsätzlichen Abkehr vom heute geltenden Steuersystem gleich und bedingte eine Totalrevision des Strassenverkehrssteuergesetzes (siehe dazu auch Abschn. VI Ziff. 1 *Ergebnis zum Bonus-Malus-System* Bst. b).

Der Regierungsrat ist überzeugt, mit der vorgeschlagenen Regelung ein ausgewogenes Steuersystem mit einer optimalen Lenkungswirkung zu schaffen. Zudem entspricht die Regelung dem Mustermodell der asa, welches die Mehrheit der Kantone umsetzen will (siehe dazu auch Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007*).

Aus diesen Gründen ist die Motion als erledigt abzuschreiben.

4. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher

Die Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher¹⁰⁴ beauftragte 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. Diesem Aspekt wird mit der Berücksichtigung der Energieetikette bzw. (voraussichtlich ab 2011¹⁰⁵) der Umweltetikette und dem vorliegenden Bonus-Malus-System umfassend Rechnung getragen. Die Motion ist deshalb als erledigt abzuschreiben.

¹⁰³ Die Anträge des Motionärs stimmen mit den Anträgen gemäss Vernehmlassung der FDP überein.

¹⁰⁴ vom 27. Januar 2005 (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

¹⁰⁵ siehe Abschn. II Ziff. 2 *Gesetzgebungsarbeiten ab Januar 2007*.

X. ANTRÄGE

Gestützt auf diesen Bericht stellen wir folgende Anträge:

1. Auf die Vorlage Nr. 1908.2 - 13334 sei einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Es seien die folgenden Motionen als erledigt abzuschreiben:
 - a. Motion Rolf Schweiger (Vorlage Nr. 7365),
 - b. Motion Heinz Tännler (Vorlage Nr. 1022.1 - 10888),
 - c. Motion Thomas Lötscher (Vorlage Nr. 1165.1 - 11274),
 - d. Motion Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher (Vorlage Nr. 1306.1 - 11654).

Zug, 5. Februar 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung

Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio