



**Kleine Anfrage der Fraktion Alternative – die Grünen Zug
betreffend Erfassung von Fahrzeugdaten im Strassenverkehrsamt**

Antwort des Regierungsrats
vom 30. November 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. Oktober 2021 reichte die Fraktion Alternative – die Grünen Zug eine Kleine Anfrage zur Erfassung von Fahrzeugdaten im Strassenverkehrsamt ein. Der Regierungsrat nimmt zu den gestellten Fragen wie folgt Stellung:

Frage 1: Welche Fahrzeugangaben werden beim Strassenverkehrsamt alle erfasst (z.B. alle auf dem Fahrzeugausweis ersichtlichen)? Oder können alle vorhandenen Fahrzeugdaten z.B. mittels Typenschein durch das Strassenverkehrsamt abgerufen werden?

Das Strassenverkehrsamt hat Zugriff auf die Datenbanken des Bundes: das Targaweb, welches die Typengenehmigungen enthält, und das Informationssystem der Verkehrszulassung IVZ. Alle im IVZ enthaltenen Daten kann das Strassenverkehrsamt herunterladen. Beim Targaweb hingegen, welches über 800 verschiedene Daten enthält, können nicht alle Datenfelder automatisch heruntergeladen werden. Aufgrund der fortschreitenden Entwicklung hin zu neuen Antriebstechnologien ist der Bund aber daran, bei weiteren Datenfeldern das Herunterladen zu ermöglichen. Dies könnte beispielsweise Angaben zur System- oder Dauerleistung bei Elektrofahrzeugen, zur Getriebe- und Treibstoffart und zur Dachlast betreffen.

In der Fachapplikation Viacar des Strassenverkehrsamts werden neben den Angaben im Fahrzeugausweis insbesondere folgende zusätzlichen Datenfelder erfasst: «Treibstoff», «CO₂ NEFZ/WLTP», «Katalysator» und «Partikelfilter».

Frage 2: (Wie genau) wird die Antriebsart erfasst?

Nach den Angaben des Fahrzeugherstellers erfasst das Strassenverkehrsamt folgende Antriebsarten:

- Benzin
- Diesel
- Benzin / Elektrisch
- Benzin / Alkohol (Ethanol)
- Rein Elektrisch
- Erdgas (CNG)
- Diesel / Elektrisch
- Gas / Benzin (CNG/LPG)
- Elektrisch mit Range Extender
- Flüssiggas (LPG) / Benzin
- Flüssiggas (LPG)
- Gas (CNG/LPG)
- Methanol.

Frage 3: (Wo) bestehen historische Datenlücken? Falls Datenlücken bestünden, mit welchem geschätzten Aufwand sind diese zu vervollständigen?

Im Rahmen der hängigen Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr prüft der Regierungsrat unter anderem, die Leistung und das Gesamtgewicht eines Personenwagens in die Steuerberechnung miteinzubeziehen. Sollte der Kantonsrat einer entsprechenden Anpassung zustimmen, müssten wenige hundert Datensätze beim Strassenverkehrsamt bereinigt werden. Betroffen wären vor allem Personenwagen, welche vor 1960 in Verkehr gesetzt wurden. Sofern diese Fahrzeuge überhaupt über einen Typenschein verfügen, können diesen alten Typenscheinen teilweise keine Angaben zur Leistung und zur Nutzlast bzw. zum Gesamtgewicht entnommen werden. Die Erhebung dieser Daten durch das Strassenverkehrsamt selbst im Rahmen der periodischen Motorfahrzeugkontrollen (MFK) wäre nicht möglich, da die Kontrollen zu wenig häufig stattfinden und das Strassenverkehrsamt derzeit nicht über alle erforderlichen Messeinrichtungen verfügt. Aufgrund der wenigen fehlenden Daten wäre in diesen Fällen eine Pauschalbesteuerung naheliegend.

Frage 4: Kann aufgrund der erhobenen Daten beim Strassenverkehrsamt sowie aufgrund der in den Steuererklärungen gemachten Angaben zur Mobilität eine Schätzung der verursachten externen Kosten durch die motorisierte Mobilität im Kanton Zug vorgenommen werden? Wenn ja, wie hoch beträgt die Schätzung? Wenn nicht, was müsste unternommen werden, um eine solche Schätzung zu ermöglichen?

Die externen Kosten des Strassenverkehrs werden regelmässig durch den Bund erhoben. Im Juli 2021 wurde der aktuelle Bericht «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, Stand 2018» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE¹ veröffentlicht. Danach belaufen sich die externen Kosten der Mobilität in der Schweiz im Jahr 2018 auf 13,7 Milliarden Franken, wovon gut 80 Prozent bzw. elf Milliarden Franken auf den Strassenverkehr fallen.

Die Berechnung der externen Kosten der Mobilität erfolgt nach dem Territorialprinzip. Das heisst, es werden diejenigen Effekte des Verkehrs berücksichtigt, die durch den innerhalb der Schweizer Grenzen zirkulierenden Verkehr verursacht werden. Bezogen auf den Kanton Zug würde dies bedeuten, dass nur die innerhalb des Kantons Zug vom Verkehr erzeugten Effekte berücksichtigt werden dürften. Anlässlich der MFK notiert das Strassenverkehrsamt den Kilometerfahrzeugstand des Fahrzeugs. Diese Angaben sagen aber nichts darüber aus, ob diese Kilometer innerhalb oder ausserhalb des Kantons Zug angefallen sind. Ebenso wenig können aus den Angaben der Steuererklärung, namentlich aus den beantragten Abzügen für ein bestimmtes Verkehrsmittel vom Wohn- zum Arbeitsort, irgendwelche Rückschlüsse auf die Mobilität im Kanton Zug gezogen werden.

Eine Abschätzung der externen Kosten für den Kanton Zug würde Kenntnisse über sämtliche sich im Kanton Zug bewegenden Personen bzw. Fahrzeuge (inkl. ausserkantonale immatrikulierte) voraussetzen. Diese Daten fehlen. Es wäre höchstens möglich, anhand von schweizerisch gültigen Durchschnittswerten eine Abschätzung für den Kanton Zug vorzunehmen. Eine entsprechend berechnete Kennzahl der externen Kosten wäre aber wenig aussagekräftig, da die effektiven Kosten je nach Siedlungstyp stark von den Durchschnittswerten abweichen können.

¹ Abrufbar unter: https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/externe_kosten_undnutzen-desverkehrsinderschweiz.pdf.download.pdf/externe_kosten_undnutzendesverkehrsinderschweiz.pdf.

Frage 5: Welches Potential bei der Erhebung der Daten, insbesondere im Hinblick auf die Revision der kantonalen Motorfahrzeugsteuer sowie der erhofften Reduktion des Treibhausgasausstosses durch die motorisierte Mobilität besteht noch?

Grundsätzlich wäre es prüfenswert, die jährlich zu entrichtenden kantonalen Motorfahrzeugsteuern von der Fahrleistung abhängig zu machen. Zurzeit fehlen diese Daten für Personenwagen und Motorräder. Die Installation von Geräten zur Erfassung der Kilometerleistung – analog zu den LSVA-Erfassungsgeräten für Lastwagen – wäre allein für eine kantonale Steuer unverhältnismässig. Längerfristig könnte eine fahrkilometerabhängige Besteuerung aber prüfenswert sein, wenn nämlich auf Bundesebene das Mobility Pricing eingeführt würde.

Frage 6: Ist dem Regierungsrat die Autoumweltliste des VCS bekannt? Ist eine Verknüpfung der erfassten Fahrzeugangaben mit der Umweltbewertung des VCS möglich?

Sowohl die Umweltliste des VCS als auch der Klimabilanzrechner des TCS sind dem Regierungsrat bekannt. Beide haben ihre Berechtigung, um der breiten Öffentlichkeit geeignete Instrumente zur Verfügung zu stellen, um verschiedene Fahrzeugtypen und -marken – namentlich auf ihre Energieeffizienz – miteinander vergleichen zu können. Als Grundlage für die geplante Steuerrevision sind Daten privatrechtlicher Interessenverbände aber nicht geeignet. Die Berechnung der Motorfahrzeugsteuern muss sich auf die offiziellen Daten des Bundes gemäss dem Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) und der dazugehörigen CO₂-Verordnung (SR 641.711) stützen, insbesondere auf die Energieetikette mit den Kategorien A bis G für Personenwagen und/oder auf CO₂-Emissionswerte.

Regierungsratsbeschluss vom 30. November 2021