Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2P.54/2005 /leb

Urteil vom 30. September 2005
II. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Merkli, Präsident,
Bundesrichter Hungerbühler, Wurzburger, Müller, Bundesrichterin Yersin,
Gerichtsschreiber Küng.

Parteien
X._____ GmbH,
Beschwerdeführerin, vertreten durch
Rechtsanwalt Andreas Derungs,

gegen

Regierungsrat des Kantons Zug,
Regierungsgebäude, Postfach, 6301 Zug,
Verwaltungsgericht des Kantons Zug, Abgaberechtliche Kammer, Postfach 760, 6301 Zug.

Gegenstand
Art. 8, 27, 127 Abs. 3 BV (Strassenverkehrssteuer),

Staatsrechtliche Beschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug vom 28. Dezember 2004.

Sachverhalt:
A.
Das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug stellte der X._____ GmbH (Transporte/Umbauten/Garten/Installationen), Y._____, am 1. November 2002 die Verkehrssteuern für das Jahr 2003 für ihre im Kanton Zug immatrikulierten Motorfahrzeuge in Rechnung. Es betrifft dies folgende fünf Fahrzeuge:

- einen Sattelschlepper und einen Lastwagen mit dem Wechselschild ZG **** (Jahressteuer gemäss dem grösseren Gesamtzugsgewicht des Sattelschleppers Fr. 3'270.– + Fr. 80.– Wechselschildpauschale);
- einen weiteren Sattelschlepper mit dem Kontrollschild ZG **** (Jahressteuer gemäss Gesamtzugsgewicht Fr. 3'270.–);
- einen Sattel-Sachentransportanhänger sowie einen Sachentransportanhänger mit dem Wechselschild ZG **** (Jahressteuer Fr. 995.– + Wechselschildpauschale Fr. 40.–).

Mit ihren Sattelschleppern transportiert die X._____ GmbH auch Sattel-Sachentransportanhänger anderer Transporteure, welche in anderen Kantonen immatrikuliert sind und dort (nach Gewicht) besteuert werden. Gegen die Steuerrechnungen wandte sich die X._____ GmbH an den Regierungsrat des Kantons Zug, der ihre Beschwerde mit Beschluss vom 18. November 2003 abwies. Am 28. Dezember 2004 wies auch das Verwaltungsgericht des Kantons Zug die von der X._____ GmbH gegen den Regierungsratsbeschluss gerichtete Beschwerde ab.
B.
Mit "Verwaltungsgerichtsbeschwerde/staatsrechtlicher Beschwerde" vom 4. Februar 2005 beantragt die X._____ GmbH dem Bundesgericht, das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug vom 28. Dezember 2004 auf-

zuheben und die Sache "zur verfassungs- und gesetzeskonformen Neuveranlagung der Verkehrssteuern" an den Kanton Zug zurückzuweisen.
Das Verwaltungsgericht des Kantons Zug stellt den Antrag, die staatsrechtliche Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.
Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug beantragt im Namen des Regierungsrates, auf die staatsrechtliche Beschwerde nicht einzutreten; die Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei abzuweisen.
C.
Am 3. März 2005 hat der Präsident der II. öffentlichrechtlichen Abteilung der Beschwerde aufschiebende Wirkung zuerkannt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Angefochten ist ein letztinstanzlicher kantonaler Entscheid, der in Anwendung von selbständigem kantonalem Abgaberecht (Gesetz des Kantons Zug vom 30. Oktober 1986 über die Steuern im Strassenverkehr; im Folgenden: SVStG/ZG) ergangen ist. Er kann auf Bundesebene nur mit staatsrechtlicher Beschwerde angefochten werden. Die Eingabe ist daher als solche entgegenzunehmen.
1.2 Die staatsrechtliche Beschwerde ist grundsätzlich kassatorischer Natur. Eine Ausnahme besteht bei staatsrechtlichen Beschwerden wegen Verletzung des interkantonalen Doppelbesteuerungsverbots (Art. 127 Abs. 3 BV); das Bundesgericht kann zusammen mit der Aufhebung des kantonalen Hoheitsaktes eine Feststellung treffen und den beteiligten Kantonen eine verbindliche Weisung hinsichtlich der verfassungskonformen Steuerausscheidung erteilen. Die Anträge der Beschwerdeführerin sind daher grundsätzlich zulässig, auch soweit darin neben der Aufhebung des angefochtenen Entscheides sinngemäss eine Anweisung zur interkantonalen Abgrenzung der Steuerhoheit verlangt wird (BGE 111 Ia 44 E. 2c S. 46 f.; Urteil 2P.2/2003 vom 7. Januar 2004 E. 1.3).
1.3 Gemäss Art. 90 Abs. 1 lit. b OG muss die Beschwerdeschrift im Verfahren der staatsrechtlichen Beschwerde die wesentlichen Tatsachen sowie eine kurz gefasste Darlegung darüber enthalten "welche verfassungsmässigen Rechte bzw. welche Rechtssätze und inwiefern sie durch den angefochtenen Erlass oder Entscheid verletzt worden sind". Die staatsrechtliche Beschwerde eröffnet ein neues Verfahren in dem das Bundesgericht in ständiger Rechtsprechung nur klar erhobene und soweit möglich belegte Rügen prüft (BGE 110 Ia 3 f.). Beruft sich der Beschwerdeführer auf ein verfassungsmässiges Recht, dessen Anwendung das Bundesgericht mit freier Kognition prüft, wie das in Art. 46 Abs. 2 BV enthaltene Verbot der interkantonalen Doppelbesteuerung, so muss er aufzeigen, inwiefern die angerufene Verfassungsbestimmung falsch ausgelegt oder angewendet worden ist (BGE 114 Ia 319). Eine kurze Darlegung genügt, wenn das verfassungsmässige Recht klar umschrieben ist und wenn es sich um einen typischen Anwendungsfall des betreffenden Grundrechts handelt (BGE 107 Ia 129 E. 1c). Anderseits genügen Rügen, die überhaupt nicht oder nur unter Beizug der kantonalen Akten verständlich sind, den Anforderungen an die Begründung einer staatsrechtlichen Beschwerde
nicht (BGE 114 Ia 319). Diese Anforderungen erfüllt die Eingabe der Beschwerdeführerin über weite Strecken nicht.
2.
2.1 Gemäss dem (deklaratorischen) Vorbehalt in Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sind die Kantone zur Besteuerung der Fahrzeuge berechtigt (vgl. dazu Benno Willi, Das Problem des schweizerischen Motorfahrzeugsteuersystems, Diss. Bern 1960, S. 73; René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. I, 2. Aufl., Bern 2002, N 240 ff.). Zuständig zur Steuererhebung ist der Standortkanton (Art. 105 Abs. 2 SVG).
2.2 Gestützt auf diesen Vorbehalt (sowie § 41 lit. b der Zuger Kantonsverfassung) hat der Kanton Zug das Gesetz vom 30. Oktober 1986 über die Steuern im Strassenverkehr erlassen.
2.3 Der Zuger Strassenverkehrssteuer unterliegen u.a. Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger, die nach den Bestimmungen des Bundesrechts einen Fahrzeugausweis sowie ein Kontrollschild benötigen und ihren Standort im Kanton Zug haben (§ 2 Abs. 1, § 4 Abs. 1 lit. a SVStG/ZG).

Bei Personenwagen, Motorrädern und Kleinmotorrädern bildet der Hubraum Bemessungsgrundlage, bei den übrigen Fahrzeugarten das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis, bei Sattelmotorfahrzeugen das Gewicht des Zuges (§ 10 SVStG/ZG). Für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge wird eine einfache, für Anhänger eine

reduzierte Jahressteuer erhoben (§ 12 SVStG/ZG).
2.4 Bei der Umschreibung der von der Steuer erfassten Fahrzeugarten knüpft das Zuger Strassenverkehrssteuergesetz teilweise an die (immer wieder geänderte) bundesrätliche Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge an, an deren Stelle am 1. Oktober 1995 die Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) getreten ist.

Nach der heute massgeblichen bundesrechtlichen Definition ist das für die Zulassung zum Verkehr auf öffentlichen Strassen massgebende "Gesamtgewicht" das höchste Betriebsgewicht, mit dem das Fahrzeug verkehren darf (Art. 7 Abs. 4 VTS). "Gesamtzugsgewicht (Gewicht der Fahrzeugkombination)" ist das Gesamtgewicht einer Kombination, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger (Art. 7 Abs. 6 VTS).

Sattelschlepper sind die zum Ziehen von Sattelanhängern gebauten Motorwagen; sie können einen eigenen Tragraum haben. Sattelmotorfahrzeug ist die Kombination eines Sattelschleppers mit einem Sattelanhänger.

Für die Einteilung als schwere oder leichte Motorfahrzeuge ist nur das Gesamtgewicht des Sattelschleppers massgebend (Art. 11 Abs. 2 lit. i VTS).

Art. 20 Abs. 3 lit. c VTS bezeichnet als Sattelanhänger jene Anhänger, die so an ein Motorfahrzeug (Sattelschlepper) gekoppelt werden, dass sie teilweise auf diesem aufliegen; ein wesentlicher Teil des Gewichts des Anhängers und seiner Ladung wird vom Zugfahrzeug getragen.
3.
3.1 Für die Verkehrszulassung bzw. für das Ausstellen des Fahrzeugausweises unterscheidet der Kanton Zug im Sinne der bundesrechtlich vorgegebenen Weise zwischen Sattelschleppern einerseits, die als selbständiges Motorfahrzeug behandelt werden und deren (abtrennbare) Sattelanhänger - allenfalls auch in einem anderen Kanton - mit eigenem Kontrollschild gesondert zu immatrikulieren sind, und Sattelmotorfahrzeugen mit fest verbundenem Sattelanhänger andererseits, welche zusammen als ein einziges Fahrzeug immatrikuliert werden und damit auch dasselbe Kontrollschild haben.

Für die Besteuerung dieser Fahrzeuge stellt der Kanton Zug hingegen in beiden Fällen auf das Gesamtgewicht ab, wobei er darunter auch bei Sattelschleppern (d.h. dem Zugfahrzeug) das Gesamtzugsgewicht, d.h. das maximale Betriebsgewicht inklusive Anhänger, versteht.
3.2 Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung, die in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge getroffene Unterscheidung zwischen Sattelschleppern als selbständig immatrikulierbaren Fahrzeugen und Sattelmotorfahrzeugen im Sinne einer Kombination von Sattelschlepper und Sattelanhänger, die nur zusammen als Einheit immatrikuliert werden können, liege auch dem im kantonalen Strassenverkehrssteuergesetz vorgesehenen Besteuerungssystem zugrunde. Für die Besteuerung des Sattelschleppers sei daher bloss das Gesamtgewicht dieses Fahrzeuges (Zugfahrzeug) massgebend; die Formulierung "Gesamtgewicht des Zuges" könne sich nur auf Sattelmotorfahrzeuge (untrennbare Kombination Zugfahrzeug und Sattelanhänger) beziehen. Die steuerliche Subsumierung sämtlicher Sattelschlepper unter den Begriff der Sattelmotorfahrzeuge führe dazu, dass die Sattelschlepper der Beschwerdeführerin nach dem Gewicht des Zuges besteuert würden, auch wenn die mit ihren Sattelschleppern transportierten Sattelanhänger von deren Haltern, inner- oder ausserkantonal, bereits versteuert seien. Die Satteltransportanhänger würden damit doppelt besteuert, einerseits im Kanton Zug durch die Besteuerung des Sattelschleppers nach dem Gesamtgewicht
des Zuges, und andererseits in anderen Kantonen gemäss ihrer dortigen separaten Besteuerung.
3.3 Das Bundesgericht prüft die Auslegung und Anwendung des kantonalen Rechts - wenn wie hier kein schwerer Eingriff in ein spezielles Grundrecht vorliegt (was die Beschwerdeführerin auch nicht vorbringt) - auf entsprechende Rüge hin nur unter dem Gesichtspunkt der Willkür (BGE 123 I 313 E. 2b S. 317).
3.4 Für die von der Beschwerdeführerin vertretene Auslegung des kantonalen Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr könnte dessen Wortlaut sprechen, indem § 10 SVStG/ZG den Begriff "Gewicht des Zuges" auf die Kategorie Sattelmotorfahrzeuge bezieht, worunter nach dem Sprachgebrauch der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge die Kombination von Sattelschlepper und Sattelanhänger zu verstehen ist. Nach der bundesrechtlichen Umschreibung ist der Sattelschlepper neben dem Sattelmotorfahrzeug eine selbständige Fahrzeugkategorie, womit dieser auch ein eigenes Gesamtgewicht aufweist, welches

im Fahrzeugausweis eingetragen wird. Die kantonale Regelung könnte insoweit dahin ausgelegt werden, dass Sattelschlepper als selbständig immatrikulierte Fahrzeuge nur gemäss ihrem eigenen Gesamtgewicht zu besteuern sind. Dem ist entgegenzuhalten, dass bei beiden Sattelschleppern der Beschwerdeführerin (wie bei ihrem Lastwagen) im Fahrzeugausweis neben dem eigenen Gesamtgewicht jeweils auch noch das Gewicht des Zuges eingetragen ist; dieser Begriff kann sich damit durchaus auch auf Sattelschlepper beziehen. In diesem Sinn schreiben denn auch die für die Zulassungsbehörden des Bundes und der Kantone verbindlichen
Weisungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 1. November 2003 über das Ausfüllen der Prüfungsberichte (wie schon die früheren Weisungen vom 17. Oktober 2000, auf die der angefochtene Entscheid verweist) vor, dass das Feld Nr. 35 "Gewicht des Zuges" bei Sattelschleppern stets auszufüllen ist (Anhang I/d). Insbesondere aber werden Sattelschlepper, anders als Lastwagen, kaum je allein als Transportmittel eingesetzt; sie haben die Funktion von Zugfahrzeugen, die von vornherein zum Ziehen von Sattelanhängern bestimmt sind. Aufgrund der steuerlichen Gleichsetzung von Sattelmotorfahrzeugen und Sattelschleppern erhebt der Kanton Zug auf Sattelanhängern, auch wenn diese separat immatrikuliert sind, keine gesonderte Steuer mehr. Dies im Unterschied zu den Sachentransportanhängern, welche an Lastwagen gekoppelt und - zu einem reduzierten Satz - gemäss Gewicht besteuert werden (§ 14 SVStG/ZG). Daraus, dass in den §§ 10 und 12 SVStG/ZG nur von Sattelmotorfahrzeugen die Rede ist, ohne dass Sattelschlepper als gesonderte Kategorie behandelt werden, und dass andererseits in § 14 SVStG/ZG, der die Besteuerung der Anhänger regelt, die Kategorie der Sattelanhänger überhaupt nicht erwähnt wird, lässt
sich ohne Willkür ableiten, dass die in Frage stehende kantonale Praxis - Besteuerung der Sattelschlepper nach dem zulässigen Gesamtgewicht des Zuges - dem Sinn des Gesetzes entspricht.
4.
4.1 Zu prüfen bleibt der Einwand der Beschwerdeführerin, dieses System führe im interkantonalen Verhältnis zu einer verfassungswidrigen faktischen Doppelbesteuerung der Sattelanhänger (Art. 127 Abs. 3 BV); es verletze zudem die Rechtsgleichheit (Art. 8 BV) und die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV). Eine korrekte Besteuerung nach den Begriffsbestimmungen des Bundesrechts (VTS) vermeide diese Mängel.
4.2 Von einer Verletzung der Rechtsgleichheit kann nicht gesprochen werden, zumal davon auszugehen ist, dass alle im Kanton Zug wohnenden Halter von Sattelschleppern nach dem gleichen System besteuert werden. Ungleiche Belastungen, die daraus resultieren, dass Fahrzeuge der Steuerhoheit verschiedener Kantone unterstehen, verstossen nicht gegen das Rechtsgleichheitsgebot. Dieses gilt nur innerhalb der Rechtsordnung des gleichen Gemeinwesens und schliesst föderalistisch bedingte Ungleichbehandlungen nicht aus (vgl. BGE 125 I 173 E. 6d S. 179, mit Hinweisen).
4.3 Das Bundesgericht hat seit jeher anerkannt, dass das interkantonale Doppelbesteuerungsverbot - welches im Wesentlichen durch die bundesgerichtliche Praxis zu den direkten Steuern, bei denen Steuergut und Steuerobjekt zusammenfallen, konkretisiert worden ist - grundsätzlich auch für Automobilsteuern (bei welchen als indirekte Steuern Steuergut und Steuerobjekt auseinanderfallen) gilt (vgl. die Hinweise bei Kurt Locher, Die Praxis der Bundessteuern, III. Teil: Das interkantonale Doppelbesteuerungsrecht, § 2 II B 5; J. Strebel, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Zürich 1938, N 2 ff. zu Art. 71, insb. N 19; Peter Locher, Einführung in das interkantonale Steuerrecht, 2. Aufl., Bern 2003, § 2 II). Die entsprechende Praxis hat sich indessen darauf beschränkt, Kollisionsregeln für die Bestimmung des für die Besteuerung des jeweiligen Steuerobjekts örtlich zuständigen Kantons aufzustellen. Zur Abgrenzung der kantonalen Steuerhoheit wurde dabei auf den Standort des Fahrzeuges abgestellt, und es wurden Regeln zur Bestimmung des massgebenden Standortes entwickelt (Hinweise bei Kurt Locher, a.a.O.; J. Strebel, a.a.O.). Die Zuständigkeit des Standortkantons wurde in der Folge in Art. 71 Abs. 6 des
Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 (MFG) festgehalten und ist heute in Art. 105 Abs. 2 SVG verankert. Diese Bestimmung präzisiert zudem, dass bei Verlegung des Standortes die im bisherigen Standortkanton für eine weitere Zeit bereits bezahlten Steuern zurückerstattet werden müssen. Ist die steuerrechtliche Zugehörigkeit auf Grund von Art. 105 Abs. 2 SVG bzw. der bundesgerichtlichen Kollisionsnormen gegeben, so kann das betreffende Steuerobjekt dort mit der durch die kantonale Gesetzgebung dafür vorgesehenen Steuer belegt werden (vgl. Ernst Blumenstein/Peter Locher, System des schweizerischen Steuerrechts, 6. Aufl., Zürich 2002, S. 96 und 98). Über die Bemessung der hier in Frage stehenden Objektsteuer hingegen enthalten weder das Bundesrecht noch die bundesgerichtlichen Kollisionsregeln irgendwelche Vorgaben. Die Kantone sind daher - innerhalb der allgemeinen verfassungsrechtlichen Schranken - frei, wie sie die bei ihnen immatrikulierten Fahrzeuge besteuern wollen (J. Strebel, a.a.O. N 19). Im Allgemeinen wird heute

für die Bemessung der Steuer bei Personenwagen auf den Zylinderinhalt des Motors abgestellt, bei Lastwagen und anderen schweren Motorfahrzeugen dagegen in der Regel auf das
Gewicht. Zulässig wäre auch eine Besteuerung nach der Dimension des Fahrzeuges oder nach dem Mass der Umweltbelastung (Art und Menge der Abgase, Art des Antriebes usw.) oder eine Kombination verschiedener derartiger Kriterien.

Die vom Kanton Zug gewählte Regelung, Sattelschlepper nach dem zulässigen bzw. maximal möglichen Gesamtgewicht des Zuges zu besteuern, beruht auf vertretbaren Überlegungen und hält vor dem Willkürverbot stand. Der kantonale Gesetzgeber durfte für die Bemessung der Steuerbelastung von der zulässigen Überlegung ausgehen, dass Sattelschlepper regelmässig mit einem Sattelanhänger verkehren und die Infrastrukur und Umwelt dementsprechend stark belasten. Inkonsequent und möglicherweise willkürlich (inkohärent) wäre hingegen die Berücksichtigung des Anhängergewichts für die Steuerbemessung beim Zugfahrzeug, wenn derselbe Kanton die - separat zu immatrikulierenden - Sattelanhänger ebenfalls nach ihrem maximal zulässigen Gewicht besteuern und damit das Gewicht des Anhängers im Ergebnis zweimal als massgebend erklären würde. Der Kanton Zug hat jedoch, wie dargelegt, die im Kanton immatrikulierten Sattelanhänger folgerichtig von der Besteuerung ausgenommen.

Darin, dass die im Kanton Zug immatrikulierten Sattelschlepper nach dem möglichen Gesamtzugsgewicht besteuert werden, obwohl es sich bei den verwendeten Sattelanhängern auch um in andern Kantonen immatrikulierte und dort allenfalls nach dem eigenen Gesamtgewicht besteuerte Fahrzeuge handeln kann, liegt keine Überschreitung der kantonalen Steuerhoheit. Das wäre nur dann der Fall, wenn das Gesamtgewicht der immatrikulierten Fahrzeuge sowohl Steuerobjekt als auch Bemessungsgrundlage wäre. Die Motorfahrzeugsteuer ist indessen eine Objektsteuer, bei der das Steuerobjekt (Fahrzeug) und das Steuersubstrat auseinander fallen und für welche die Kantone, wie erwähnt, neben dem Gesamtgewicht durchaus auch andere äussere Eigenschaften als Bemessungsgrundlage verwenden dürfen (vgl. Ernst Blumenstein/Peter Locher, a.a.O., S. 285 f.), ohne ihre Regelungen auf jene der Nachbarkantone abstimmen zu müssen. Sie sind doppelbesteuerungsrechtlich nur verpflichtet, die Besteuerung auf Fahrzeuge mit Standort im Kanton zu beschränken und die Steuer nur pro rata temporis zu erheben.

Wenn andere Kantone dem vom Kanton Zug für Sattelfahrzeuge vorgesehenen Besteuerungssystem nicht folgen und Sattelanhänger nach ihren eigenen Kriterien - etwa nach dem eigenen Gesamtgewicht dieses Fahrzeuges - besteuern, ohne auf die Regelung des Kantons Zug Rücksicht zu nehmen, kann nicht von einer Doppelbesteuerung gesprochen werden. Eine solche liegt erst vor, wenn ein und dasselbe Fahrzeug für die gleiche Zeitdauer von verschiedenen Kantonen besteuert wird, oder wenn ein Kanton ein Fahrzeug trotz Standort ausserhalb seines Hoheitsbereiches bzw. für einen Zeitraum nach bereits erfolgter Verlegung des Standortes besteuern will, nicht aber, wenn die zuständigen Standortkantone die ihrer Hoheit unterstehenden Fahrzeuge gemäss ihren eigenen Bemessungsgrundlagen besteuern.

Rein wirtschaftlich mag zwar aus der Sicht der beteiligten Unternehmen eine Mehrbelastung resultieren, wenn das Gesamtgewicht eines Sattelschlepperzuges sowohl vom Kanton Zug als auch (teilweise) von einem Drittkanton, in welchem der Sattelanhänger immatrikuliert ist, als Bemessungsgrundlage für Motorfahrzeugsteuern verwendet wird. Soweit die ausserkantonal immatrikulierten Sattelanhänger, wie hier, von anderen Haltern zu versteuern sind, kann von einer unzulässigen Doppelbesteuerung indessen schon mangels Identität der Steuersubjekte nicht die Rede sein (vgl. Ernst Blumenstein/Peter Locher, a.a.O., S. 95). Die Beschwerdeführerin müsste die Besteuerung von ausserhalb des Kantons Zug immatrikulierten Sattelanhängern gemäss den Bemessungsgrundlagen des jeweiligen Standortkantons - allenfalls auch nach Gewicht - nach dem Gesagten zudem selbst dann in Kauf nehmen, wenn sie selber Halterin dieser Fahrzeuge wäre. Die Zulässigkeit unterschiedlicher Bemessungssysteme leuchtet ohne weiteres ein, soweit es um Fahrzeuge geht, die überhaupt nur getrennt voneinander eingesetzt werden. Bei Sattelschleppern und Sattelanhängern besteht insoweit eine besondere Situation, als diese Fahrzeuge - anders als fest miteinander verbundene
Sattelmotorfahrzeuge (vgl. E. 2.4) - von Bundesrechts wegen je gesondert zu immatrikulieren sind (vgl. Art. 124 Abs. 1 VTS) und damit unterschiedlichen (und inkohärenten) kantonalen Regelungen unterstehen können, obwohl das Zugfahrzeug (anders als ein Lastwagen) normalerweise nur zusammen mit Sattelanhängern ein-

gesetzt wird. Entscheidend ist jedoch, dass Zugfahrzeug und Anhänger nicht dauerhaft miteinander verbunden sind, sondern mit beliebigen anderen Sattelanhängern bzw. Sattelschleppern eingesetzt werden können, weshalb sie auch steuerrechtlich unabhängig voneinander erfasst werden dürfen.
4.4 Die Beschwerdeführerin macht sodann eine Verletzung ihrer Wirtschaftsfreiheit geltend. Die Rüge ist unbegründet, denn dieses Grundrecht wäre nur berührt, wenn durch die Art und Weise der Besteuerung gewisse Organisationsformen des Transportgewerbes gezielt gefördert oder benachteiligt würden (vgl. BGE 125 I 335 E. 2a, 182 E. 5e S. 200 f.). Es schützt jedoch nicht vor ungleichen Belastungen konkurrierender Unternehmen, die aus der Zugehörigkeit zu verschiedenen Gemeinwesen mit unterschiedlichen Steuerbestimmungen resultieren.

5.
Die staatsrechtliche Beschwerde ist aus diesen Gründen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang hat die Beschwerdeführerin die Kosten des Verfahrens vor Bundesgericht zu tragen (Art. 156 Abs. 1 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die staatsrechtliche Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 2'000.– wird der Beschwerdeführerin auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird der Beschwerdeführerin sowie dem Regierungsrat und dem Verwaltungsgericht des Kantons Zug schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 30. September 2005
Im Namen der II. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: