



**Motion von Manfred Wenger  
betreffend Reduktion der Strassenverkehrsgebühren für Sport- und Freizeitfahrzeuge  
(Vorlage Nr. 2314.1 - 14497)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 25. November 2014

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag zur Motion Manfred Wenger, Zug, betreffend Reduktion der Strassenverkehrsgebühren für Sport- und Freizeitfahrzeuge vom 7. November 2013 (Vorlage Nr. 2314.1 - 14497). An der Sitzung vom 28. November 2013 überwies der Kantonsrat die Motion zur Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat.

Unsere Ausführungen gliedern wir wie folgt:

<b>1.</b>	<b>In Kürze</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
2.1.	Aktuelle Rechtslage	3
2.2.	Parlamentarischer Vorstoss	3
<b>3.</b>	<b>Begehren zum Steuergesetz</b>	<b>4</b>
3.1.	Steuerreduktion aufgrund Anzahl Fahrzeugkilometer (Buchstabe a)	4
3.1.1	Abgrenzungen	4
3.1.2	Selbstdeklaration	4
3.1.3	Vor- und Nachteile	5
3.1.4	Finanzielle Auswirkungen	6
3.1.5	Fazit	6
3.2.	Steuerreduktion für Clubfahrzeuge für die Juniorenförderung (Buchstabe d)	7
3.2.1	Kriterienkatalog	7
3.2.2	Vor- und Nachteile	7
3.2.3	Finanzielle Auswirkungen	8
3.2.4	Fazit	8
3.3.	Steuerreduktion für Veteranenfahrzeuge (Buchstabe e)	9
3.3.1	Definition und Rechtslage	9
3.3.2	Geltende Besteuerung	9
3.3.3	Vor- und Nachteile	10
3.3.4	Finanzielle Auswirkungen	10
3.3.5	Fazit	10
<b>4.</b>	<b>Begehren zur Gebührenverordnung</b>	<b>10</b>
4.1.	Gebührenerlass für das Wiedereinlösen von Schildern (Buchstaben b und c)	10
4.2.	Verursacherprinzip	11
<b>5.</b>	<b>Entlastungsprogramm 2015 - 2018</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Antrag</b>	<b>12</b>

## 1. In Kürze

### **Regierungsrat hält an der Höhe der Motorfahrzeugsteuern fest**

**Fahrzeuge, die weniger als 5 000 Kilometer pro Jahr zurücklegen, sollen keinen Steuer-  
rabatt erhalten, so die Auffassung des Regierungsrats auf die Forderung der Motion  
Manfred Wenger. Ebenso lehnt es der Regierungsrat ab, Clubfahrzeuge für die Junioren-  
förderung und Veteranenfahrzeuge zu begünstigen.**

Der Motionär, Kantonsrat Manfred Wenger, will Halterinnen und Halter belohnen, die wenig fahren. Sie sollen nur die halbe Motorfahrzeugsteuer bezahlen müssen. Einen generellen Steuerrabatt von 50 Prozent sollen Sportvereine erhalten, wenn sie ihre Fahrzeuge für den Transport von Jugendlichen und Kindern einsetzen sowie Halterinnen und Halter von Personenwagen mit dem Status "Veteran". Neben diesen Steuervorteilen will der Motionär auch die Bearbeitungsgebühr des Strassenverkehrsamts für das Wiedereinlösen von hinterlegten Kontrollschildern streichen.

### **Unverhältnismässiger Mehraufwand und Missbrauchsrisiko**

Personenwagen bis 3,5 Tonnen Gewicht werden heute nach der Grösse des Hubraums besteuert. Diese Bemessungsgrundlage gilt für jedes Fahrzeug; sie ist eindeutig, transparent und einfach zu berechnen. Das Anliegen des Motionärs, wenig fahren zu belohnen, könnte nur mittels Selbstdeklaration über die tatsächlich gefahrenen Kilometer pro Jahr realisiert werden. Die Kontrolle und anschliessende Berechnung (inkl. Abgrenzung) der Motorfahrzeugsteuern wäre aufwändig und würde beim Strassenverkehrsamt zu einem erheblichen administrativen und personellen Mehraufwand führen.

In Anbetracht der geringen Steuerreduktion erscheint ein Rabatt als unverhältnismässig. Zudem sind Kilometeranzeigen relativ einfach zu manipulieren. Missbräuche liessen sich nur mit zusätzlichen Abklärungen verhindern.

### **Einseitige Bevorzugung von Sportclubs**

Im Kanton Zug verfügen von den ca. 250 Sportvereinen viele kleinere Clubs über keine eigenen Fahrzeuge. Aus diesem Grund könnten nur wenige Zuger Sportvereine vom vorgeschlagenen Steuerrabatt profitieren. Zudem würde das System einseitig Sportclubs gegenüber Vereinen bevorzugen, die sich in anderen Bereichen in der Förderung von Kindern und Jugendlichen engagieren. Der beantragte Steuerrabatt lässt sich deshalb nur schwer mit dem Gleichbehandlungsgebot vereinbaren.

Auch ohne Berücksichtigung der Kilometerfahrleistung wäre die Kontrolle der einzelnen Rabattgesuche von Sportclubs zeit- und personalintensiv. Kaum zu prüfen wäre vor allem, ob ein Fahrzeug tatsächlich für den Transport von Nachwuchsathletinnen/-athleten eingesetzt wird oder nicht. Das Missbrauchsrisiko und der Prüfaufwand wären unverhältnismässig im Vergleich zum Nutzen.

### **Falsche Anreize bei Veteranenfahrzeugen**

Zwar sollen Veteranenfahrzeuge als Kulturgut und Zeugen ihrer Zeit erhalten bleiben und weiterhin von speziellen Regelungen profitieren. Eine steuerliche Privilegierung ist aber bei den hohen Emissionswerten dieser Fahrzeuge aufgrund der überholten Motorentechnologie nicht vertretbar und würde falsche umweltpolitische Anreize schaffen.

### **Gebühr ist verursachergerecht**

Gemäss Leistungsauftrag hat das Strassenverkehrsamt seinen Betriebsaufwand mittels Gebühren zu decken. Dieses Leistungsziel wird seit der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung im Strassenverkehrsamt jährlich durch den Kantonsrat bestätigt. Für die mit der Hinterlegung des Kontrollschilds verbundenen Dienstleistungen sind 35 Franken angemessen.

### **Entlastungsprogramm 2015 - 2018**

Die vorgeschlagene Steuer- und Gebührensenkung steht auch klar im Widerspruch zu den Sparbemühungen des Regierungsrats.

## **2. Ausgangslage**

### **2.1. Aktuelle Rechtslage**

Das Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr<sup>1</sup> (nachfolgend Strassenverkehrssteuergesetz [SVStG]) regelt die Motorfahrzeugsteuern. Die Festsetzung der Gebühren im Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr liegt in der Kompetenz des Regierungsrates (§ 1 Abs. 1 und 2 SVStG). Die Gebühren richten sich nach der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (nachfolgend Strassenverkehrsgebührenverordnung [SVGebVO])<sup>2</sup>.

§ 10 SVStG regelt die Bemessungsgrundlagen für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern. Danach richtet sich die Steuer für Personenwagen (der Fahrzeugklasse M1 bis 3,5 Tonnen Gewicht), Motorräder und Kleinmotorräder nach dem Motorenhubraum (ccm). Für Personenwagen (der Fahrzeugklasse M2 bis 5 Tonnen Gewicht) und Motorräder mit elektrischem Antrieb sowie die übrigen Fahrzeugarten berechnet sich die Steuer nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Für Sattelmotorfahrzeuge ist das Gewicht des Zugs massgebend.

Die jährliche Kilometerfahrleistung eines Motorfahrzeugs berücksichtigt das geltende Steuersystem hingegen nicht. Entsprechend werden diese Daten im heutigen Zeitpunkt nicht erfasst.

### **2.2. Parlamentarischer Vorstoss**

Die Motion von Kantonsrat Manfred Wenger umfasst folgende Begehren:

- Bst. a: Fahrzeuge mit einer Laufleistung von weniger als 5 000 km pro Jahr erhalten eine Reduktion von 50 Prozent auf die Motorfahrzeugsteuern.
- Bst. b: Das Deponieren und Abholen von deponierten Schildern ist kostenlos.
- Bst. c: Das Auslösen und Wiedereinlösen von Fahrzeugen durch den gleichen Halter ist kostenlos.
- Bst. d: Clubfahrzeuge für die Juniorenförderung erhalten eine Steuerreduktion von 50 Prozent ohne Kilometerbeschränkung.
- Bst. e: Veteranenfahrzeuge fallen automatisch unter diese Regelung (Buchstabe d).

Die Kontrolle der Kilometerfahrleistung sei analog der Regelung bei den Veteranenfahrzeugen durchzuführen.

---

<sup>1</sup> vom 30. Oktober 1986; BGS 751.22.

<sup>2</sup> vom 13. Dezember 2005; BGS 751.221.

Die Anträge des Motionärs gemäss den Buchstaben a, d und e betreffen die Motorfahrzeugsteuern und damit das Strassenverkehrsteuergesetz. Die Anträge gemäss den Buchstaben b und c betreffen die Gebühren bzw. die dazugehörige Gebührenverordnung.

### **3. Begehren zum Steuergesetz**

#### **3.1. Steuerreduktion aufgrund Anzahl Fahrzeugkilometer (Buchstabe a)**

##### **3.1.1 Abgrenzungen**

Eines der Hauptanliegen der vorliegenden Motion ist es, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die im Jahr weniger als 5 000 Fahrzeugkilometer mit ihrem Motorfahrzeug zurücklegen, steuerlich zu begünstigen. Sie sollen lediglich 50 Prozent der ordentlichen Strassenverkehrssteuer bezahlen müssen.

Die Anzahl der jährlich gefahrenen Fahrzeugkilometer eines Motorfahrzeugs variiert sehr stark je nach Fahrzeugkategorie. Während die Jahresfahrleistung eines Motorrades rund 2 600 Kilometer beträgt, fährt ein Personenwagen der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> bis 3,5 Tonnen<sup>3</sup> im Schnitt zwischen 12 000 und 14 000 Kilometer pro Jahr<sup>4</sup>.

Aus dem Motionstext ergibt sich nicht ausdrücklich, für welche Fahrzeugkategorien bzw. Fahrzeugklassen die beantragte Steuerbegünstigung gelten soll. Der Motionär begründet sein Anliegen aber mit der durchschnittlichen Fahrzeugkilometerleistung eines «Personenwagens». Zudem soll die vorgeschlagene Steuerbegünstigung - ohne Kilometerbeschränkung - für Fahrzeuge gelten, die für die Juniorenförderung verwendet werden (Anliegen Buchstabe d). In verschiedenen Vereinen werden für den Transport von Vereinsmitgliedern sowohl vereinseigene als auch private oder gewerblich genutzte Kleinbusse der Fahrzeugkategorie B bis maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und neun Sitzplätzen (inkl. Fahrzeugführerin/Fahrzeugführer) eingesetzt. Da grössere Kleinbusse der Kategorie D<sub>1</sub><sup>5</sup> in der Regel gewerblich eingesetzt werden und die Fahrzeuglenkenden über einen speziellen Führerausweis der Kategorie D<sub>1</sub> verfügen müssen, kommen diese Fahrzeuge selten zum Einsatz.

Aus diesen Gründen geht der Regierungsrat davon aus, dass sich das Anliegen des Motionärs auf Motorfahrzeuge der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> beschränkt. Dazu gehören alle Personenwagen (inkl. Kleinbusse) mit einem Fahrzeuggewicht von höchstens 3,5 Tonnen und maximal neun Sitzplätzen einschliesslich Fahrzeugführerin/Fahrzeugführer. Die nachstehende Prüfung der beantragten Steuerbegünstigung beschränkt sich deshalb auf die erwähnte Fahrzeugklasse.

##### **3.1.2 Selbstdeklaration**

---

<sup>3</sup> Art. 11 Abs. 2 Bst. a und Art. 12 Abs. 1 Bst. a Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41).

<sup>4</sup> Methodenbericht 2012 über die Leistungen des privaten Personenverkehrs auf der Strasse, BFS, Stand 2011, Seiten 19ff.

<sup>5</sup> Die Kategorie D<sub>1</sub> umfasst Kleinbusse von mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und maximal 15 Sitzplätzen.

Nach § 11 Abs. 1 Bst. a SVStG berechnet sich die Jahressteuer für Personenwagen der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> bis 3,5 Tonnen nach dem Hubraum (ccm). Die Grösse des Hubraums ist im Fahrzeugausweis eingetragen. Da diese Daten für alle Personewagentypen vorliegen, ist das geltende Steuerberechnungssystem einfach und praktisch. Zudem lässt die Hubraumgrösse keinen Auslegungsspielraum offen, wodurch die Steuerberechnung ohne zusätzlichen Personalaufwand elektronisch abgewickelt werden kann. Die Erhebung der Strassenverkehrssteuer erfolgt jährlich im Voraus per Ende November (§ 7 Abs. 1 SVStG).

Ausgehend vom geltenden Steuersystem beantragt die vorliegende Motion neu zusätzlich die Anzahl der tatsächlich gefahrenen Kilometer eines Fahrzeugs in die Steuerberechnung miteinzubeziehen. Wer weniger als 5 000 Kilometer pro Jahr fährt, soll nur die Hälfte der ordentlichen Fahrzeugsteuer bezahlen müssen. Dieses abgestufte System setzt voraus, dass neu die jährliche Kilometerfahrleistung eines Fahrzeugs erfasst wird. Diese Daten werden heute nicht erhoben. Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 Bst. g der Verordnung über das automatisierte Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS-Register-Verordnung)<sup>6</sup> stellt das Strassenverkehrsamt im Rahmen der periodischen Fahrzeugprüfung seit 2010 den Kilometerstand im Zeitpunkt der Nachprüfung fest. Für Personenwagen gelten folgende Prüfungsintervalle: erstmals vier Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren und dann jeweils alle zwei Jahre (Art. 33 Abs. 2 Bst. b Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS])<sup>7</sup>. Die Zeitabstände zwischen den periodischen Prüfungen eines Fahrzeugs können sich bei Überkapazitäten auf Seiten des Strassenverkehrsamts zusätzlich verlängern. Da die periodische Fahrzeugprüfung nicht jährlich erfolgt, kann die Erfassung des Kilometerstands eines Fahrzeugs durch das Strassenverkehrsamt nicht auf diesen Zeitpunkt abgestützt werden.

Neu müsste folglich ein Selbstdeklarationssystem eingeführt werden. Wer einen Anspruch auf eine Steuerreduktion aufgrund der gefahrenen Kilometerfahrleistung geltend machen will, hat dies dem Strassenverkehrsamt schriftlich bekanntzugeben. Die Berücksichtigung der Kilometerfahrleistung kann je nach Ausgestaltung des Systems jährlich oder rückwirkend im Jahr der Fahrzeugprüfung erfolgen.

### 3.1.3 Vor- und Nachteile

Das vorgeschlagene Rabattsystem führt - unabhängig von der konkreten Ausgestaltung - dazu, dass sich der administrative und personelle Aufwand für das Strassenverkehrsamt erheblich erhöht: Das Strassenverkehrsamt hat die eingereichten Gesuche aufzunehmen und zu bearbeiten. Im Anschluss an die periodische Fahrzeugprüfung, an welcher der aktuelle Kilometerstand festgestellt wird, hat das Strassenverkehrsamt neu die eingereichten Angaben anhand des aktuellen Kilometerstands zu prüfen und zu beurteilen, ob sie nachvollziehbar sind und der geltend gemachte Rabattanspruch berechtigt ist. Am Ende der Beurteilungsperiode (ein Jahr bis mehrere Jahre) hat das Strassenverkehrsamt eine Steuerabgrenzung vorzunehmen. Kommt es innerhalb einer Berechnungsperiode zu einem Fahrzeug- und/oder Halterwechsel, erhöht sich der Aufwand zusätzlich. Gleichzeitig ist in diesen Fällen eine weitere Steuerabgrenzung erforderlich.

Ein weiterer gewichtiger Nachteil ist die hohe Missbrauchsgefahr. Sowohl alte als auch neue, elektronische Kilometeranzeigen können relativ einfach manipuliert bzw. zurückgesetzt werden. Um Missbräuche verhindern zu können, hat das Strassenverkehrsamt weitere zeitintensive Ab-

---

<sup>6</sup> vom 3. September 2003; SR 741.56.

<sup>7</sup> vom 19. Juni 1995; SR 741.41.

klärungen und Kontrollen vorzunehmen. Aber auch Reparaturen an der Kilometeranzeige oder der Einsatz von Ersatzinstrumenten während der Beurteilungsperiode erschweren die Kontrollaufgabe des Strassenverkehrsamts.

### 3.1.4 Finanzielle Auswirkungen

Ein durchschnittlicher Personenwagen im Kanton Zug hat einen Hubraum von ca. 2 100 ccm. Dies ergibt eine Jahressteuer von 342 Franken<sup>8</sup>. Bei Umsetzung der beantragten Steuerermässigung von 50 Prozent würde die durchschnittliche Jahressteuer eines Personenwagens 171 Franken betragen. Wie viele Fahrzeuge im Kanton Zug anspruchsberechtigt wären, lässt sich nicht abschätzen, da im heutigen Zeitpunkt die jährliche Kilometerfahrleistung eines Personenwagens nicht erfasst wird und das Verhalten der Fahrzeuglenkenden nicht beurteilt werden kann.

Das vorgeschlagene Selbstdeklarationssystem bedingt grössere Anpassungen in der Fachapplikation VIACAR des Strassenverkehrsamts. Für die erforderlichen Programmierarbeiten ist schätzungsweise mit mehreren zehntausend Franken zu rechnen. Im Anschluss an die ordentliche Fahrzeugprüfung hat das Strassenverkehrsamt bei allen Rabattgesuchen den aktuell festgestellten Kilometerstand des Fahrzeugs mit den vorgängig eingereichten Kilometerangaben zu vergleichen, die Daten auf ihre Plausibilität zu prüfen und abschliessend eine Steuerabgrenzung vorzunehmen. Diese zusätzlichen Kontrollaufgaben und die dazugehörige Administration der Steuerberechnung kann das Strassenverkehrsamt nur mit zusätzlichen Mitarbeitenden innert angemessener Frist bewältigen. Wie viele Personaleinheiten mehr für diese Kontrollen erforderlich sind, lässt sich im heutigen Zeitpunkt nicht beurteilen, da keine Kennzahlen vorliegen, wie viele Fahrzeuglenkende ein Gesuch einreichen würden.

### 3.1.5 Fazit

Das heute geltende Steuersystem für Motorfahrzeuge der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> berücksichtigt lediglich die Hubraumgrösse eines Fahrzeugs. Diese Bemessungsgrundlage liegt für jedes Fahrzeug vor; sie ist eindeutig und transparent. Entsprechend einfach gestaltet sich die Steuerberechnung für das Strassenverkehrsamt. Die vom Motionär vorgeschlagene Steuerreduktion für Fahrzeuge, die weniger als 5 000 km pro Jahr zurücklegen, setzt voraus, dass neu die Anzahl der gefahrenen Fahrzeugkilometer pro Jahr mittels Selbstdeklaration erfasst wird. Das Strassenverkehrsamt hat jeden geltend gemachten Steuerrabatt im Einzelfall zu prüfen. Die Kontrolle und anschliessende Berechnung (inkl. Abgrenzung) der Motorfahrzeugsteuern führen zu einem erheblichen administrativen und personellen Mehraufwand beim Strassenverkehrsamt. Das vorgeschlagene System hat zudem den Nachteil, dass Kilometeranzeigen relativ einfach zu manipulieren sind. Missbräuche lassen sich nur mit zusätzlichen Abklärungen durch das Strassenverkehrsamt ausschliessen.

Diesen Mehraufwendungen des Strassenverkehrsamts steht eine Steuerreduktion von durchschnittlich nur gerade 170 Franken für die einzelne Fahrzeughalterin/den einzelnen Fahrzeughalter gegenüber. Aufgrund der unverhältnismässig hohen administrativen Mehrkosten des Strassenverkehrsamts, die sich im heutigen Zeitpunkt nicht beziffern lassen, lehnt der Regierungsrat die beantragte Steuerreduktion für Personenwagen der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> ab.

---

<sup>8</sup> 100 Franken Grundbetrag plus 11.50 Franken pro 100 ccm.

### 3.2. Steuerreduktion für Clubfahrzeuge für die Juniorenförderung (Buchstabe d)

Weiter sieht die Motion vor, dass Clubfahrzeuge für die Juniorenförderung - auch ohne Berücksichtigung der Kilometerfahrleistung - in jedem Fall eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer von 50 Prozent erhalten sollen.

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, der gesamten Zuger Bevölkerung und insbesondere den Kindern und Jugendlichen die Freude an der Bewegung bzw. an verschiedenen sportlichen Aktivitäten zu vermitteln. Aus diesem Grund trägt der Kanton im Rahmen des Bundesgesetzes über die Förderung von Sport und Bewegung (Sportförderungsgesetz [SpoFöG])<sup>9</sup> und dem Sportgesetz des Kantons Zug<sup>10</sup> bereits in grossem Umfang zur Sportförderung bei. Allfällige weitere Fördermassnahmen sind nicht ausgeschlossen. Diese sollten aber bewusst den Kindern und Jugendlichen zu Gute kommen.

Die vorliegend vorgeschlagene Steuererleichterung für vereinseigene Sport- und Freizeitfahrzeuge stellt keine Fördermassnahme im Sinne der Sportgesetzgebung dar. Vielmehr sollen Organisationen, die sich für die Juniorenförderung einsetzen, indirekt finanziell entlastet werden, indem sie in Bezug auf die Motorfahrzeugsteuer steuerlich begünstigt werden.

#### 3.2.1 Kriterienkatalog

Art. 7 ff. des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)<sup>11</sup> und die dazugehörigen Ausführungsvorschriften verpflichten das Strassenverkehrsamt, die Motorfahrzeuge und die Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen zu erfassen. Bei den Fahrzeughalterinnen und -halter unterscheidet das Strassenverkehrsamt nur zwischen natürlichen und juristischen Personen. Nicht erfasst werden hingegen die Einsatzmöglichkeiten oder der Verwendungszweck eines Fahrzeugs.

Um die beantragte Steuererleichterung für vereinseigene Sport- und Freizeitfahrzeuge für die Juniorenförderung umsetzen zu können, ist neu ein Kriterienkatalog zu schaffen, der die Voraussetzungen für die Geltendmachung des Anspruchs definiert und festlegt. Im Rahmen dieses Anforderungskatalogs sind insbesondere folgende zwei Bereiche zu klären: Welche juristischen Personen können einen Steuerrabatt geltend machen und welche Fahrzeugarten sind unter welchen Voraussetzungen rabattberechtigt.

#### 3.2.2 Vor- und Nachteile

Der Regierungsrat steht der vom Motionär beantragten Steuererleichterung für Vereinsfahrzeuge, die für die Juniorenförderung eingesetzt werden, insbesondere unter dem Aspekt der Gleichbehandlung kritisch gegenüber:

So verfügen von den ca. 250 Sportvereinen<sup>12</sup> im Kanton Zug viele kleinere und mittlere Sport- und Freizeitclubs über keine eigenen Vereinsfahrzeuge. Um die Kosten für diese Vereine möglichst klein zu halten, stellen häufig die Eltern und/oder andere Vereinsmitglieder ihre eigenen

---

<sup>9</sup> vom 17. Juni 2011; SR 415.0.

<sup>10</sup> vom 29. August 2002; BGS 417.1.

<sup>11</sup> vom 19. Dezember 1958; SR 741.01.

<sup>12</sup> Aussprachepapier der Direktion für Bildung und Kultur (DBK) für die Regierungsratssitzung vom 29. November 2011 betr. Förderung von Jugend und Sport im Kanton Zug, Ziffer 2.2.

Privat- und oder Geschäftsfahrzeuge für den Transport der Kinder und Jugendlichen zu Trainings, Wettkämpfen und anderen sportlichen Veranstaltungen zur Verfügung. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die vom Motionär vorgeschlagene Steuererleichterung für vereinseigene Fahrzeuge nur einem sehr kleinen Teil der Zuger Sportvereine zu Gute kommt.

Zudem kommt das vorgeschlagene Rabattsystem nur Sportorganisationen zu Gute. Zwar ist unbestritten, dass - gerade bei der Ausübung einer Sportart, insbesondere bei der gezielten Förderung von leistungsstarken Nachwuchssportlerinnen und -sportlern - Vereine häufig Transportfahrten für die Kinder und Jugendlichen zu sportlichen Veranstaltungen zu organisieren und durchzuführen haben. Die gleichen Fahrdienste sind aber auch bei anderen Vereinigungen denkbar, die sich beispielsweise in den Bereichen Musik, Tanz, Theater oder bildnerischem / handwerklichen Gestalten für die Förderung von Kindern und Jugendlichen engagieren. Insoweit bevorzugt das vorgeschlagene Steuerrabattsystem einseitig Sportorganisationen gegenüber anderen Vereinigungen, ohne dass ein ausreichender sachlicher Grund vorliegt, der eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen würde.

Als zuständige Vollzugsbehörde hat das Strassenverkehrsamt jedes Rabattgesuch anhand des neu geschaffenen Kriterienkatalogs zu prüfen und zu entscheiden, ob das Gesuch die Voraussetzungen erfüllt oder nicht. Unabhängig davon, wie detailliert die einzelnen Anforderungskriterien umschrieben sind, kann sich diese Kontrolle im Einzelfall als schwierig erweisen. Dies gilt insbesondere für eines der wichtigsten Abgrenzungskriterien, nämlich ob ein Fahrzeug tatsächlich für den Transport von Nachwuchssportlerinnen und -sportlern und nicht für andere Zwecke - wie beispielweise für Materialtransporte - verwendet wird. Die Einhaltung dieses Kriteriums lässt sich in der Praxis kaum oder wenn überhaupt, nur mit einem sehr hohen zusätzlichen Personal- und Zeiteinsatz kontrollieren.

Die beantragte Steuererleichterung für vereinseigene Fahrzeuge, die für die Juniorenförderung verwendet werden, führt aber auch dazu, dass falsche Anreize geschaffen werden. Da sich der Steuerrabatt auf das einzelne Fahrzeug bezieht, besteht nämlich die Gefahr, dass zusätzliche Fahrzeuge auf den Verein eingelöst werden, um in den Genuss der Steuerermässigung zu kommen.

### 3.2.3 Finanzielle Auswirkungen

Die Prüfung der einzelnen Steuergesuche, insbesondere die Kontrolle des Verwendungszwecks eines vereinseigenen Fahrzeugs, führt beim Strassenverkehrsamt zu einem erheblichen administrativen Mehraufwand, der nur mit zusätzlichem Personal innert nützlicher Frist bewältigt werden kann. Wie viele zusätzliche Personaleinheiten notwendig sind, lässt sich nicht berechnen, da sich nicht abschätzen lässt, wie viele Organisationen berechtigt wären, einen Steuerrabatt geltend zu machen und wie viele davon ihren Anspruch auch tatsächlich geltend machen würden. Entsprechend lässt sich auch die Höhe des Steuerausfalls nicht beziffern.

### 3.2.4 Fazit

Da sich die vom Motionär beantragte Steuererleichterung für vereinseigene Fahrzeuge für die Juniorenförderung nur schwer mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbaren lässt und der Vollzug des Rabattsystems beim Strassenverkehrsamt zu einem unverhältnismässig hohen zusätzlichen administrativen und personellen Mehraufwand führt, lehnt der Regierungsrat die Motion auch in diesem Punkt ab.



### 3.3. Steuerreduktion für Veteranenfahrzeuge (Buchstabe e)

Gleich wie bei den Clubfahrzeugen für die Juniorenförderung soll auch bei den Veteranenfahrzeugen eine Steuerreduktion von 50 Prozent gelten, ohne dass die Kilometerfahrleistung berücksichtigt wird.

#### 3.3.1 Definition und Rechtslage

Als Veteranenfahrzeuge gelten gemäss den Weisungen für Veteranenfahrzeuge des Bundesamts für Strassen ASTRA (nachfolgend Weisungen für Veteranenfahrzeuge)<sup>13</sup> Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor mehr als 30 Jahren erfolgte. Zudem dürfen sie nicht regelmässig und nur zu rein privaten Zwecken verwendet werden. Sie müssen der ursprünglichen Ausföhrung entsprechen sowie optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sein.

Veteranenfahrzeuge werden in der Regel nur noch zu besonderen Anlässen oder zur Verhinderung von Standschäden im Strassenverkehr eingesetzt. Aufgrund der Bedeutung von Veteranenfahrzeugen als technisches Kulturgut und Zeugen ihrer Zeit gelten - soweit die Verkehrs- und Betriebssicherheit gewährleistet ist - für Veteranenfahrzeuge gewisse Ausnahmeregelungen<sup>14</sup>. So kann beispielsweise entgegen Art. 13 Abs. 2 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)<sup>15</sup> ein Wechselschild oder ein Wechselschilderpaar für mehr als zwei Veteranenfahrzeuge erteilt werden (Ziff. 4 Weisungen für Veteranenfahrzeuge). Im Kanton Zug können auf ein Wechselschild maximal elf Veteranenfahrzeuge immatrikuliert werden. In Kombination mit einem «ordentlichen» Motorfahrzeug kann - gestützt auf Art. 13 Abs. 2 VVV - nur ein Veteranenfahrzeug auf das gleiche Wechselschild eingelöst werden.

Ob die Voraussetzungen für den Eintrag «Veteranenfahrzeug» im Fahrzeugausweis erfüllt sind, entscheidet das Strassenverkehrsamt anlässlich einer Fahrzeugprüfung. Erfüllt ein Fahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt die Bedingungen als Veteran nicht mehr, kann der Veteranenstatus entzogen werden (Ziff. 2 Weisungen für Veteranenfahrzeuge).

#### 3.3.2 Geltende Besteuerung

Im Kanton Zug sind total 1 816 Motorfahrzeuge der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> mit dem Status «Veteran» immatrikuliert<sup>16</sup>. Davon sind 756 mit Wechselschild eingelöst; 886 Veteranenfahrzeuge sind direkt immatrikuliert.

Bei Fahrzeugen mit Wechselschildern richtet sich die Verkehrssteuer nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz, zuzüglich einer Wechselschildgebühr von 80 Franken (§ 15 SVStG i.V.m. Ziff. 5.7 SVGebVO). Danach wird das erste Fahrzeug mit dem höchsten Steuersatz besteuert. Für das zweite Fahrzeug wird keine Steuer sondern nur eine Pauschalgebühr erhoben. Soweit unter einem Wechselschild nur Veteranenfahrzeuge eingelöst werden, ist wiederum nur für das Veteranenfahrzeug mit dem höchsten Ansatz die Jahressteuer und für die übrigen (höchstens zehn) Fahrzeuge einmal die Gebühr von 80 Franken zu entrichten.

---

<sup>13</sup> vom 3. November 2008.

<sup>14</sup> Auszug aus Begleitbrief des ASTRAS zu den Weisungen für Veteranenfahrzeuge vom 3. November 2008.

<sup>15</sup> vom 20. November 1959; SR 741.31.

<sup>16</sup> Stand 4. Februar 2004.

Bei direkt immatrikulierten Veteranenfahrzeugen der Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> richtet sich die Besteuerung nach der Grösse des Hubraums (§ 10f. SVStG). Der durchschnittliche Hubraum eines Veteranenfahrzeugs beträgt 2 616 ccm. Dies ergibt eine Jahressteuer von 401 Franken<sup>17</sup>.

### 3.3.3 Vor- und Nachteile

Wie bereits erwähnt, sind Veteranenfahrzeuge Zeitzeugen und ein Abbild der technischen Entwicklung ihrer Zeit. Um Veteranenfahrzeuge auch für spätere Generationen zu erhalten, ist es richtig, dass für sie - entsprechend den Weisungen für Veteranenfahrzeuge - besondere Regelungen gelten. Andererseits darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass diese Fahrzeuge - im Vergleich zu Motorfahrzeugen der neusten Generation - über eine sehr veraltete Motortechnologie verfügen. Zudem haben sehr viele Veteranenfahrzeuge einen überdurchschnittlich grossen Hubraum. Diese beiden Aspekte haben zur Folge, dass der Emissionsausstoss der Veteranenfahrzeuge sehr häufig das 20 - 30-fache der Emissionsmenge eines modernen Personenwagens beträgt. Zwar stehen Veteranenfahrzeuge nicht regelmässig in Betrieb und die jährliche Fahrleistung ist auf durchschnittlich ca. 2 000 bis 3 000 Kilometer (bzw. ca. 50 bis 60 Betriebsstunden) beschränkt<sup>18</sup>. Der überproportional hohe Emissionsausstoss gilt aber unabhängig von der jährlichen Fahrleistung.

### 3.3.4 Finanzielle Auswirkungen

Die vorgeschlagene Reduktion der Motorfahrzeugsteuer um 50 Prozent ergibt bei den einzeln eingelösten Veteranenfahrzeugen jährliche Mindereinnahmen von rund 180 000 Franken<sup>19</sup>. Die Mindereinnahmen fallen zudem höher aus, wenn aufgrund des neuen Rabattsystems viele der auf ein Wechselschild eingelösten Veteranenfahrzeuge auf ein eigenes Kontrollschild umgeschrieben werden.

### 3.3.5 Fazit

Zwar ist auch der Regierungsrat der Ansicht, dass Veteranenfahrzeuge als Kulturgut erhalten bleiben sollen. Eine steuerliche Privilegierung dieser Fahrzeuge mittels eines Steuerrabatts von 50 Prozent ist aber angesichts der hohen Emissionswerte von Veteranenfahrzeugen nicht vertretbar. Der Regierungsrat lehnt deshalb die beantragte Steuererleichterung für Veteranenfahrzeuge ab.

## 4. Begehren zur Gebührenverordnung

### 4.1. Gebührenerlass für das Wiedereinlösen von Schildern (Buchstaben b und c)

Gemäss der vorliegenden Motion soll das Deponieren und Abholen von Kontrollschildern (Buchstabe b) und das Auslösen und Wiedereinlösen von Fahrzeugen (Buchstabe c) durch die gleiche Fahrzeughalterin/den gleichen Fahrzeughalter kostenlos sein.

Kontrollschilder können während der Dauer von höchstens einem Jahr beim Strassenverkehrsamt deponiert werden, ohne dass der Fahrzeugausweis für ungültig erklärt wird. Von die-

---

<sup>17</sup> 100 Franken Grundbetrag plus 11.50 Franken pro 100 ccm.

<sup>18</sup> Ziff. 1 Bst. c der Weisungen für Veteranenfahrzeuge.

<sup>19</sup> 886 Veteranenfahrzeuge x 200 Franken = 177 200 Franken.

ser Möglichkeit machen Fahrzeughalterinnen und -halter vor allem dann Gebrauch, wenn sie über die Wintermonate kein Fahrzeug benötigen. Das Strassenverkehrsamt bewahrt die deponierten Kontrollschilder auf. Sobald die Fahrzeughalterin/der Fahrzeughalter das Kontrollschild wieder benötigt, löst das Strassenverkehrsamt das deponierte Kontrollschild wieder ein und händigt es der Fahrzeughalterin/dem Fahrzeughalter aus.

Das Deponieren und das Abholen eines Kontrollschildes verursachen für sich allein betrachtet nur einen minimalen administrativen Aufwand. Das Strassenverkehrsamt hat aber für das Aus- und Wiedereinlösen von Kontrollschildern verschiedene Dienstleistungen zu erbringen:

- Erfassung des deponierten Kontrollschildes in der Fachapplikation VIACAR;
- Meldung des Unterbruchs an die Fahrzeughaftpflichtversicherung;
- Abgrenzung der Motorfahrzeugsteuer und Rückzahlung eines allfälligen Guthabens;
- Lagerung der Kontrollschilder;
- Wiedereinlösung des deponierten Kontrollschildes in der Fachapplikation VIACAR;
- Meldung an die Fahrzeughaftpflichtversicherung;
- Rechnungsstellung für die restliche Motorfahrzeugsteuer.

Da das Hinterlegen und das spätere Wiedereinlösen eines Kontrollschildes eng miteinander verknüpft sind, erhebt das Strassenverkehrsamt lediglich für das Wiedereinlösen eine Verwaltungsgebühr von 35 Franken (Ziff. 4.2 SVGebVO)<sup>20</sup>. Das Deponieren und das Abholen eines Kontrollschildes hingegen kosten nichts. In diesem Punkt ist das Anliegen des Motionärs bereits erfüllt.

#### 4.2. Verursacherprinzip

Die Höhe der Gebühren ist verursachergerecht festzusetzen und regelmässig zu überprüfen.

Für die mit der vorübergehenden Hinterlegung des Kontrollschildes verbundenen Dienstleistungen des Strassenverkehrsamts erscheint die geltende Gebühr in der Höhe von 35 Franken angemessen und verhältnismässig. Gemäss Leistungsauftrag des Strassenverkehrsamts ist das Strassenverkehrsamt verpflichtet, den Betriebsaufwand mittels Gebühren zu decken. Dieses Leistungsziel wird seit der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung im Strassenverkehrsamt jährlich durch den Kantonsrat bestätigt.

### 5. Entlastungsprogramm 2015 - 2018

Am 8. Juli 2014 beschloss der Regierungsrat das Entlastungsprogramm 2015 - 2018. Ziel des Entlastungsprogramms ist es, den Zuger Finanzhaushalt bis 2018 wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Hierfür sind jährliche Einsparungen von 80 bis 100 Millionen Franken nötig. Steuererhöhungen lehnt der Regierungsrat ausdrücklich ab; Gebührenerhöhungen hingegen sind denkbar.

Die gemäss Motion vorgeschlagene Senkung der Motorfahrzeugsteuern und der dazugehörigen Gebühren steht klar im Widerspruch zu den Sparzielen des Regierungsrats. Nur wenn in den nächsten Jahren konsequent auf Steuer- und Gebührensenkungen verzichtet wird, ist si-

---

<sup>20</sup> Siehe dazu Ziffer 4.2 und 4.3.

chergestellt, dass der Kanton Zug auch mittel- bis langfristig über einen gesunden Finanzhaushalt verfügen wird.

Auch aus diesem Grund lehnt der Regierungsrat die vorliegende Motion ab.

## **6. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen,

die Motion von Manfred Wenger betreffend Reduktion der Strassenverkehrsgebühren für Sport- und Freizeitfahrzeuge (Vorlage Nr. 2314.1 - 14497) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 25. November 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

300/mb