

3 Verkehrsabgabengesetz

(Änderung vom 28. November 2011; Bemessungsgrundlagen)

Beleuchtender Bericht

(Verfasst vom Regierungsrat)

Die Bemessungsgrundlagen für die von den Fahrzeughalterinnen und -haltern erhobenen Motorfahrzeugsteuern genügen den Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Abgabe mit Anreizen zu ökologischem Verhalten nicht mehr. Die vorliegende Revision des Verkehrsabgabengesetzes gewichtet darum stärker, in welchem Ausmass Fahrzeuge Strasse und Umwelt belasten. Sie bemisst Verkehrsabgaben für Personen- und Lieferwagen neu nach Hubraum und Gesamtgewicht. Besonders energieeffizienten und verbrauchsgünstigen Fahrzeugen gewährt sie eine befristete Ermässigung für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei folgenden Kalenderjahre. Diese Ermässigungen führen im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten zu einer Entlastung der Fahrzeughalterinnen und -halter von schätzungsweise 5 Millionen Franken, bei einem jährlichen Ertrag von derzeit rund 300 Millionen Franken. Die erwartete Zunahme des Fahrzeugbestandes dürfte diese Entlastung allmählich wieder kompensieren. Die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen bestimmen sich neu nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie, für Motorräder sind neu Hubraum und Abgaskategorie massgebend.

Verkehrsabgaben für Personen- und Lieferwagen

Das Verkehrsabgabengesetz bildet die rechtliche Grundlage für die von den Fahrzeughalterinnen und -haltern erhobenen Motorfahrzeugsteuern. Die Verkehrsabgaben fliessen in den Strassenfonds und sind zweckgebunden für den Bau und Unterhalt von Staatsstrassen, Rad- und Fusswegen zu verwenden. Die Bemessungsgrundlagen für die Verkehrsabgaben gelten seit 1967 unverändert. Die Verkehrsabgaben werden heute im Wesentlichen nach der Grösse des Motorhubraumes, bei Lastwagen und Anhängern nach der Nutzlast bemessen. Das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs wird hingegen nicht berücksichtigt. Neu soll für die Besteuerung der Personen- und Lieferwagen nicht mehr allein der Hubraum, sondern zusätzlich auch das Gesamtgewicht massgebend sein. Das Gesamtgewicht hat einen wesentlichen Einfluss auf die Strassenbelastung und den Treibstoffverbrauch. Auch zwischen Hubraum und Treibstoffverbrauch besteht ein wesentlicher Zusammenhang. Ein höherer Treibstoffverbrauch hat wieder-

um Auswirkungen auf die Umweltbelastung (z. B. CO₂-Emissionen). Als Bemessungskriterien für eine verursachergerechte und ökologisch orientierte Besteuerung drängen sich somit Gesamtgewicht und Hubraum auf. Sie sind als amtliche Daten in jedem Fahrzeugausweis enthalten, was eine transparente und kostengünstige Erhebung der Verkehrsabgaben ermöglicht.

Die Beträge für Hubraum und Gesamtgewicht werden in Stufen berechnet, wobei bei den Motorwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht die Abgaben für besonders hubraumstarke und schwere Motorwagen progressiv ansteigen. Die neuen Tarife führen zu einer tendenziell tieferen Besteuerung von leichteren und hubraumschwächeren Fahrzeugen, hingegen werden schwere und hubraumstarke Fahrzeuge in der Regel höher besteuert als heute.

Andere, insbesondere im Vernehmlassungsverfahren vorgeschlagene Bemessungskriterien kommen aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht infrage. Dazu gehört etwa die fahrleistungsabhängige Besteuerung. Sie fällt ausser Betracht, weil die hier-



Die Bemessungsgrundlagen für die Verkehrsabgaben sind seit 1967 nicht mehr verändert worden.

für notwendigen Erfassungsgeräte (analog der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe; LSVA) bundesrechtlich nicht vorgeschrieben sind und zudem die bestehenden Kilometerzähler der Fahrzeuge leicht manipuliert werden können. Auch eine rein verbrauchsabhängige Besteuerung liesse sich nur über einen gesamtschweizerischen Zuschlag auf dem Treibstoffpreis verwirklichen; entsprechende Vorstösse auf Bundesebene fanden bis heute keine Mehrheit. Die vorliegende Gesetzesänderung trägt hingegen verschiedenen parlamentarischen Vorstössen im Kantonsrat Rechnung, die verursachergerechtere Verkehrsabgaben gefordert haben.

Bonussystem für Personenwagen

Die Energieetikette des Bundes orientiert die Käuferinnen und Käufer eines Personenwagens insbesondere über dessen Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Energieeffizienz. Sie unterscheidet bei der Energieeffizienz sieben Stufen von A (sehr energieeffizient) bis G (wenig energieeffizient). Die Energieetikette eignet sich deshalb sehr gut für ein Bonussystem bei den Verkehrsabgaben, das einen Anreiz für den Kauf von möglichst umweltschonenden Personenwagen schaffen soll. Deshalb sollen Personenwagen, die bei der ersten Inverkehrsetzung der besten Kategorie (A) angehören, für das laufende und die drei folgenden Kalenderjahre zu 80 Prozent von der ordentlichen Verkehrsabgabe befreit werden. Personenwagen der zweitbesten Kategorie (B) sind im selben Zeitraum zu 50 Prozent von der ordentlichen Verkehrsabgabe befreit. Der Bonus gilt für beide Kategorien nur, sofern die Fahrzeuge höchstens 130 g CO₂ pro Kilometer ausstossen. Mit diesem CO₂-Grenzwert wird sichergestellt, dass tatsächlich nur verbrauchsgünstige Perso-

Der Kantonsrat hat der Änderung des Verkehrsabgabengesetzes am 28. November 2011 mit 80 zu 76 Stimmen zugestimmt. Gegen diesen Beschluss ist das Kantonsratsreferendum ergriffen worden, weshalb die Gesetzesänderung den Stimmberechtigten unterbreitet wird.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen: Ja

3 Verkehrsabgabengesetz

(Änderung vom 28. November 2011; Bemessungsgrundlagen)

nenwagen diesen Rabatt erhalten. Bonusberechtigte Modelle sind auf dem Automarkt vom Kleinwagen über Mittelklassewagen bis hin zum Familien-Van erhältlich. Das Bundesamt für Energie führt auf www.bfe.admin.ch/energieetikette eine Fahrzeugliste der Neuwagenmodelle mit Informationen zu Energieverbrauch, CO₂-Ausstoss und Energiekategorie. Der Bonus und damit die Rabattdauer sind immer an das betreffende Fahrzeug gebunden. Deshalb profitieren nicht nur Neuwagenkäuferinnen und -käufer vom Rabatt, sondern auch jene, die ein bonusberechtigtes Fahrzeug als Occasion erwerben. Zusätzlich: Wer in den letzten drei Jahren vor Inkrafttreten dieser Gesetzesvorlage einen solchen Personenwagen gekauft hat, kann aufgrund einer Übergangsbestimmung ebenfalls von diesem befristeten Bonus profitieren. Auch in diesen Fällen bemisst sich die Rabattdauer ab der ersten Inverkehrsetzung.

Bonussystem für Lieferwagen

Gegenwärtig besteht die Energieetikette des Bundes erst für Personenwagen. Deshalb soll bis zur Ausdehnung der Energieetikette auf die Lieferwagen für diese ein alternatives Rabattmodell gelten. Nach Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung in Verkehr gesetzte Lieferwagen erhalten für das laufende Jahr sowie die drei folgenden Kalenderjahre eine Ermässigung der ordentlichen Verkehrsabgaben von 50 Prozent. Voraussetzung ist, dass sie den neusten geltenden Emissionscode aufweisen und höchstens 250 g CO₂ pro Kilometer ausstossen. Diesen Bonus erhalten alle Lieferwagen, die einem überwiegend gewerbsmässigen Verwendungszweck dienen. Da dies bei Halterinnen oder Haltern, die ein Gewerbe betreiben, von Amtes wegen angenommen werden darf, ist der Erhalt des Bonus mit geringem administrativem Aufwand möglich.

Verkehrsabgaben für die übrigen

Strassenfahrzeuge

Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen (Car) werden neu nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie besteuert (Kategorienbildung aufgrund der erfüllten Euronorm analog der LSVA). Heute werden Lastwagen nach Nutzlast, schwere Sattelschlepper nach Pauschaltarif und Gesellschaftswagen nach Hubraum besteuert. Die saubereren Fahrzeuge sollen zukünftig von günstigeren Verkehrsabgaben profitieren als weniger saubere, gleich schwere Fahrzeuge. Dies kommt ebenfalls einem Bonus gleich. Motorräder sollen neu nach Hubraum und Abgaskategorie (bisher nur Hubraum) besteuert werden. Damit profitieren emissionsarme Motorräder von tieferen Abgabesätzen. Bei Anhängern an Motorwagen ist eine Besteuerung nach dem Gesamtgewicht vorgesehen (bisher Nutzlast). Fahrräder und deren Anhänger sowie Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb bleiben weiterhin abgabefrei.

Finanzielle Auswirkungen der Vorlage

Die Revisionsvorlage führt im ersten Jahr nach ihrem Inkrafttreten zu einer geschätzten Entlastung bei den Fahrzeughalterinnen und -haltern von rund 5 Millionen Franken. Da sich der Fahrzeugbestand laufend ändert und in den letzten Jahren stetig gewachsen ist, dürften die Mehrerträge aufgrund des steigenden Fahrzeugbestandes den sich aus dem Bonussystem ergebenden Ertragsausfall allmählich wieder ausgleichen. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes und das künftige Kaufverhalten können jedoch nicht genau vorausgesagt werden. Aus diesem Grund müssen Ertragsschwankungen hingenommen werden.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt: Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

3 Verkehrsabgabengesetz (Änderung vom 28. November 2011; Bemessungsgrundlagen)



Meinung der Minderheit des Kantonsrates

(Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates)

Die Minderheiten lehnen die Änderung des Verkehrsabgabengesetzes vom 28. November 2011 aus unterschiedlichen Gründen ab: Die eine Minderheit betrachtet die Teilrevision als gewerbefeindlich, familienuntauglich und zu umweltfreundlich, die andere Minderheit als zu wenig umweltfreundlich.

Vorlage ist gewerbefeindlich

Die Mehrheit der Gewerbetreibenden wird deutlich höhere Verkehrsabgaben bezahlen müssen, weil neu nicht mehr nur der Hubraum, sondern auch das Gesamtgewicht für die Höhe der Abgaben massgebend ist. Nur neue, emissionsarme Lieferwagen werden mit einem befristeten Rabatt auf die Verkehrsabgaben entlastet. Häufig sind aber Lieferwagen und Kleinlaster in den besten Energieklassen kaum verfügbar. Ausserdem ist nicht jeder Bau-, Gärtnerei- oder Malerbetrieb in der Lage seine Fahrzeugflotte in kürzester Zeit zu erneuern um den neuen Ansprüchen zu entsprechen.

Familien werden benachteiligt

Die Gesetzesänderung benachteiligt die Landbevölkerung und Familien, die auf ein grösseres und schwereres Fahrzeug angewiesen sind, weil neu nebst dem Hubraum auch das Gesamtgewicht eines Personewagens für die Höhe der Verkehrsabgaben massgebend ist. Viele Familien sind aus finanziellen Gründen auf ein Occasionsauto angewiesen und gar nicht in der Lage, immer das neuste umweltfreundlichere Fahrzeug zu kaufen. Auch sie belastet das neue Verkehrsabgabengesetz stark.

Keine neue Lenkungsabgabe

Die Gesetzesrevision ist zudem eine Mogelpackung, weil mit ihr die heutigen Verkehrsabgaben zu einer neuen Umweltabgabe umgebaut werden. Der Zweck dieser Nutzungssteuer besteht jedoch darin, die erforderlichen Mittel für den Bau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur bereit zu stellen und nicht im Setzen von Anreizen für ein ökologischeres Verhalten im Strassenverkehr.

Bereits heute bestehen genügend Lenkungsinstrumente auf Bundesebene: Mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und dem Mineralölsteuer-Zuschlag auf Treibstoffen werden Infrastrukturprojekte des öffentlichen und privaten Verkehrs finanziert. Zudem dürfen seit Mai 2012 Personenwagen durchschnittlich nur noch 130 g CO₂ pro Kilometer ausstossen. Die Einführung einer weiteren Lenkungsabgabe ist deshalb völlig fehl am Platz.

Im Übrigen räumt der Regierungsrat selber ein, dass die ökologische Lenkungswirkung des Rabattmodells auf Personenwagen beschränkt ist. Hinzu kommt, dass die neuen Verkehrsabgaben die Anzahl der gefahrenen Kilometer ausser acht lässt.

Zu geringe ökologische Ausrichtung

Die andere Minderheit unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Gesetzesänderung, lehnt sie jedoch trotzdem ab, weil sie zu wenig umweltfreundlich ist. Bei den Verkehrsabgaben müssen stärkere Anreize gesetzt und das Verursacherprinzip deutli-

cher verankert werden um ökologische Ansprüche zu erfüllen. Die Lenkungswirkung beschränkt sich auf die Abgabe für den Hubraum und das Gewicht. Gemäss dem Verursacherprinzip ist klar, wer mehr fährt, belastet die Strasseninfrastruktur mehr, schädigt die Umwelt und soll darum mehr bezahlen. Der Kanton Zürich leistet sich im Vergleich mit anderen europäischen Staaten den negativen Luxus, zu viele Personenwagen mit einem grossen Hubraum und einem hohen Fahrzeuggewicht auf seinen Strassen verkehren zu lassen. Die Fahrzeuge müssten leichter und kleiner sein, die Übermotorisierung ist zu stoppen.

Die ökologischen Ziele der Gesetzesänderung werden mit den befristeten Rabatten für neue Personenwagen mit einem maximalen Ausstoss von 130 g CO₂ pro Kilometer zu wenig erreicht. Die Rabattgrenze hätte bei einem Ausstoss von maximal 120 g CO₂ angesetzt werden sollen, damit von einer echten Lenkungswirkung gesprochen werden kann.

Grundsätzlich kann dem Anliegen von Gewerbetreibenden, auch für Lieferwagen einen befristeten Rabatt für Lieferwagen bis zur Einführung einer Energie- und Umweltetikette zu gewähren, zugestimmt werden. Bei einer Obergrenze von 250 g CO₂ pro Kilometer sind jedoch über 80% aller neu zugelassenen Lieferwagen rabattberechtigt. Bei diesem hohen Wert besteht praktisch kein ökologischer Anreiz mehr für den Kauf eines umweltfreundlichen neuen Lieferwagens.