

Sitzung vom 14. Juni 2017

532. Anfrage (Sind die Ziele der Totalrevision des Verkehrsabgabengesetzes erreicht?)

Kantonsrätin Karin Fehr Thoma, Uster, und Kantonsrat Thomas Forrer, Erlenbach, haben am 24. April 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Die Revision des Verkehrsabgabengesetzes war die Umsetzung der Motion KR-Nr. 15/2007. Der Auftrag dieser Motion lautete: «Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche das Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes (Verkehrsabgabengesetz) vom 11. September 1966 inkl. dazugehöriger Verordnung so ändert, dass ein verursachergerechtes und effizientes Verkehrsabgabengesetz resultiert, welches deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzt, dies ohne das Steueraufkommen insgesamt zu erhöhen.»

Das totalrevidierte Verkehrsabgabengesetz ist nun seit einigen Jahren in Kraft. Es stellt sich deshalb die Frage, wie weit die Zielsetzung dieser Motion erreicht wurde.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. In welchem Ausmass hat sich das Steueraufkommen durch die Revision des Verkehrsabgabengesetzes in den einzelnen Kategorien gemäss Anhang Verkehrsabgabengesetz seit der Inkraftsetzung entwickelt? blieb das Steueraufkommen stabil oder wurde es insgesamt erhöht?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Anreizwirkung zu ökologischem Verhalten? Sind diese Anreize gemäss Forderung der Motion deutlich? Wie viele leichte Motorfahrzeuge wurden gemäss § 10a VAG mit einem Steuerrabatt neu in Verkehr gesetzt? Wie hoch ist der Anteil dieser leichten Motorfahrzeuge in Relation zu sämtlichen eingelösten leichten Motorfahrzeugen? Gibt es Informationen, wie viele Fahrzeuge einen ungerechtfertigten Rabatt bekamen, der auf den bekannten Manipulationen von Abgaswerten beruhte?
3. Hat das revidierte Verkehrsabgabengesetz einen Effekt gebracht für die Zielerreichung des maximalen Ausstoss von 2,2T CO₂ pro Einwohnerin und Einwohner gemäss Art. 1 kantonales Energiegesetz? Wie hoch ist der Effekt?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Karin Fehr Thoma, Uster, und Thomas Forrer, Erlenbach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Tabelle 1 zeigt den Bestand der 2013–2016 im Kanton Zürich eingelösten Fahrzeuge (jeweils per 30. September). Tabelle 2 enthält die Entwicklung der Verkehrsabgabeneinnahmen in diesen Jahren sowohl absolut wie auch durchschnittlich pro Fahrzeug.

Tabelle 1

Jahr	Fahrzeugbestand	Veränderung in % zum Vorjahr
2013	931 426	1,34
2014	938 175	0,72
2015	953 887	1,67
2016	966 043	1,27

Tabelle 2

Jahr	Verkehrsabgabenertrag	Veränderung zum Vorjahr		Verkehrsabgabe durchschnittlich pro Fahrzeug in Franken
	in Franken	in %		
2013	311 152 878	2,75	334	
2014	313 010 917	0,60	334	
2015	321 448 831	2,70	337	
2016	322 288 785	0,26	334	

Die durchschnittliche jährliche Verkehrsabgabe betrug somit 2013, ein Jahr vor dem Inkrafttreten der Revision vom 28. November 2011 des Verkehrsabgabengesetzes (VAG; LS 741.1), und 2016 gleichermassen pro Fahrzeug Fr. 334. Die Saldoneutralität dieser Revision ist gewahrt.

Infolge der sehr vielen Wechsel bei den eingelösten Fahrzeugen während eines Jahres ist es nicht möglich, die für einzelne Fahrzeugarten in jedem Jahr bezahlten Verkehrsabgaben aus den im Informatiksystem Viacar des Strassenverkehrsamtes vorhandenen Daten herauszulesen.

Zu Fragen 2 und 3:

Tabelle 3 gibt für 2014–2016 Aufschluss über die neu in Verkehr gesetzten, gemäss § 10a VAG rabattberechtigten Personenwagen und über das Verhältnis zu den übrigen im Kanton Zürich neu in Verkehr gesetzten Personenwagen. Ein Kriterium für die Rabattberechtigung von Personenwagen bildet, dass sie den beiden besten Energieeffizienz kategorien A (Rabatt 80%) oder B (Rabatt 50%) angehören.

Tabelle 3

Erstinverkehrsetzungen PW	2014	2015	2016
Gesamt	50 297 / 100%	53 261 / 100%	49 036 / 100%
80% Rabatt	6 898 / 14%	8 867 / 17%	5 799 / 12%
50% Rabatt	4 711 / 9%	7 422 / 14%	5 423 / 11%

Die Abklärungen des Bundesamtes für Strassen haben ergeben, dass im «VW-Abgas-Skandal» die Manipulationen bei den für die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien massgebenden CO₂-Werten weit geringfügiger waren als bei den Stickstoffoxiden. Alle Auswirkungen der CO₂-Manipulationen bewegen sich im Toleranzbereich der entsprechenden Typengenehmigungen des Bundes, auf deren Daten bei der Erhebung der Verkehrsabgaben abgestellt wird.

Gemessen an den jährlichen Betriebskosten eines Motorfahrzeugs machen die Verkehrsabgaben nur einen sehr geringen Teil aus. Wie weit die Höhe der Verkehrsabgaben das Kaufverhalten der Automobilistinnen und Automobilisten beeinflusst, ist nicht abschliessend zu belegen. Tabelle 3 zeigt jedoch, dass die Gesetzesrevision eine gewisse Wirkung hatte. In den drei Jahren seit Inkrafttreten der VAG-Revision waren von den im Kanton neu zugelassenen Personenwagen durchschnittlich rund 26% rabattberechtigte und damit besonders energieeffiziente Personenwagen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi