

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben\*  
vom 12. März 2019

KR-Nr. 10a/2017

**Beschluss des Kantonsrates  
über die parlamentarische Initiative von Alex Gantner  
betreffend Verkehrsabgaben für ÖV-Motorfahrzeuge**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Wirtschaft  
und Abgaben vom 12. März 2019,

*beschliesst:*

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 10/2017 von Alex Gantner  
wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 12. März 2019

Im Namen der Kommission

Der Präsident:  
Stefan Schmid

Der Sekretär:  
Andreas Schlagmüller

---

\*Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern: Stefan Schmid, Nieder-  
glatt (Präsident); Ruth Ackermann, Zürich; Franco Albanese, Winterthur; Ueli  
Bamert, Zürich; Judith Bellaiche, Kilchberg; Hans-Jakob Boesch, Zürich; Stefan  
Feldmann, Uster; Alex Gantner, Maur; Andreas Geistlich, Schlieren; Benedikt  
Gschwind, Zürich; Max Homberger, Wetzikon; Beat Monhart, Gossau; Marcel  
Suter, Thalwil; Birgit Tognella, Zürich; Urs Waser, Langnau a.A.; Sekretär:  
Andreas Schlagmüller.

## **Erläuternder Bericht**

### **1. Einleitung**

Die parlamentarische Initiative wurde am 16. Januar 2017 von den Kantonsräten Alex Gantner, Maur, und René Isler, Winterthur, eingereicht. Der Kantonsrat hat sie am 28. August 2017 mit 87 Stimmen vorläufig unterstützt und der Kommission für Wirtschaft und Abgaben am 4. September 2017 zugewiesen. Diese nahm die Beratungen in Anwesenheit je einer Vertretung der Sicherheitsdirektion und der Volkswirtschaftsdirektion an ihrer Sitzung vom 7. November 2017 auf. Dabei erhielt der Erstunterzeichner Gelegenheit, das Anliegen zu begründen und zu erläutern. Die Beratung wurde am 13. Februar 2018 fortgesetzt und am 17. April 2018 vorläufig abgeschlossen.

### **2. Die parlamentarische Initiative**

Mit der parlamentarischen Initiative wird verlangt, das Verkehrsabgabengesetz (VAG) wie folgt zu ändern:

§ 4. <sup>1</sup> ~~Trolleybusse und ihre Anhänger sowie ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und Anhänger sind abgabefrei.~~

~~<sup>2</sup> Der Regierungsrat regelt durch Verordnung die Ermässigung oder den Erlass der Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge und Anhänger, die nur teilweise im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendet werden, gemeinnützigen Zwecken oder Gebrechlichen dienen oder bei denen andere besondere Verhältnisse vorliegen.~~

### **3. Beratung in der Kommission**

Anlässlich ihrer Sitzung vom 27. März 2018 hat die Kommission der parlamentarischen Initiative, vorbehältlich der Schlussabstimmung, mit 9:6 Stimmen zugestimmt. Damals wurden folgende Argumente eingebracht:

In Bezug auf die Änderung von Absatz 1 stellt für die Kommissionsmehrheit die heutige Abgabebefreiung von Motorfahrzeugen, die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, eine verdeckte und intransparente Subventionierung des öffentlichen Verkehrs dar. Der mit der parlamentarischen Initiative verbundene Abbau von Subventionen trägt zu einer höheren Kostenwahrheit des öffentlichen Verkehrs bei. Damit verbunden sind zusätzliche

Erträge für den Strassenfonds von 1,4 Mio. Franken. Gemäss schriftlichen und mündlichen Auskünften der Volkswirtschaftsdirektion wären die Verkehrsunternehmen, welche solche Fahrzeuge im Einsatz haben, berechtigt, die entsprechenden neu zu bezahlenden Verkehrsabgaben voll dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in Rechnung zu stellen. Damit würde sich das Defizit bzw. die Kostenunterdeckung des ZVV in der Grössenordnung von 350 Mio. Franken bei einem Gesamtaufwand in der Grössenordnung von 1 Mrd. Franken um 1,4 Mio. Franken erhöhen. Je die Hälfte davon würden die Gemeinden und der Kanton finanzieren.

Die elektrisch betriebenen Trolleybusse und ihre Anhänger sollen weiterhin abgabebefreit bleiben. Dies ist konsistent mit der ökologischen Stossrichtung des VAG, die gemäss § 3 Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb von den Abgaben befreit.

In Bezug auf die Streichung von Absatz 2 ist es nicht einzusehen, weshalb für rund 11 000 Fahrzeuge, die gewisse Bedingungen erfüllen, keine Abgaben entrichtet bzw. Ermässigungen zugesprochen werden sollen. Auch dies stellt eine intransparente und verdeckte Subventionierung der Mobilität dar. Der Gesamtbetrag dieser Ermässigungen beläuft sich auf 4,5 Mio. Franken und wäre bei einer Zustimmung zur parlamentarischen Initiative ein zusätzlicher Betrag, der jährlich in den Strassenfonds fliessen würde. Eine detaillierte Übersicht betreffend Fahrzeugkategorien und entsprechenden Ermässigungen ist mit Schreiben vom 3. April 2018 des Strassenverkehrsamts der WAK zur Verfügung gestellt worden.

Ein Grossteil der betroffenen Fahrzeuge wird von der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinden) gehalten. Die neuen Abgaben sind überblickbar und verhältnismässig und belasten die entsprechenden Haushalte kaum.

Für die administrative Abwicklung der Abgabeermässigungen und -befreiungen werden beim Strassenverkehrsamt 300 Stellenprozent eingesetzt. Dieser Aufwand ist unverhältnismässig hoch. Die parlamentarische Initiative trägt zu einem Abbau der Bürokratie und der Streichung von unproduktiven Stellen bei. Auch die Fahrzeughalter werden administrativ entlastet, da sie keine periodischen Gesuche mehr einreichen müssen.

Für die Kommissionsminderheit macht es keinen Sinn, den öffentlichen Verkehr mit einer neuen Abgabe zu belasten. Es ist gerechtfertigt, dass für Motorfahrzeuge, die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr stehen, keine Verkehrsabgabe zu bezahlen ist. Sie leisten einen wichtigen Beitrag, das stark genutzte Strassennetz zu entlasten. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr haben die Gemeinden die Hälfte der Kostenunterdeckung zu tra-

gen. Aufgrund des ZVV-Verteilschlüssels müsste ein zusätzlicher Betrag von rund Fr. 700 000 an die Gemeinden verteilt werden, wenn der parlamentarischen Initiative zugestimmt würde.

Hinzu kommt, dass der öffentliche Verkehr in vielen anderen Kantonen von den Verkehrsabgaben befreit ist. Dies trifft auf knapp die Hälfte aller Kantone und insbesondere auf alle Nachbarkantone, ausser den Kanton Schwyz, zu. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn die Verkehrsunternehmen aus den Nachbarkantonen Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug gegenüber dem ZVV bevorteilt würden.

Die Gesetzesänderung führte im Weiteren dazu, dass neu beispielsweise für Fahrzeuge gemeinnütziger Organisationen (1864 Fahrzeuge), Krankenwagen, Feuerwehr-, Polizei-, Katastrophenfahrzeuge und für weitere Fahrzeuge dieser Kategorie (3742), übrige Fahrzeuge des Kantons und der Gemeinden bei ausschliesslich dienstlicher Verwendung (3735) sowie für Fahrzeuge mobilitätsbehinderter Personen (1128) vollumfänglich eine Verkehrsabgabe geleistet werden müsste. Ermässigungen wären nicht mehr möglich. Dies dürfte bei den Betroffenen zu einem teilweise erheblichen Widerstand führen.

#### **4. Stellungnahme des Regierungsrates**

Mit Schreiben vom 21. November 2018 nahm der Regierungsrat im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

Mit der Kommissionsminderheit lehnen wir die Gesetzesänderung aus folgenden Gründen ab:

Durch die geforderte Änderung von § 4 Abs. 1 VAG würde die Verkehrsabgabenbefreiung für die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und Anhänger aufgehoben. Diese Belastung des öffentlichen Verkehrs (öV) mit zusätzlichen Steuern würde zu einer Zunahme der Kostenunterdeckung des ZVV führen. Dadurch würde die Belastung der Gemeinden erhöht, da diese 50% der Kostenunterdeckung des öV zu tragen haben. Eine Verteuerung des öV ergibt aus gesamtverkehrlicher Sicht keinen Sinn. Dank seinem gut ausgebauten Angebot und seiner Flächeneffizienz entlastet der öV die Strassen und vermindert den Druck auf zusätzliche Ausbauten. So soll der öV gemäss kantonalem Modal-Split-Ziel mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt.

Dieses auch aus Umweltsicht bedeutende Ziel wurde im Zeitraum 2014 bis 2018 nicht erreicht. Eine stärkere finanzielle Belastung des öV ist auch vor diesem Hintergrund abzulehnen. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass im Kanton Zürich im Gegensatz zu vielen anderen

Kantone keine Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe direkt für den öV verwendet werden, sondern diese ungekürzt dem Strassenfonds zur Verfügung stehen. Dank dem Zusammenspiel mit der Befreiung der Fahrzeuge des öV von den Verkehrsabgaben hat sich diese klare und einfache Regelung bewährt.

Die Verkehrsabgabenbefreiungen und -ermässigungen unter anderem für die Fahrzeuge gemeinnütziger Institutionen, für Sanitäts-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge, für übrige Fahrzeuge des Kantons und der Gemeinden, die ausschliesslich dienstlich verwendet werden, sowie für die Fahrzeuge zum Transport von mobilitätsbehinderten Personen stützen sich auf Abs. 2 von § 4 VAG und fielen mit der geforderten Aufhebung dieses Absatzes weg. Diese Abgabenbefreiungen und -ermässigungen sind seit vielen Jahren unbestritten in Kraft und auch heute aufgrund der Besonderheiten des Einsatzes dieser Fahrzeuge nach wie vor gerechtfertigt. Diese Fahrzeuge dienen besonders unterstützungswürdigen Zwecken, die zudem häufig sehr teure Um- und Spezialbauten erfordern, sodass schon für den Erwerb und Unterhalt dieser Fahrzeuge besonders hohe Ausgaben anfallen.

Die Aufhebung von Abs. 2 würde auch dazu führen, dass insbesondere die Fahrzeuge von mobilitätsbehinderten Personen und gemeinnützigen Institutionen, von Sanitäts- und Feuerwehrorganisationen, der Polizei sowie die weiteren Fahrzeuge, die ausschliesslich im dienstlichen Einsatz des Kantons und der Gemeinden stehen, im Kanton Zürich deutlich schlechter behandelt würden als in Nachbarkantonen. Diese haben ebenfalls solche Befreiungs- und Ermässigungsregelungen für ihre Motorfahrzeugsteuern. Nicht betroffen von der PI wären Bundes- und Konsularfahrzeuge, die gestützt auf Bundesrecht bzw. internationale Vereinbarungen von Verkehrsabgaben befreit sind.

Aus diesen Gründen sprechen wir uns mit der Kommissionsminderheit gegen die mit dieser parlamentarischen Initiative verlangte Gesetzesänderung aus.

In Ihrem Schreiben ersuchen Sie auch um eine Beurteilung der Gesetzesänderung aus gesetzestechnischer Sicht. Mit der Änderung von § 4 VAG entfielen die gesetzliche Grundlage zur Abgabenbefreiung bzw. -ermässigung der in der Bestimmung aufgeführten Fahrzeuge. In gesetzgebungstechnischer Hinsicht ist dies unproblematisch. Sollte die Gesetzesänderung beschlossen werden, ist jedoch auf eine angemessene Frist zur Umsetzung und Inkraftsetzung auf den Beginn eines Jahres zu achten.

## **5. Antrag der Kommission**

An der Sitzung vom 29. Januar 2019 hat die Kommission die Stellungnahme des Regierungsrates zur Kenntnis genommen und die parlamentarische Initiative an zwei weiteren Sitzungen nochmals eingehend beraten. Die Kommission kommt danach zum Schluss, den Argumenten des Regierungsrates zu folgen.

Die Kommission beantragt dem Kantonsrat einstimmig, die parlamentarische Initiative abzulehnen.