

Herr
Regierungsrat Beat Villiger
Sicherheitsdirektion
Postfach
6301 Zug

Hünenberg, 16.3.09

Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Sie haben uns eingeladen, im Rahmen einer Vernehmlassung zur Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns dazu zu äussern und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

1. Allgemeine Bemerkungen

a. Rabattsystem der ASA

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesrevision beabsichtigt der Regierungsrat, den Kaufentscheid der Autokäufer dahingehend zu beeinflussen, dass sie vermehrt energieeffiziente Modelle kaufen. Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Rabattmodell der ASA schliesst eine gezielte Förderung von z. Bsp. Hybridfahrzeugen a priori aus. Die Besteuerung soll somit lediglich von der Effizienz abhängig sein. Dieser Ansatz vermag die SVP nicht zu überzeugen. Es geht zwar eine Mehrheit der Experten davon aus, dass der vom Menschen verursachte CO₂-Ausstoss das Klima negativ beeinflusst. Dabei dürfte für das Klima aber unerheblich sein, ob die gleiche Menge CO₂ von einem leichten, energieineffizienten Fahrzeug stammt, oder von einem schweren, energieeffizienten Fahrzeug. Wenn schon Lenkungsabgaben zum Zwecke der Reduktion des CO₂-Ausstosses erhoben werden sollen, so müssen

diese unseres Erachtens beim absoluten CO₂-Ausstoss ansetzen und nicht beim Kaufentscheid des Neuwagen-Käufers. Wir sind der Ansicht, dass bereits heute durch die massive Besteuerung des Treibstoffes solche Anreize bestehen: Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Mineralölzuschlag und Klimarappen machen insgesamt rund 50 % des Tankstellenpreises aus. Ein energieeffizientes Auto belastet bereits heute das Portemonnaie des Bürgers massiv. Die zusätzliche Errichtung eines Bonus-Malus-Systems in der kantonalen Motorfahrzeugsteuer nach Massgabe des Kaufentscheides des Neuwagenkäufers halten wir für nicht notwendig.

b. Energieetikette

Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass die Energieetikette nicht unumstritten ist, weil sie den Verbrauch in Relation zum Gewicht stellt. Wenn ein schweres und ein leichtes Auto den gleichen Verbrauch haben, dann ist per definitionem das schwerere besser klassifiziert, obwohl es gleich viel CO₂ frei setzt. Die Besteuerung des tatsächlich verbrauchten Treibstoffs - so wie sie bereits heute erfolgt (siehe oben) - scheint nicht nur einfacher sondern auch sachgerechter.

c. Bonus-Systeme auf Stufe Bund und Kanton?

Wenn wir die Einführung des Bonus-Malus-Systems im Kanton Zug bereits aus den oben erwähnten Gründen ablehnen, so gilt dies erst recht, wenn ein solches zusätzlich noch auf Stufe Bund eingeführt würde. Wie wir Ihrer Vernehmlassungsantwort vom 24.2.09 an die Eidgenössische Oberzolldirektion entnehmen können, unterstützt die Zuger Regierung die Anhebung der Automobilsteuer von heute 4 % auf 8 % zwecks Einführung eines Bonus-Malus-Systems auf Stufe Bund. Im Bericht des Regierungsrates (Ergebnis der 1. Lesung vom 9.12.08) sind keinerlei Ausführungen zu diesen Aktivitäten auf Bundesebene gemacht. Wir bitten Sie, im definitiven Bericht, explizit darauf hinzuweisen und anhand geeigneter Beispiele die Anreize auf Stufe Bund und auf Stufe Kanton gegenüberzustellen. Allenfalls wären auch Ausführungen hilfreich, wieso es dieses Bonus-Malus-System auf Stufe Bund **und** auf Stufe Kanton braucht.

Die SVP würde es begrüssen, wenn die Regierung auf ein kantonales Bonus-Malus-System nach Massgabe des Kaufentscheides verzichten würde und anstatt dessen in der Teilrevision gezielter die erheblich erklärten Motionen aus dem Kantonsrat umsetzen würde: Erleichterungen für Halter von Mo-

torfahrzeugen mit elektrischem Antrieb (Motion Schweiger), Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Fahrzeuge (Motion Villiger/Aeschbacher) und Umstellen der Steuerbemessung von Hubraum auf Energieeffizienz (Motion Lötscher).

2. Stellungnahme zu einzelnen Paragraphen

§ 3 Steuersubjekt

Für uns ist keine materielle Änderung zum bestehenden Paragraph 3 ersichtlich. Wir bitten den Regierungsrat, auf diese Änderung zu verzichten, weil bis anhin nur bei Totalrevisionen auf geschlechtsneutrale Formulierungen umgestellt wurde. Zudem zeigt die Erfahrung, dass Gesetze durch geschlechtsneutrale Formulierungen keineswegs besser lesbar werden. Dies sollte sowohl in Franken als auch in Gramm CO₂ verkraftbar sein.

§ 5 Steuererlass

Den Hubraum auf eine Grenze von 2000 ccm herabzusetzen macht keinen Sinn. Die invaliden Personen, welche auf Rollstühle angewiesen sind, brauchen in ihrem Fahrzeug sehr viel Platz. Gerade wenn sie noch Familienangehörige transportieren, reicht der Platz in einem Minivan nicht mehr aus. Diese Leute sind auf Grossraum-Fahrzeuge mit automatischem Getriebe angewiesen, welche vielfach erst ab 2000 ccm angeboten werden. Wir beantragen, den Paragraph 5 ersatzlos zu streichen.

§ 11 Besteuerung nach Hubraum

Eine Erhöhung von 11.50 auf 13.00 Franken pro 100 ccm entspricht einer Erhöhung von über 13 Prozent. Sie schreiben im Bericht, es seien „ca. 10 Prozent“. Wir bitten Sie, den Bericht diesbezüglich zu korrigieren. Die Erhöhung der Steuersätze für leichte Motorfahrzeuge lehnt die SVP entschieden ab. Das Argument, dass der Kanton Zug im Vergleich mit den umliegenden Kantonen die tiefsten Motorfahrzeugsteuern hat und diese deshalb zu erhöhen seien, überzeugt uns nicht.

§ 16 Fahrzeuge mit Kollektivschildern

Die SVP lehnt eine Erhöhung der Steuern für Kollektivschilder um satte 40 Prozent ab. Die Argumente mit dem Bewirtschaftungs- und Kontrollaufwand könnten bei einer Gebühr noch als gerechtfertigt durchgehen, jedoch nicht

bei einer Steuer. Es kann zudem nicht sein, dass ausgerechnet die Steuern für Kollektivschilder so massiv erhöht werden sollen, die primär von Garagisten zur gewerblichen Tätigkeit verwendet werden. Wir regen an, die Steuern für Kollektivschilder unverändert zu belassen.

§ 19^{bis} Übergangsrecht

Erklärtes Ziel der Gesetzesrevision ist, das Verhalten der Automobilkäufer zu beeinflussen. Deshalb soll der Bonus nur bei Erstinverkehrsetzung befristet auf drei Jahre gewährt werden. Es ist für die SVP unverständlich, dass trotzdem vorgesehen wird, für diejenigen Motorfahrzeuge mit der Energieeffizienzklasse A, die sich bereits in Betrieb befinden, einen reduzierten Rabatt zu gewähren. Es ist offensichtlich, dass so das Kaufverhalten nicht mehr beeinflusst werden kann, und damit der Zweck der Lenkungsabgabe nicht mehr erreicht wird. Diese Bestimmung könnte einzig dazu dienen, einen "politisch korrekten" Autokauf nachträglich zu belohnen. Die SVP regt an, diese Bestimmung ersatzlos zu streichen.

Wir bitten Sie, unsere Argumente zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Schleiss, Präsident

Thomas Villiger, Kantonsrat