

SVP Schweizerische Volkspartei
des Kantons und Freistaates Zug
Postfach 7704
6302 Zug

Telefon 079 680 17 44
sekretariat@svp-zug.ch
www.svp-zug.ch



Per Email an:

info.sd@zg.ch
beat.villiger@zg.ch

Herrn
Regierungsrat Beat Villiger
Sicherheitsdirektion des Kantons Zug
Postfach
Bahnhofstrasse 12
6300 Zug

Zug, 4. Juli 2022

Die Vernehmlassungsantwort der SVP Kanton Zug zur Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986,) BGS 751.22 (Strassenverkehrssteuergesetz)

Sehr geehrte Dame und Herren des Regierungsrates
Sehr geehrter Herr Sicherheitsdirektor, geschätzter Beat Villiger
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat hat die Sicherheitsdirektion beauftragt, die Teilrevision des Strassenverkehrssteuergesetzes in eine bis am 4. Juli 2022 dauernde externe Vernehmlassung zu geben. Er, der Regierungsrat lädt die im Kantonsrat vertretenen Parteien, Verkehrsverbände und weitere interessierte Kreise ein, sich zum Revisionsentwurf zu äussern. Die SVP Kanton Zug bedankt sich für die Möglichkeit als zweitgrösste im Kantonsrat vertretene Partei im Kanton Zug sich zu dieser Vernehmlassung äussern zu können.

Ziel der Revision ist nach Angaben des Zuger Regierungsrates die langfristige Sicherstellung der «Spezialfinanzierung Strassenbau». So soll dazu die heutige Besteuerung nach dem Hubraum ersetzt werden. Der durchschnittliche Hubraum werde offenbar immer kleiner und die Motoren würden dadurch «tendentiell» immer stärker. Dadurch werden die durchschnittlichen Steuereinnahmen pro Fahrzeug vermutlich sinken. Als neue Steuerparameter sollen neu das **Gesamtgewicht und die Leistung** vorgesehen werden. Anhand eines zeitlich begrenzten Bonus sollen nach den Plänen der Sicherheitsdirektion überdies besonders energieeffiziente Fahrzeuge gefördert (Bonussystem) werden. Daneben sind punktuell einzelne kleinere Anpassungen vorgesehen.

Vorab: Die SVP Kanton Zug lehnt diese Teilrevision ganz entschieden ab und wird diese Vorlage aktiv bekämpfen, sollte der Kantonsrat dieser Revision so zustimmen.

Die folgenden Gründe sprechen aus unserer Sicht heute unbedingt dafür, die Vorlage zurückzuziehen und gar nicht dem Kantonsrat vorzulegen: (Und falls sie trotzdem vorgelegt wird, beantragen wir sie im Kantonsrat abzulehnen.

- Die Vorlage kommt aus mehreren Gründen zum falschen Zeitpunkt. Dazu am Ende der Legislatur 2019-2022 bei einem zurücktretenden Sicherheitsdirektor, der die Verantwortung dazu nicht oder kaum tragen wird. Es ist höchst ungünstig, wenn ein neu zusammengesetzter Kantonsrat ab Januar 2023 Antrag und Bericht einer ad-hoc Kommission beraten muss, die vermutlich nur noch teilweise im Rat vertreten ist.
- Das Stimmvolk hat die letzte Erhöhung, verbunden mit der Abstimmung zum Stadttunnel kürzlich, bei damals defizitären Staatsfinanzen recht deutlich abgelehnt. Eine solche Kombination gemeinsam mit einem infrastrukturellen Projekt dem Volk vorzulegen war aus unserer Sicht sowieso komplett falsch.
- Der Kanton Zug ist in seiner aktuellen Situation nicht auf zusätzliche Steuergelder und Gebührenerhöhungen angewiesen – ganz im Gegenteil, es sollte sehr gut möglich sein, den Strassenbaufonds zusätzlich mit Mitteln der allgemeinen Staatskasse zu alimentieren. Dazu braucht es einen Kantonsratsbeschluss mit Begründung wofür die Mittel benötigt werden (z.B. Volksentscheid 2007, Umfahrung Cham-Hünenberg UCH usw.). Benutzer unserer Strassen und Wege sind schliesslich auch Radfahrer, Fussgänger, Armee und Zivilschutz, der öffentliche Verkehr usw. die teilweise kaum Abgaben leisten und wenn, dann stark subventioniert werden, wie der öV. Gleichzeitig gibt der Kanton Mio. Beträge für Radwege (z.B. Projekt Schmittli-Nidfurren) für die Radfahrer aus. Deren Beteiligung an den Kosten tendierte gegen Null.
- Jetzt im Sommer 2022 befinden sich die Benzinpreise (um CHF 2.30) und Dieselpreise (um CHF 2.40) und auch andere Energiepreise wie Gas und Strom sind in ganz Europa auf Rekordniveau – eine weitere Belastung des motorisierten Individualverkehrs durch Steuern und Abgaben ist abzulehnen. Die Steuern und Abgaben auf die Treibstoffe sollten sowieso radikal gesenkt werden, so wie es die umliegenden europäischen Länder bereits zugunsten ihrer Bevölkerung vorgemacht haben.
- Weiter spricht das allgemeine Momentum und die allgemeine Weltlage, mit Diskussionen über Rezessionszeichen weltweit, Stromnotlage in der ganzen Schweiz, voraussehbaren Versorgungsengpässen z.B. bei der Energie, steigende Inflation auch in der Schweiz, Erhöhung von Lebensmittelpreisen und Krankenkassenprämien (2023, nach einer Jahrhundertpandemie) gegen diese unnötigen Veränderungen bei den Fahrzeugsteuern und wenn, dann sollten die aktuellen Parameter gesenkt und nicht weiter erhöht werden.
- Die Mehrheit der Kantone besteuert heute weiterhin nach Hubraum oder Steuer-PS: Es sind dies: AG, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, TG, VS, und **Zug**. Nur eine Minderheit der Kantone besteuert so wie neu vorgesehen nach Leistung und Gesamtgewicht nämlich zur Zeit SZ, TI, VD. Zug wäre erst der 4. Kanton der dies tut. Der Rest der Kantone hat andere Formen der Besteuerung des Autofahrers gefunden wie; nur Gesamtgewicht, Hubraum und Gesamtgewicht (nur ZH), Leergewicht und CO2-Emission nur BS, nur Leistung und sogar CO2-Emission nur NE. Ein ziemlicher uneinheitlicher Flickenteppich, gerade nach den jeweiligen politischen Mehrheiten. Zug soll in dieser verkehrs-fiskalischen Umgebung nicht noch Vorreiter spielen.

- Und last but not least: Der Bundesrat ist gerade daran eine zentrale Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb einzuführen. Dieser Prozess soll unbedingt abgewartet werden, bevor schon wieder Änderungen anfallen: Zitat: «Der Bundesrat geht davon aus, dass die Ersatzabgabe bis 2030 in Kraft treten wird. Die daraus generierten Einnahmen werden analog zu den Einnahmen aus den Mineralölsteuern (an die Kantone) verteilt. Mit der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag werden insbesondere die Strasseninfrastruktur und Agglomerationsverkehrsprojekte finanziert. Ausserdem fliessen rund 40 Prozent der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse». Nebenbei: Dass auch aktuelle Mineralsteuern in die allgemeine Bundeskasse fliessen ist ebenfalls abzulehnen, das ist allerdings ein anderes Thema. Der Autofahrer als rollendes Portemonnaie des Bundes sozusagen.

Ein Vergleich der Kantone bei der Motorfahrzeugsteuer zeigt übrigens, dass trotz Rabattsystem umweltfreundliche Autos - wie zum Beispiel der Tesla – im Vergleich zu traditionellen Fahrzeugen relativ hoch besteuert werden. Der Grund liegt bei der Leistung der Elektromotoren. Diese sind im Vergleich zu Verbrennungsmotoren effizienter und kleiner, das stimmt. Es lassen sich dadurch sehr einfach höhere Leistungsniveaus erreichen. Dazu kommt, dass Elektrofahrzeuge mehr Leistung brauchen, weil sie meist deutlich mehr wiegen als konventionelle Fahrzeuge (dabei spielen die Batterien eine wichtige Rolle). Heutzutage wird die Leistung nur noch in vier Kantonen besteuert (GE, SZ, TI, VD).

Einige Kantone verwenden den Hubraum als Bemessungsgrundlage, was ebenfalls problematisch ist. Da Elektrofahrzeuge keinen Hubraum haben, werden die Steuern auf Basis anderer Faktoren berechnet. Die Kantone GR, NW und auch ZG berücksichtigen das Gesamtgewicht, die Kantone LU, SH und VS die maximale Leistung und die Kantone AG und FR eine 30-Minuten-Leistung. Schlussendlich ist es nicht relevant, welche Leistung besteuert wird. Wichtiger ist der Konversionsfaktor. Insgesamt 18 Kantone bieten Elektrofahrzeugen einen Bonus an, der aber in 12 Kantonen zeitlich begrenzt ist (im Durchschnitt auf drei Jahre nach der 1. Inverkehrsetzung). Auch diese neue Idee einer Privilegierung einzelner Kreise durch den Regierungsrat lehnen wir bei dieser Vorlage ab.

Die happigen Differenzen kommen wegen der Steuerhoheit der Kantone, der Ausgestaltung der kantonalen Finanzierung des Strassenbaus und des Unterhalts sowie in unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen zu Stande. Letztere können in vier Kategorien aufgeteilt werden: Hubraum, Gesamtgewicht, Leistung, CO2 oder bestimmte Kombinationen.

Zusammenfassend: Die SVP Kanton Zug lehnt die geplanten Änderungen bei der Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (Strassenverkehrssteuergesetz) entschieden ab. Wir begrüßen es sehr, wenn nicht nur die Fahrzeughalter (darunter KMU und Gewerbe, Behinderte und auf das das Fahrzeug existentiell angewiesene Kreise, z.B. aus abgelegenen Gebieten) die Belastungen für den Strassbau tragen müssen, während gewisse andere Kreise mit teureren und wenig ökologischen Elektrofahrzeugen sogar noch entlastet werden sollen. Auch diese Umverteilung lehnen wir ebenfalls ab, gerade auch darum, weil die Nachhaltigkeit dieser Elektrofahrzeuge kaum gegeben ist und sie die Strassen genau so belasten wie alle anderen Motorfahrzeuge, von zusätzlichem Strombedarf dieser Mobilität ganz zu schweigen.

Mit nochmaligem Dank für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilgenommen zu haben verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

SVP Kanton Zug

gez. Thomas Werner
Parteipräsident SVP
Kantonsrat

gez. Philip C. Brunner
Fraktionspräsident SVP
Kantonsrat