



Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr

Bericht und Antrag der vorberatenden Kommission
vom 29. November 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission hat die Vorlage am 24. März 2010 sowie am 29. November 2010 beraten. Aufwändige Abklärungsaufträge und Berechnungen haben zu einer langen Dauer der Kommissionsarbeit geführt. An den Sitzungen gaben Regierungsrat Beat Villiger, Markus Feer, Leiter Strassenverkehrsamt, Karin Bruderer Lötscher, juristische Mitarbeiterin sowie Thomas Volken, stellvertretender Leiter Sektion Energiepolitik des Bundesamts für Energie, Auskunft über die komplexe Vorlage. Das Protokoll führte Ruth Schorno.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	1
2.	Eintretensdebatte	4
3.	Detailberatung	5
3.1.	Debatte Abklärungsauftrag und Grundsatzentscheid	5
3.2.	Detailberatung zu den einzelnen Bestimmungen	7
4.	Finanzielle Auswirkungen	11
5.	Anträge	12

1. Ausgangslage

Die Strategie des Regierungsrats bis 2018 sieht vor, dass „der Kanton Zug den sparsamen und nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen und Landschaften fördert“. Die Legislaturziele des Regierungsrats bis 2014 umfassen einen „sparsamen Umgang mit Energie: Dazu gehören das Förderprogramm Energie im Gebäude, eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer, sowie die Überarbeitung des Energieleitbilds“. Bereits 2008 stellte der Regierungsrat ein Energieleitbild vor, welches „die Energiepolitik noch stärker und systematischer auf das Gebot der Nachhaltigkeit ausrichtet“.

Die Einführung einer nach Umweltaspekten differenzierten Verkehrssteuer wird vom Regierungsrat seit 1990 angestrebt. Im Rahmen der Behandlung der vier Motionen Rolf Schweiger, Heinz Tännler, Thomas Lötscher und Thomas Villiger / Manuel Aeschbacher, welche alle Steuerreduktionen für umweltgerechtere Fahrzeuge verlangten, beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, das geltende Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr zu revidieren und nach dem Verursacherprinzip auszugestalten. Der Kantonsrat lehnte die Vorlage am 4. Mai 2006 jedoch ab. Alle vier Motionen wurden erheblich erklärt und der Regierungsrat beauftragt, eine neue Vorlage auszuarbeiten.

Ende 2007 verabschiedete der Regierungsrat den Zentralschweizer Massnahmenplan Luftreinhaltung II. Aus dem bestehenden Massnahmenplan wurde die differenzierte und variabilisierte Motorfahrzeugsteuer gestrichen und durch die Massnahme „Rabattsystem in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern“ ersetzt. Basis dafür sollte das im Jahr 2007 im Auftrag der Zentral-

schweizer Umweltschutzdirektoren-Konferenz (ZUDK) erarbeitete und in einer nationalen Vernehmlassung von der Mehrheit der Kantone unterstützte Muster-Rabattmodell¹ der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) sein. Der Regierungsrat legte in seinem Bericht und Antrag (Vorlage Nr. 1908.1 - 13333) dar, dass auch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) das asa-System unterstütze und gemäss wissenschaftlichen Studien solche Rabattmodelle eine positive Lenkungswirkung aufweise, wenn der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf finanziell spürbar in Verbindung stehe, zeitlich beschränkt sei und für die Berechnung des Rabatts eine klar kommunizierbare Bemessungsgrundlage verwendet werde².

Der Regierungsrat beantragt, den Grundsatz der Besteuerung nach Hubraum und Gesamtgewicht gemäss geltendem Gesetz beizubehalten und durch ein Rabattmodell der asa zu ergänzen, um dadurch einen Lenkungseffekt hin zu umweltschonenderen Fahrzeugen zu erzielen. Als Bemessungsgrundlage für Steuerrabatte bzw. -zuschläge entschied sich der Regierungsrat für die geltende Energieetikette des Bundes mit den Klassifizierungen A bis G. Die regierungsrätliche Vorlage war so ausgestaltet, dass bei Ablösung der Energieetikette durch eine Umweltetikette, welche die gesamte Umweltbelastung der Fahrzeuge (CO₂-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) berücksichtigt hätte, keine Anpassungen notwendig gewesen wären. Am 18. Juni 2010 entschied der Bundesrat, die Umweltetikette nicht einzuführen. Auch die CO₂-Etikette verwarf der Bundesrat. Diese hätte einen gewichtsunabhängigen Bewertungsmassstab angelegt. Die Energieetikette soll jedoch verbessert werden. Das Resultat liegt zum heutigen Zeitpunkt nicht vor.

Der regierungsrätliche Antrag für eine Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr umfasst zwei Hauptziele: 1.) Ein ökologischer Lenkungseffekt zu Gunsten umweltschonenderer Fahrzeuge. 2.) Die Sicherung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur des Kantons Zug.

Zu Ziff 1: Der Regierungsrat schlägt die Beibehaltung des heutigen Besteuerungssystems nach Hubraum /Gesamtgewicht vor, ergänzt durch ein Anreizsystem mittels eines Bonus-/Malus-Systems zwecks Steuerung weg von energieineffizienten hin zu energieeffizienten Fahrzeugen (§13 und §14). Dieses Ziel will der Regierungsrat erreichen mit einem Steuerrabatt über drei Jahre beim Kauf eines Motorfahrzeugs der Energieeffizienz-Klasse A und einem unbefristeten Steuerzuschlag beim Kauf eines die Umwelt belastenden Fahrzeugs der Energieeffizienz-Klassen F und G. Der Einnahmenverlust durch die Steuerrabatte soll grösstenteils durch die Steuerzuschläge wettgemacht werden. Das Rabattmodell soll langfristig ertragsneutral ausgestaltet sein. Zudem sollen Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb weiterhin eine reduzierte Jahressteuer von 50% bezahlen. In den Vernehmlassungen sprach sich die überwiegende Mehrheit der Parteien und Organisationen für die ökologische Lenkungswirkung mittels Bonus-/Malus-Systems aus.

Zu Ziff. 2: Der Regierungsrat schlägt im Hinblick auf die Finanzierung des kantonalen Strassenbaus über die Spezialfinanzierung eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuern um 10% vor. Mehreinnahmen sollen primär bei der Besteuerung nach Hubraum und Gesamtgewicht (§ 11 bzw. § 13) generiert werden. Leichte Erhöhungen der Steuereinnahmen generiert die Vorlage bei Wechselschildern (§ 15), Kollektivschildern (§ 16), Motorfahrrädern (§ 17) sowie bei den Tagesschildern (§ 17bis). Die Spezialrechnung für die Strassenbaufinanzierung würde für die Finanzierung der Projekte der 1. und 2. Priorität - bei einer Zustimmung zur Erhöhung

¹ Publikation der asa "Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen", Empfehlung der asa, 2. Juli 2007

² Vorlage Nr. 1908.1 - 13333, Abschn. III *Grundzüge des Rabattmodells der asa*, S. 6f.

um 10% der Motorfahrzeugsteuern - bis ins Jahr 2033 ein Minus von 135 Millionen Franken aufweisen. Ohne die 10%-ige Erhöhung ergibt sich bis 2033 ein Minus von 370 Millionen Franken (siehe auch Antwort des Regierungsrats auf die Kleine Anfrage von Silvan Hotz betreffend Separatrechnung Strassenbau vom 28. April 2009; Vorlage Nr. 1817.1 - 13075). Unter diesen Voraussetzungen erscheint dem Regierungsrat diese Erhöhung ebenso massvoll wie unabdingbar. Zudem weist Zug - laut Sicherheitsdirektion - im schweizweiten Vergleich tiefe Motorfahrzeugsteuern auf. Die Besteuerung beträgt in Zug bei einem durchschnittlichen Fahrzeug mit 2223 ccm Hubraum 356 Franken. Zum Vergleich: VS 255 SFR / SH 288 SFR / NW 370 SFR/ OW 396 SFR / ZH 428 SFR / SO 436 SFR / GL 441 SFR / FR 471 SFR.

Es ist festzuhalten, dass die Einführung eines Bonus-/Malus-Systems keinen Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Steuererhöhung um 10% hat und unabhängig davon eingeführt werden kann.

In der Vorlage nicht einbezogen ist die Einführung einer Partikelfilterpflicht. Der Regierungsrat geht davon aus, dass mit einer Lenkungswirkung im Sinne seiner Vorlage der Fahrzeugbestand innert sieben Jahren erneuert sei, so dass die grosse Mehrheit der Personenwagen über einen Partikelfilter verfügen werde. Zudem würde der gesamte Schadstoffausstoss durch eine Partikelfilterpflicht in Zug nur um 0,011% verringert.

Kurzbeschreibung der Energieetikette³:

Die Energieetikette gilt für neue Personenwagen bis max. 3'500 kg Gesamtgewicht mit max. 9 Sitzplätzen, die vollständig mit fossilen Treibstoffen betrieben werden können.

Ziel ist es, dass die Energieetikette für jeden neuen Personenwagen den Normverbrauch in Liter pro 100 km und den CO₂-Ausstoss in g/km angibt. Der CO₂-Ausstoss ist zusätzlich in einer graphischen Darstellung dem durchschnittlichen CO₂-Ausstoss aller angebotenen Fahrzeugtypen gegenübergestellt (188 g/km).

Für die Verbrauchs- und Leergewichtsdaten ist die Typengenehmigung (TG) des entsprechenden Modells massgebend. Sind unter der gleichen Typengenehmigung mehrere Modellvarianten mit einem Leergewichtsbereich aufgeführt, so wird die Effizienzklasse auf Grundlage des jeweils höchsten Verbrauchs und des höchsten Leergewichts ermittelt. Mit der Typengenehmigungs-Nummer, die im Fahrzeugausweis unter Ziffer 24 zu finden ist, kann man unter www.energieetikette.ch die Energieetikette seines Autos abrufen.

Die Kategoriengrenzen der Energieetikette (A bis G) werden alle zwei Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Aufgrund des technologischen Fortschritts nimmt der Anteil der Fahrzeuge in der Kategorie A in dieser Zeit zu, so dass nicht mehr nur die effizientesten Fahrzeuge im A sind. Die Bedingungen für die Kategorien müssen deshalb verschärft werden.

Seit Februar 2009 kann für Personenwagen ab Jahrgang 2000 (erfüllen die Abgasnorm Euro 3) auf www.energieetikette.ch und www.tcs.ch die sogenannte «Energieetikette Occasionen» erstellt werden. Dazu wird ebenfalls die Typengenehmigungs-Nummer (Fahrzeugausweis Ziffer 24) benötigt. Die Effizienzklassen basieren dabei auf dem aktuell gültigen Bewertungsmaassstab. Bei der Energieetikette für Occasionen handelt es sich um eine freiwillige Massnahme, für die keine gesetzliche Pflicht

³ Siehe www.energieetikette.ch.

besteht. Mit dieser Energieetikette kann jeder Autobesitzer sehen, welche Effizienzklasse sein Auto aus heutiger Sicht hat.

Tabelle: Personenwagen im Kanton Zug nach Energieeffizienzklassen

Stand per 1. Juli 2010	Anzahl
keine EEKat	9123
A	3754
B	6360
C	8557
D	9490
E	8999
F	6341
G	11965
total	64589

2. Eintretensdebatte

Die Fragen bezüglich Erhebungsart und Bemessungsgrundlage eines allfälligen Bonus-/Malus-Systems der Strassenverkehrssteuern wurden sehr ausführlich und grundsätzlich diskutiert.

Das Bonus-/Malus-System wurde kritisiert. Einerseits sprachen sich Kommissionsmitglieder gegen einen Bonus aus, da der Autokauf nicht noch gefördert werden sollte – ein effektiver Malus genüge. Andere sahen im Bonus/Malus eine grundsätzliche Bevormundung der Autokaufenden und zweifelten an der Lenkungswirkung eines solchen Systems. Zudem bestehe bereits mittels Abgaben über den Benzinpreis ein verursachergerechtes Prinzip.

Die Mehrheit sprach sich – unabhängig vom Eintreten – deutlich gegen die geplante Erhöhung der Steuereinnahmen um 10% aus und argumentierte, die Strassenbauprojekte der 1. Priorität seien finanziell gesichert. Allfällige Erhöhungen seien erst zu dem Zeitpunkt vorzunehmen, wenn die Finanzierung eindeutig nicht mehr gewährleistet sei.

Eingehend setzte sich die Kommission mit der Möglichkeit auseinander, die Art der Steuererhebung von der heutigen Hubraum-/Gesamtgewichtbesteuerung zu lösen und eine ertragsneutrale Besteuerung rein nach Energieeffizienz-Klassen einzuführen. Dies im Sinne der Motion Thomas Lötscher, die dem Steuermodell des Kantons Solothurn entsprach, welches im September 2009 zur Abstimmung kam und mit 66% der Stimmen abgelehnt wurde. Die Kommission kam diesbezüglich zum Schluss, dass die Entscheidungsgrundlagen nicht vorhanden seien und einigte sich darauf, bei einem allfälligen Eintreten auf die Vorlage, der Sicherheitsdirektion einen zusätzlichen Abklärungsauftrag zu erteilen. Eine Minderheit lehnte diesen Abklärungsauftrag ab, da ein solches System die Übermotorisierung der Fahrzeuge aufrecht erhalte.

Die Befürworter des Eintretens stellten sich auf den Standpunkt, dass die Vorlage ein erster Schritt in die richtige Richtung sei und einen sanften Wechsel hin zu einer ökologischen Steuerreform darstelle. Das heutige System sei akzeptiert, darauf solle aufgebaut werden. Zudem hätten alle Parteien in ihren Vernehmlassungen entweder eine Lenkungswirkung befürwortet oder die Umsetzung der Motionen gefordert. Befürchtet wurde auch ein Scherbenhaufen bei Nichteintreten – die erheblich erklärten Motionen blieben weiterhin bestehen und der Regierungsrat hätte keinen klaren Gesetzgebungsauftrag.

Die Kommission beschloss mit 7:7 Stimmen mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten Eintreten auf die Vorlage.

Die Kommission beschloss mit 9:5 Stimmen, dass die Sicherheitsdirektion im Hinblick auf die zweite Kommissionssitzung zusätzliche Abklärungen im Sinne der Motion Thomas Lötscher zu treffen habe. Diese verlangt die ausschliessliche Besteuerung nach den Energieeffizienz-Klassen A - G. Die Besteuerung nach Hubraum und Gesamtgewicht sei abzuschaffen.

Debattiert wurde auch, ob es nicht sinnvoll wäre, für die externen Kosten des Strassenverkehrs (graue Energie, Umwelt- und Gesundheitsschäden) den Malus-Mehrertrag zweckbestimmt einzusetzen.

Die Kommission beschloss mit 10:2 Stimmen, der Sicherheitsdirektion *keinen* Abklärungsauftrag zu erteilen, ob und wie die externen Kosten des Strassenverkehrs durch eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuern abgegolten werden könnten.

3. Detailberatung

In der ersten Phase der Detailberatung ging es darum, einen Grundsatzentscheid zu fällen, ob die Vorlage des Regierungsrats beraten werde oder ob die Kommission die Ausarbeitung eines neuen Gesetzes (Totalrevision) analog dem Modell Solothurn angehen soll. Der komplexe Verfahrensablauf – je nach Entscheid – wurde von der Kommission zur Kenntnis genommen.

3.1. Debatte Abklärungsauftrag und Grundsatzentscheid

Die Sicherheitsdirektion stellte die im Rahmen des Abklärungsauftrags erarbeiteten Informationen im Sinne der Motion Thomas Lötscher vor und lieferte der Kommission die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen.

Die Sicherheitsdirektion stützte sich bei der Einteilung der Fahrzeuge in die Energieeffizienz-Klassen (EEK) auf aktuelle Daten des EDV-Programms ViaCar. Im Auftrag von sechs Kantonen entwickelte und bearbeitet das Amt für Informatik des Kantons Aargau diese Fachapplikation. Der Motionär Thomas Lötscher legte seinen Berechnungen die zu diesem Zeitpunkt aktuellste Publikation des Touring Club Schweiz (TCS) zu Grunde. Die Abweichungen bei einzelnen Fahrzeugen zwischen den beiden unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen gaben Anlass zu einer kurzen Diskussion. Die Kommission erachtete jedoch die Ausführungen der Sicherheitsdirektion bezüglich Fahrzeugliste als nachvollziehbar.

Eine Schwäche des Modells Solothurn ist, dass 24% der leichten Motorfahrzeuge bzw. rund 14,2 Prozent aller Personenwagen keiner EEK zugeordnet sind (Personenwagen mit EEK Stand 1. Juli 2010: 64589 / Personenwagen ohne EEK Stand 1. Juli 2010: 9123). Diese Fahrzeuge könnten den Systemwechsel nicht mitmachen. Es müssten darum parallel zwei verschiedene Steuersysteme betrieben werden – eines für die nach EEK eingeteilten Fahrzeuge und eines für die übrigen. Für diese wäre weiterhin die Besteuerung nach Hubraum / Gesamtgewicht massgebend. Dieses Parallel-System erachtete die Kommission als nicht optimal.

Beim Antrag des Regierungsrats sind die Nicht-EEK-Fahrzeuge nicht problematisch. Alle Fahrzeuge werden weiterhin nach Hubraum/Gesamtgewicht besteuert. Nur der Bonus/Malus wird mittels EEK berechnet. Bonusberechtigt sind diese Fahrzeuge nicht, da der Bonus nur im Zeit-

punkt nach der ersten Inverkehrsetzung eines Neufahrzeugs gewährt wird und Neuwagen in die EEK eingestuft sind. Gemäss § 13ter Abs. 1 Bst. b wird auch bei Nicht-EEK-Fahrzeugen mit mehr als 2500 ccm Hubraum bei einem Halterwechsel ein Malus erhoben.

Die Sicherheitsdirektion errechnete vier mögliche EEK-Modelle „Solothurn“ im Sinne der Motion Lötscher (siehe Beilage 1 zum Kommissionsbericht). Die Entwicklung der Motorisierung wurde nicht berücksichtigt.

1. Modell Solothurn nach 1. Inverkehrsetzung – lineare Abstufung
2. Modell Solothurn gemäss EEK-Einteilung vom 1. Juli 2010 – linear
3. Modell Solothurn nach 1. Inverkehrsetzung – progressiv
4. Modell Solothurn gemäss EEK-Einteilung vom 1. Juli 2010 – progressiv

Voraussetzung für die Erstellung der Berechnungsmodelle war die Ertragsneutralität bzw. der Erhalt des aktuellen Steuersubstrats durch Personenwagen von jährlich 22'979'730 Franken. Ausgehend von einem Durchschnittsfahrzeug (2'223 ccm Hubraum) und einer jährlichen Steuer von 356 Franken generieren die 55'441 Personenwagen, die in eine EEK fallen, einen Steuerertrag von 19'737'000 Franken. Zudem wurde eine Grundsteuer von 40 Franken für alle Fahrzeuge angenommen (§ 14 Abs. 4 des geltenden Gesetzes). Die Nicht-EEK-Fahrzeuge würden den restlichen Steuerertrag von rund 3,4 Millionen Franken erbringen.

Im Modell Solothurn kann die Abstufung der Steuersätze zwischen den Kategorien A bis G linear oder progressiv ausgestaltet werden. Als Basis für die Bemessungsgrundlage käme die EEK-Einstufung im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung (1. IV) oder gemäss der jeweils aktuellen Energieetikette⁴ (letzte Anpassung vom 1. Juli 2010) in Frage. Eine progressive Besteuerung hätte eine grössere Lenkungswirkung zur Folge. Beim Vergleich zwischen den Bemessungsgrundlagen nach 1. IV und der jeweils aktuellen EEK (Stand 1. Juli 2010) würden bei der 1. IV die Fahrzeuge der Kategorien A bis D gegenüber den Fahrzeugen der Kategorien E bis F stärker belastet. Für eine ökologische Lenkung wäre die aktuelle EEK-Bemessungsgrundlage effizienter.

Die Kommission diskutierte nicht eingehend, was diesbezüglich bei einer allfälligen Einführung sinnvoll wäre. Allen vier Modellberechnungen ist gemeinsam, dass die Steuererträge mit der Verschiebung der Fahrzeugflotte in Richtung A-Klasse sinken werden, falls keine Anpassungen vorgenommen würden.

Kritisch beurteilt wurde, dass bei der Bemessungsgrundlage nach 1. IV die beim Kauf gültige Energieklasse über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs beibehalten wird (Besitzstandswahrung). Hat man einmal ein Fahrzeug der EEK A gekauft, besteht kein Anreiz mehr, veraltete, dem Stand der Technik nicht angepasste und nicht mehr umweltschonende Fahrzeuge zu ersetzen. Dennoch profitiert man weiterhin von tiefen Steuern.

Befürworter des Modells Solothurn hielten fest, dass dieses die technologische Entwicklung sehr wohl berücksichtige. Alle zwei Jahre würden die EEK angepasst und einmal produzierte Automodelle würden in schlechtere Kategorien abrutschen. Zudem würde die Beibehaltung der Hubraum- / Gesamtgewichtsbesteuerung schneller veralten und zu mehr Ertragseinbussen führen als ein rein nach EEK ausgerichtetes System. Zudem schöpfe das Modell Solothurn das Potenzial über alle EEK hinweg besser aus – so werde sich eine Kundin/ein Kunde von Luxus-

⁴ Anhang 3.6 Ziff. 2.2.3 Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01).

autos oder Geländewagen eher für eine ökologischere Technik entscheiden als beim Antrag des Regierungsrats.

Andere Kommissionsmitglieder monierten, dass die EEK nie als Grundlage für ein Steuersystem gedacht waren. Auch sei die Grösse und das Gewicht eines Fahrzeugs irrelevant. Es solle nicht die Technologiebeurteilung oder die EEK, sondern der CO₂-Ausstoss als Grundlage für eine Besteuerung nach Umweltkriterien genommen werden – als Teil eines Rabattsystems oder im Sinne eines Systemswechsels weg von der Hubraum- / Gesamtgewichtsbesteuerung. Kritiker sagten, dass sich der CO₂-Ausstoss zu schnell senken werde und grössere Steuerausfälle zu befürchten seien. Zudem käme es zu ständigen für die Fahrzeughaltenden nicht transparenten Steueränderungen. Auch könne das CO₂-System zu Ungerechtigkeiten führen. Wer wenig fahre, stosse unabhängig vom CO₂-Ausstoss seines Fahrzeugs per se weniger CO₂ aus und zahle dann eine Umweltsteuer, ohne die Umwelt stark zu belasten. Dem wurde entgegen gehalten, dass die Kilometerleistung / Belastung über das Benzin abgegolten werde.

Die Kommissionsmehrheit plädierte letztlich dafür, das geltende Steuersystem mit der vorliegenden Teilrevision nicht völlig zu verändern. Das Steuersubstrat solle erhalten werden. Es dürfe zu keiner generellen Steuererhöhung von zehn Prozent kommen. Es sei eine gewisse Lenkungswirkung hin zu energieeffizienteren Fahrzeugen mittels eines Anreizsystems zu erzielen. Das System müsse für die Fahrzeughaltenden transparent sein; jede/jeder müsse wissen, wer wieso wieviel bezahle. Zudem entspreche die Vorlage des Regierungsrats den vier erheblich erklärten Motionen.

Die Kommission beschloss mit 11:1 Stimmen, die Vorlage des Regierungsrats zu beraten und nicht das Modell Solothurn.

3.2. Detailberatung zu den einzelnen Bestimmungen

§ 1 Abs. 3

Die Regierung soll ermächtigt werden, besonders begehrte Kontrollschilder zu versteigern. Dies könnte einmalige Einnahmen von 3 Millionen Franken generieren. Die Kommissionsmehrheit argumentierte, dass eine Versteigerung zu einer Zweiklassengesellschaft führen könnte.

Die Kommission beantragt mit 8:3 Stimmen, Abs. 3 ersatzlos zu streichen.

§ 4 Steuerbefreiung

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass trotz der Streichung von Abs. 2 „Die Befreiung erstreckt sich nicht auf die Gebühren“ weiterhin klar sei, dass sich die Befreiung nur auf die Steuer und nicht auf die Gebühren beziehe. Der Titel "Steuerbefreiung" von § 4 schränkt die Befreiung ausdrücklich auf die Steuern ein.

§ 5 Steuererlass

Menschen mit einer körperlichen Behinderung können einen Steuererlass beantragen. Es wurde der Antrag gestellt, die Bezeichnung „Personen“ durch die ursprüngliche Fassung „Invalide“ zu ersetzen. Die Formulierung „Personen, die wegen ihres körperlichen Gebrechens (...)“ wurde als zu vage und geradezu als Einladung für zahlreiche Fahrzeuglenkende beurteilt, einen Steuererlass zu erwirken. Dem wurde entgegen gehalten, dass körperliche Gebrechen in der Regel mit Autoubauten verbunden seien und zudem im Hinblick auf einen allfälligen Steuererlass Abklärungen durch Vertrauensärzte des Strassenverkehrsamts gemacht würden. Mit der vorgeschlagenen Formulierung besteht die Möglichkeit, auch körperlich Behinderten ohne Invalidenstatus einen Steuererlass zu gewähren.

Die Kommission hält mit 7:5 Stimmen am Antrag des Regierungsrats fest.

Beantragt wurde zudem die Streichung der Einschränkung, nur für leichte Motorwagen bis 2000 ccm Hubraum einen Steuererlass erhalten zu können. Behinderte sollen in der Fahrzeugwahl nicht eingeschränkt werden. Dagegen wurde argumentiert, dass sich Verbände wie Pro Infirmis und Pro Senectute in der Vernehmlassung positiv zu dieser Bestimmung inkl. der Hubraumbeschränkung geäußert haben. Zudem vermögen Personen, die teure und hubraumstarke Autos kaufen können, auch die Motorfahrzeugsteuer zu bezahlen.

Die Kommission hält mit 10:2 Stimmen am Antrag des Regierungsrats fest.

§ 7 Abs. 2 Steuer- und Bemessungsperiode

Der Regierungsrat will halbjährliche Ratenzahlungen (gegen eine Gebühr von 20 Franken) ausschliessen, um den administrativen Aufwand zu verringern und hält dies bei einer durchschnittlichen Steuerhöhe von 350 Franken für vertretbar. Die Kommissionsmehrheit folgt der Argumentation nicht und will die Möglichkeit der Ratenzahlungen beibehalten, gerade zum Vorteil von Lastwagenbesitzenden.

Die Kommission beantragt mit 10:2 Stimmen, Abs. 2 um den Zusatz "Sie kann gegen Gebühr in zwei Raten halbjährlich entrichtet werden" zu ergänzen.

§ 9bis Indexierung

Ein wichtiger Aspekt des regierungsrätlichen Antrags ist die automatische Indexierung. Die Teuerung betrug seit der letzten Gesetzesrevision 1986 rund 47 Prozent. Nach dem Willen des Regierungsrats soll die aufgelaufene Teuerung nicht ausgeglichen werden. Ab In-Kraft-Treten der vorgeschlagenen Teilrevision könnte der Regierungsrat Anpassungen vornehmen, wenn sich der Indexstand jeweils bis 30. September des laufenden Jahres um mehr als zehn Punkte seit der letzten Anpassung verändert hat.

Eine Kommissionsminderheit unterstützte die Argumentation des Regierungsrats. Die Kommissionsmehrheit wollte dem Regierungsrat aber keine Handhabe geben, um über die Teuerung zusätzliche Einnahmen zu generieren. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit dem steigenden Hubraum der Fahrzeuge auch Mehreinnahmen verbunden wären. Eine Steuererhöhung sei erst in Betracht zu ziehen, wenn nicht mehr genügend Einnahmen für die Spezialfinanzierung erwirtschaftet werden könnten.

Die Kommission beantragt mit 9:3 Stimmen, § 9bis ersatzlos zu streichen.

§ 11 Besteuerung nach Hubraum, § 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht und § 13 Einfache Besteuerung

Der Regierungsrat beantragt eine Erhöhung der Hubraumbesteuerung sowie eine Erhöhung der einfachen Besteuerung (nach Gesamtgewicht). Die Kommission ist sich ohne weitere Diskussion einig, dass es mittels dieser Teilrevision zu keiner Steuererhöhung kommen soll.

Die Kommission beantragt mit 10:1 Stimmen, § 11 sowie § 13 gemäss den geltenden Ansätzen zu belassen und die Ansätze des Regierungsrats abzulehnen.

§ 11 Besteuerung nach Hubraum und § 12 Besteuerung nach Gesamtgewicht

Gemäss Vorschlag des Regierungsrats sollen neu nicht nur Personenwagen, sondern auch leichte Wohnmotorwagen (Campingfahrzeuge) nach Hubraum (§ 11) und nicht mehr wie bisher

nach Gesamtgewicht (§ 12) besteuert werden. Der Vorschlag des Regierungsrats führt zu Mindereinnahmen von 35'000 Franken. Gewerblich genutzte Lieferwagen sollen gemäss Antrag des Regierungsrats weiterhin nach Gesamtgewicht (§ 12) besteuert werden.

Eine Kommissionsmehrheit sprach sich für eine Verschiebung der „Lieferwagen“ von der geltenden Gesamtgewichtsbesteuerung (§ 12) hin zur Hubraumbesteuerung (§ 11) aus, um das Gewerbe zu entlasten. Der Steuerertrag (Stand Januar 2011) der Lieferwagen beträgt 2'222'736 Franken. Werden diese nun nicht mehr nach Gesamtgewicht, sondern nach Hubraum besteuert, ist nach ersten groben Schätzungen mit jährlichen Mindereinnahmen von 690'000 Franken zu rechnen.

Die Kommission beantragt mit 7:4 Stimmen, § 11 Bst. a mit „Lieferwagen“ zu ergänzen und die Lieferwagen in § 12 zu streichen.

§ 13bis Steuerrabatt

Gemäss Regierungsrat ist § 13bis das „Herzstück“ des vorgeschlagenen Rabattsystems. Es sollen leichte Motorfahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse (EEK) A während drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung einen Steuerrabatt erhalten. Sie zahlen in dieser Zeit nur noch die Mindestjahressteuer von 40 Franken. Leichte Motorfahrzeuge mit alternativen Antrieben oder Treibstoffen, welche der EEK A entsprechen, haben den gleichen Anspruch. Die jährliche Entlastung für Neukäuferinnen und -käufer beträgt mittelfristig 800'000 Franken jährlich.

In der Kommission wurde die Streichung des Rabatts und somit des ganzen § 13bis verlangt, da es keinen Bonus/Malus brauche und die heutige Abstufung über Hubraum und Gesamtgewicht genüge. Eine Mehrheit sprach sich explizit für den Beibehaltung des Rabatts im Sinne eines Anreizes für Käuferinnen und Käufer aus. Anstelle der Energieetikette wurde erneut eine Bemessungsgrundlage nach CO₂-Ausstoss debattiert.

Die Kommission lehnte mit 8:4 Stimmen den Antrag ab, statt Fahrzeuge der Energieeffizienz-Klasse A Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 140 g/km mit einem Rabatt zu begünstigen.

Die Kommission hält mit 7:5 am Antrag des Regierungsrats fest und lehnt den Antrag ab, § 13bis zu streichen.

§ 13ter Steuerzuschlag

Um eine effiziente Lenkungswirkung weg von umweltbelastenden hin zu umweltschonenden Fahrzeugen der EEK A zu erzielen, beantragt der Regierungsrat - bei der ersten Inverkehrsetzung oder bei einem Halterwechsel - für Fahrzeuge der EEK F und G einen jährlichen Steuerzuschlag von 30 Prozent auf die ordentliche Motorfahrzeugsteuer. Das gleiche gilt für alle Fahrzeuge mit mehr als 2500 ccm Hubraum (ausser diese Fahrzeuge seien in der EEK A). Fahrzeuge mit Veteranenstatus sind vom Zuschlag ausgenommen. Der Malus ist auch finanziell wichtig, da mit ihm ein Teil des Bonus finanziert werden soll – mittelfristig ca. 300'000 Franken jährlich.

Zuerst wurde Abs. 1 Bst. b bereinigt:

Der Antrag, die Hubraum-Obergrenze von 2500 ccm auf 2000 ccm zu senken, wurde dem Antrag auf Streichung von Bst. b gegenüber gestellt.

Die Kommission beantragt mit 8:2 Stimmen, Abs. 1 Bst. b ersatzlos zu streichen.

Der bereinigte § 13ter gemäss Kommission wird dem Antrag des Regierungsrats gegenüber gestellt.

Die Kommission bevorzugt mit 8:3 Stimmen den bereinigten Paragrafen der Kommission.

In der finalen Abstimmung zu § 13ter beantragt die Kommission mit 9:3 Stimmen, § 13ter und damit den Malus ersatzlos zu streichen.

§15 – Fahrzeuge mit Wechselschildern

Gleich wie nach geltendem Recht richtet sich die Jahressteuer nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz. Der Regierungsrat beantragt aber, - an Stelle der zusätzlich erhobenen Wechselschildgebühr - für das zweite Fahrzeug eine Steuer von 20 Prozent des erhobenen Steuersatzes zu entrichten. Allfällige weitere Fahrzeuge wären steuerbefreit. Faktisch bedeutet dieser Systemwechsel keine Erhöhung der Abgaben.

Die Kommissionsmehrheit vertritt die Meinung, dass weiterhin nur ein Fahrzeug zu besteuern sei. Es sei systemfremd, einen Zuschlag für das zweite Fahrzeug zu verlangen. Es könne ja zur gleichen Zeit nur ein Fahrzeug gefahren werden.

Die Kommission beantragt mit 10:2 Stimmen, § 15 Abs. 2 zu streichen. Aus Abs. 3 wird neu Abs. 2.

Es liegt auch mit dieser Entscheidung weiterhin in der Kompetenz des Regierungsrats, eine Wechselschildgebühr für die realen Aufwendungen (gemäss Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr vom 13. Dezember 2005; BGS 751.221) zu verlangen.

§16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern

Es besteht eine grosse Nachfrage von Garagen und Händlern nach Kollektivschildern. Solche Fahrzeuge sind nicht immatrikuliert und werden vom Strassenverkehrsamt nicht überprüft. Gemäss Sicherheitsdirektion ist die vorgeschlagene Erhöhung eine Abgeltung, um den beachtlichen Mehraufwand auszugleichen, der vom Strassenverkehrsamt für die Bewirtschaftung und Kontrolle dieser Schilder betrieben werden müsse. Es gelte auch allfällige Missbräuche zu verhindern. Aufgrund der Vernehmlassung seien die ursprünglich vorgeschlagenen Tarife reduziert worden. Motorwagen würden 600 Franken, Arbeitsmotorfahrzeuge, Anhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Motorräder 300 Franken bezahlen. Die Kommission befand grossmehrheitlich, dass dies eine Erhöhung um rund 20 Prozent gegenüber den geltenden Ansätzen darstelle, was unverhältnismässig sei. Zudem seien Missbräuche nicht über Steuererhöhungen zu bekämpfen.

Die Kommission beantragt mit 9:2 Stimmen, die Formulierung des heute geltenden § 15 zu übernehmen und den regierungsrätlichen Antrag abzulehnen.

§19ter Umweltetiketten-Klassen

Da der Bundesrat auf die Weiterentwicklung der Energieetikette bzw. der Energieeffizienz-Klassen setzt und die Umweltetikette nicht einführen wird, erübrigt sich laut Sicherheitsdirektion diese Bestimmung.

Die Kommission stimmt der Streichung von § 19ter stillschweigend zu.

II. In-Kraft-Treten

Die Regierung beantragt die In-Kraft-Tretung per 1. Januar 2012. Die Kommission lässt dies vorläufig dabei bewenden und macht dem Kantonsrat beliebt, anlässlich der Behandlung des Geschäfts im Kantonsrat die Frist nötigenfalls zu verschieben.

4. Finanzielle Auswirkungen

Auf Grund der beantragten Änderungen der Kommission nimmt die Sicherheitsdirektion im Auftrag des Kommissionspräsidenten nachfolgend zu den beschlossenen Änderungen und den damit verbundenen finanziellen Auswirkungen Stellung. Dabei handelt es sich um erste mittelfristige Schätzungen im Jahr 2015:

- - 150'000 Franken: Wegfall der Mehreinnahmen auf Grund der Streichung der Veräusserung von Kontrollschildern pro Jahr. Dieser Betrag ist jedoch in den Steuerertragsberechnungen bewusst nicht enthalten.
- - 690'000 Franken: Jährlicher Verlust an Steuersubstrat durch die Besteuerung der Lieferwagen neu nach Hubraum und nicht mehr nach Gesamtgewicht.
- - 2'386'000 Franken: Mittelfristige Mindererträge auf Grund der Beibehaltung der geltenden Steuersätze gemäss § 11 Hubraum und § 13 Gesamtgewicht und somit durch den Verzicht auf die Steuererhöhung von 10 %.
- - 300'000 Franken: Mittelfristiger Wegfall auf Grund der Streichung des Malus.
- - 150'000 Franken: Minderertrag bei Wechselschildern.
- - 35'000 Franken: Minderertrag auf Grund der Beibehaltung der geltenden Steuersätze gemäss § 16 Kollektivschilder (Händlerschilder).

Tabellarische Übersicht 2015

Antrag	2015 RR + 10 %	2015 KR-Kom.
Steuereinnahmen	28'750'000	28'750'000
<i>Steuereentwicklung zum Vorjahr (Annahme)</i>	<i>(+ 0.5 %)</i>	<i>(+ 0.5 %)</i>
KS-Veräusserung § 1 Abs. 3	0	0
Hubraumbesteuerung § 11/13	2'386'000	0
Lieferwagen § 12 (neu)	0	-690'000
Bonus § 13bis	-800'000	-800'000
Malus § 13ter	300'000	0
Wechselschilder § 15	150'000	0
Kollektivschilder § 16	35'000	0
Motorfahräder § 17	24'000	24'000
Tagesschilder § 17bis	5'000	5'000
Übergangsrecht § 19bis	0	0
Nettoertrag	30'850'000	27'289'000
Diff. aus Teilrevision	2'100'000	-1'461'000

A	Investitionsrechnung	2011	2012⁵	2013	2014	2015
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 ⁶	27'800'000	28'100'000	28'400'000	28'700'000	29'000'000
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand		-1'641'000	-1'901'000	-2'151'000	-1'461'000
	effektiver Ertrag		26'359'000	26'399'000	26'449'000	27'289'000

5. Anträge

Die Kommission beantragt Ihnen mit 6:4 Stimmen, auf die Vorlage Nr. 1908.2 - 13334 einzutreten und ihr mit den Änderungen der Kommission zuzustimmen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 10:0 Stimmen, folgende 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).

⁵ Berechnungen beruhen auf der Annahme des In-Kraft-Tretens der Änderung des Gesetzes am 1. Januar 2012.

⁶ Die Zahlen der Finanzplanung weichen leicht von der Modellrechnung gemäss der Tabelle "Teilrevision Motorfahrzeugsteuergesetz mit drei Varianten vom 31. März 2011 (Beilage) ab.

Zug, 29. November 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Stefan Gisler

Beilagen:

- Synopse: Gegenüberstellung geltendes Recht / Antrag Regierungsrat / Antrag vorbera-
tende Kommission vom 17. März 2011
- Folien zu den Berechnungsmodellen "Solothurn" gemäss Präsentation der Sicherheits-
direktion vom 29. November 2010
- Tabelle Teilrevision Motorfahrzeugsteuergesetz mit drei Varianten

Kommissionsmitglieder:

- Gisler Stefan, Zug, Präsident
- Abt Daniel, Baar
- Andenmatten Karin, Hünenberg
- Balsiger Rudolf, Oberwil
- Burch Daniel, Rotkreuz
- Hausheer Andreas, Steinhausen
- Hotz Silvan, Baar
- Lötscher Thomas, Neuheim
- Nussbaumer Karl, Menzingen
- Pfister Martin, Allenwinden
- Scheidegger Markus, Rotkreuz
- Schmid Moritz, Walchwil
- Schuler Hubert, Hünenberg
- Stuber Martin, Zug
- Villiger Thomas, Hünenberg