

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben\*  
vom 1. März 2022

KR-Nr. 16a/2017

**Beschluss des Kantonsrates  
über die parlamentarische Initiative von René Isler  
betreffend Senkung der Strassenverkehrsabgaben  
um 20%**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für  
Wirtschaft und Abgaben vom 1. März 2022,

*beschliesst:*

***Minderheitsantrag von Paul Mayer, Ueli Bamert, Marcel Suter:***

*Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 von René Isler wird an die  
Kommission für Wirtschaft und Abgaben mit dem Auftrag zurückgewie-  
sen, eine gesetzeskonforme geänderte parlamentarische Initiative zu erar-  
beiten.*

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 von René Isler  
wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 1. März 2022

Im Namen der Kommission

Der Präsident:

Beat Bloch

Der Sekretär:

Andreas Schlagmüller

---

\* Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben besteht aus folgenden Mit-  
gliedern: Beat Bloch, Zürich (Präsident); Ueli Bamert, Zürich; Melanie Berner,  
Zürich; Harry Brandenberger, Gossau; Cristina Cortellini, Dietlikon; Martin Farner,  
Stammheim; Stefan Feldmann, Uster; Paul Mayer, Marthalen; Doris Meier, Bas-  
sersdorf; Christian Müller, Steinmaur; Melissa Näf, Bassersdorf; Jasmin Poker-  
schmig, Zürich; Marcel Suter, Thalwil; Birgit Tognella, Zürich; Patrick Walder,  
Dübendorf; Sekretär: Andreas Schlagmüller.

*Der Anhang des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) wird wie folgt geändert:*

*Ziff. 1 unverändert.*

- 2. Übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. b) (vgl. Ziffer 5)*
- 3. Motorräder mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. c) (vgl. Ziffer 5)*
- 4. Anhänger an Motorwagen (§ 2 Abs. 1 lit. d) (vgl. Ziffer 5)*

*Neu:*

- 5. Die Abgaben gemäss Ziffer 2, 3 und 4 werden ab Inkraftsetzung der Revision um 20% reduziert.*
-

## **Erläuternder Bericht**

### **1. Einleitung**

Am 23. Januar 2017 reichten René Isler und Mitunterzeichnende die parlamentarische Initiative «Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%» ein. Sie wurde am 28. August 2017 mit 101 Stimmen vorläufig unterstützt.

Die parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

*Der Anhang des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) wird wie folgt geändert:*

1. *unverändert.*
2. *Übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. b) (vgl. Ziffer 5)*
3. *Motorräder mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. c) (vgl. Ziffer 5)*
4. *Anhänger an Motorwagen (§ 2 Abs. 1 lit. d) (vgl. Ziffer 5)*

*Neu:*

5. *Die Abgaben gemäss Ziffer 2, 3 und 4 werden ab Inkraftsetzung der Revision um 20% reduziert.*

### **2. Erster Bericht der Kommission für Wirtschaft und Abgaben an den Regierungsrat vom 5. Juni 2018**

#### *Antrag*

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben hat zu der vom Kantonsrat am 28. August 2017 mit 101 Stimmen vorläufig unterstützten parlamentarischen Initiative von René Isler, KR-Nr. 16/2017, am 5. Juni 2018 folgende vorbehaltenen Beschlüsse gefasst:

- a. Die PI Isler wird mit 14:1 Stimmen abgelehnt.
- b. Einer geänderten PI wird mit 8:7 Stimmen zugestimmt.

#### *Bericht*

##### a. Ursprüngliche parlamentarische Initiative

Der Erstunterzeichner signalisierte während der Beratung der parlamentarischen Initiative am 28. August 2017 im Kantonsrat, sich vorstellen zu können, dass die Abgabenreduktion auf acht Jahre beschränkt wird. Bei der Anhörung am 7. November 2017 in der Kommission schlug René Isler dies konkret vor.

#### b. Geänderte parlamentarische Initiative

Am 23. April 2018 wurde der Kommission ein geänderter Gesetzesvorschlag unterbreitet, der sich zum ursprünglichen darin unterscheidet, dass die neue Ziffer 5 des Anhangs zum VAG nun wie folgt lauten soll:

*«Die Abgaben gemäss Ziffer 2, 3 und 4 werden ab Inkraftsetzung der Revision für 8 Jahre um 10% reduziert. Der Kantonsrat beschliesst spätestens zwei Jahre vor Ablauf über eine Verlängerung der Geltungsdauer.»*

Die Kommissionsmehrheit weist darauf hin, dass der Strassenfonds (Leistungsgruppe 5925) per Ende 2017 einen Bestand von rund 1,2 Mrd. Franken aufweist (gegenüber 2016 eine Erhöhung von 20,2 Mio. Franken). Gemäss KEF 2018–2021 soll der Fondsbestand bis Ende 2021 auf 1,537 Mrd. Franken steigen, also nochmals jährlich um 67,4 Mio. Franken. Diese Entwicklung ist inakzeptabel und bedarf einer vorübergehenden Korrektur, zumal in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist, dass neue grosse und teure Strassenbauprojekte (wie beispielsweise Uster West, Umfahrung Eglisau, Rosengartentunnel etc.) durch den Kanton zu finanzieren sind. Die Erfahrung zeigt überdies, dass es gerade bei Strassenbauprojekten zu Verzögerungen bei der Planung/-Realisierung oder durch Rechtsverfahren und Volksabstimmungen kommen kann.

Auf der anderen Seite betragen Ende 2017 die Erträge aus der kantonalen Verkehrsabgabe (Leistungsgruppe 3200) 331,6 Mio. Franken. Für die KEF-Periode 2018–2021 sind Erträge in der Grössenordnung von jährlich 328–334 Mio. Franken veranschlagt. Eine Reduktion der Verkehrsabgaben während 8 Jahren um 10% bedeutet, dass dem Strassenfonds jährlich ca. 32 Mio. Franken weniger zufließen. Die Verkehrsabgabenreduktion ist auch angesichts des Bestands und der Entwicklung des Strassenfonds sowie der jährlichen Erträge aus den Verkehrsabgaben gerechtfertigt.

Die Kommissionsminderheit lehnt auch die geänderte parlamentarische Initiative ab. Aus den Unterlagen, die der Kommission von der Volkswirtschaftsdirektion vorgelegt wurden, geht beispielsweise hervor, dass bis 2040 Strassenbau- und Strassenunterhaltsprojekte in der Höhe von 6,7 Mrd. Franken (inkl. Investitionsbeiträge an die Städte Zürich und Winterthur) geplant sind. In diesem Zusammenhang kann auch auf die Legislaturziele des Regierungsrates hingewiesen werden. Demnach soll wieder genügend in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Aus den genannten Gründen ist es nicht angezeigt, die Höhe der Verkehrsabgaben zu reduzieren.

Gestützt auf § 65 Abs. 2 KRG bitten wir Sie hiermit um eine Stellungnahme innert sechs Monaten.

### **3. Erste Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 28. November 2018**

Der Regierungsrat hat wie folgt Stellung genommen:

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 5. Juni 2018 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 betreffend Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20% im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung.

1. Der Zweck des Strassenfonds besteht darin, die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt des kantonalen Strassennetzes längerfristig sicherzustellen. Dem Strassenfonds fliessen zweckgebundene Mittel aus verschiedenen Quellen zu: der Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben, die für die Strassenaufwendungen gebundenen kantonalen Anteile der bundesrechtlichen Abgaben sowie allfällige weitere zweckgebundene Beträge. Derzeit betragen die jährlichen Einnahmen des Strassenfonds rund 400 Mio. Franken, womit sich der Fondsbestand jährlich um 100 Mio. Franken erhöht. Der hohe Fondsbestand und der beständige Mittelzufluss auf heutigem Niveau sind nötig, damit das Strassennetz längerfristig ausgebaut und unterhalten werden kann. Dafür sprechen mehrere Gründe:
  - Es müssen genügend Mittel aus dem Strassenfonds bereitstehen, um die zwischen 2021 und 2030 anstehenden Investitionsvorhaben sowie die damit verbundenen Abschreibungen und Zinsen finanzieren zu können.
  - Die Investitionen und Investitionsbeiträge werden durch die Staatskasse vorfinanziert. Mit sinkendem Mittelzufluss erhöht sich die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse. Idealerweise sollte die Verschuldung hingegen längerfristig gesenkt werden können.
  - Sinkende Fondsbeiträge haben zwangsläufig Einsparungen bei den Ausgaben zur Folge. Somit müsste nicht nur auf Strassenvorhaben verzichtet, sondern auch der Unterhalt eingeschränkt werden. Auf längere Sicht steigt aber der Mittelbedarf durch den Investitionsverzicht an. Beiträge aus dem Staatshaushalt wären notwendig, damit der Fondsbestand nicht negativ wird.
2. Die Entwicklung des Strassenfondsbestands darf nicht isoliert betrachtet werden. Sie muss vielmehr immer im Verhältnis zur Verpflichtung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse betrachtet werden, da diese die Investitionen und Investitionsbeiträge für Strassenanlagen vorfinanziert. Dem Strassenfonds werden nicht die Investitionen direkt belastet, sondern deren Zinsen und Abschrei-

bungen. Eine Senkung der Verkehrsabgaben führt damit ohne andere Ausgleichsmassnahmen zwangsläufig zu einer weiteren Erhöhung der Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse. Eine Verschuldung des Strassenfonds gegenüber dem Kantonshaushalt insgesamt bedeutet, dass die entsprechenden Investitionen von den Steuerzahlenden und nicht von den Motorfahrzeugbenutzenden finanziert werden. Der Strassenfonds ist deshalb auf einen beständigen Mittelzufluss aus den Verkehrsabgaben angewiesen. Nur so können die Zinsen und Abschreibungen der Investitionen langfristig finanziert werden. Die Verschuldung betrug Ende 2017:

	<b>in Franken</b>
– Endbestand Fonds Eigenkapital	1 196 361 000
– vorfinanzierte, noch nicht abgeschriebene Investitionen und Investitionsbeiträge Tiefbauamt und Amt für Verkehr	–1 729 554 000
<b>Verschuldung Strassenfonds gegenüber Staatskasse</b>	<b>533 193 000</b>

Zusätzlich zu dieser Verschuldung bestehen bereits Beitragszusicherungen für Investitionen von Fr. 729 571 000. Darin enthalten sind rechtskräftige Kredite für Strassenprojekte wie z. B. der Autobahzubringer Obfelden/Ottenbach, die mit dem Bau der Limmattalbahnhof geplanten Strassenmassnahmen, Beiträge an die Einhausung Schwamendingen oder die Überdeckung Katzensee (Bauherr ASTRA), und die budgetierten Baupauschalen an die Städte Zürich und Winterthur.

Neben dieser statischen Betrachtungsweise ist auch zu berücksichtigen, wie sich der Strassenfonds künftig entwickeln wird. Die Langfristplanung des Strassenfonds bis 2040 wurde Anfang 2016 aktualisiert. Sie beruht auf zum damaligen Zeitpunkt getroffenen Annahmen und ist entsprechend mit Unsicherheiten behaftet. Ob und wann die eingeplanten Bauvorhaben verwirklicht werden können, ist abhängig von den politischen Entscheidprozessen und den Projektfestsetzungsverfahren. Die Langfristplanung liefert indessen eine gute Grundlage für die langfristige finanzielle Steuerung des Strassenfonds sowie für die Analyse und Beurteilung von Auswirkungen wie beispielsweise einer Senkung der Strassenverkehrsabgaben.

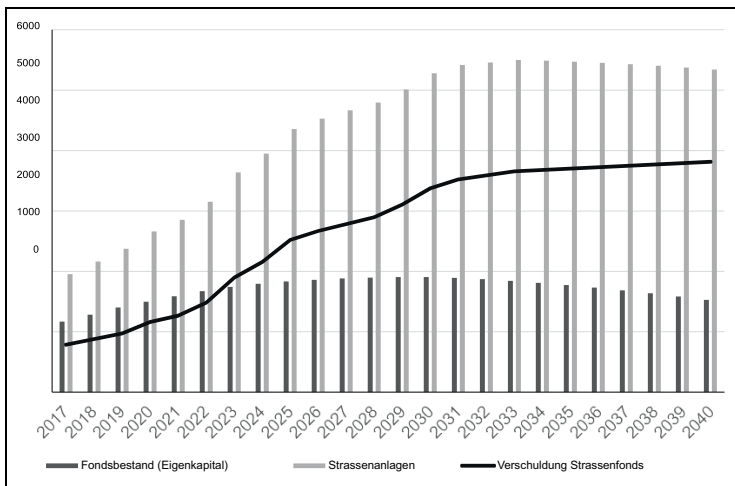
Gemäss dieser Langfristplanung des Strassenfonds steigen die Nettoinvestitionen im Zeitraum von 2021 bis 2030 wegen der geplanten Strassenbauvorhaben deutlich an. So sind z. B. neben den bereits bewilligten Krediten für den Autobahzubringer Obfelden/Ottenbach (39,6 Mio. Franken), die Strassenmassnahmen im Rahmen des Baus der Limmattalbahnhof (136 Mio. Franken) und den Ausbau der Schaffhauserstrasse bei Bülach im Abschnitt Hardwald (62,2 Mio. Franken) Projekte wie der Rosengartentunnel (rund 880 Mio. Franken) zulasten Investitionsrech-

nung Strassen), die Umfahrung Eglisau (rund 400 Mio. Franken) und die Erschliessungsstrasse Neuhegi/Grüze Winterthur (rund 350 Mio. Franken) geplant. Ab 2031 dürften sich die Investitionen wieder auf einem tieferen Niveau stabilisieren.

Die Zunahme der Nettoinvestitionen führt allerdings zu höheren Folgekosten durch Abschreibungen und Zinsen. Entsprechend wird sich nach den derzeit deutlichen Ertrags- überschüssen in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken der Saldo des Strassenfonds laufend verringern. Deshalb dürfte der Strassenfonds ab 2031 erstmals wieder Aufwandüberschüsse verzeichnen, d. h., es werden Entnahmen aus dem Fondsbestand nötig sein. Dieser sinkende Trend des Fondssaldos wird sich auch nach einer Verkleinerung der Nettoinvestitionen fortsetzen, weil die Investitionen über 40 Jahre abzuschreiben sind.

Der Fondsbestand wird in den nächsten Jahren trotz höheren Investitionen weiter ansteigen. Voraussichtlich erreicht er 2030 mit fast 1,9 Mrd. Franken den Höchststand. Im gleichen Zeitraum erhöht sich aber auch der Bestand an Strassenanlagen (von der Staatskasse vorfinanzierte, noch nicht abgeschriebene Investitionen) von derzeit 1,6 Mrd. Franken auf gegen 5 Mrd. Franken, womit die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse (Bestand an Strassenanlagen abzüglich Fondsbestand) von derzeit knapp 600 Mio. auf über 3 Mrd. Franken ansteigen wird.

Abbildung 1: Entwicklung von Fondsbestand, Strassenanlagen und Verschuldung (in Mio. Franken) ohne Senkung der Verkehrsabgaben



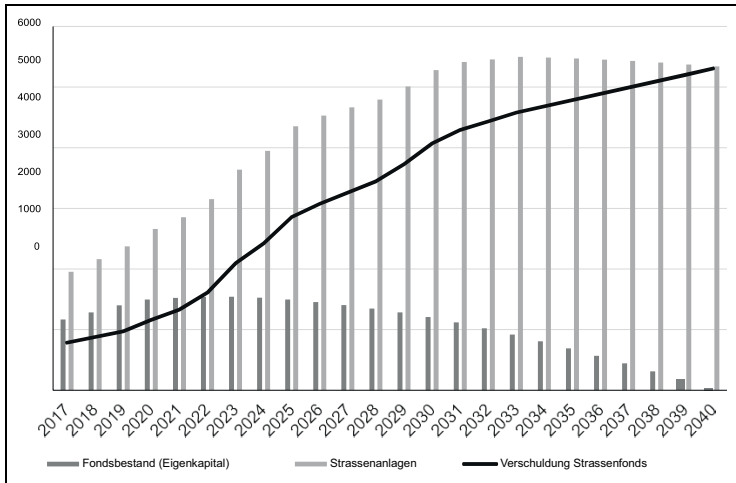
Somit wird ein hoher Fondsbestand benötigt, um Zinsen und Amortisation der Investitions- vorhaben mit den zweckgebundenen Mitteln aus dem Strassenfonds langfristig finanzieren und die Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse langfristig wieder verringern zu können. Der Strassenfonds ist zwar derzeit ausreichend kapitalisiert, um die anstehenden grossen Investitionen zu finanzieren, dies aber nur unter der Annahme, dass auch die Einnahmen zukünftig auf dem heutigen Niveau bleiben.

Ferner könnte eine Verminderung der Einnahmen dazu führen, dass in der laufenden Rechnung Einsparungen notwendig werden. Diese wären nur über einen starken Abbau des baulichen und betrieblichen Strassenunterhalts möglich, was zu einer Verschlechterung des Strassenzustandes führen würde. Langfristig müsste mit stark steigenden Unterhaltskosten gerechnet werden, da die notwendigen Unterhaltsmassnahmen nicht mehr zum technisch optimalen und damit wirtschaftlichsten Zeitpunkt geschehen könnten.

3. Eine Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20% hätte zur Folge, dass sich die Einnahmen von 331 Mio. Franken (2017) um rund 66 Mio. Franken pro Jahr vermindern würden. Gemäss der vorangehend dargelegten Langfristplanung hätte dies zur Folge, dass der Saldo des Strassenfonds bereits ab 2024 negativ würde. Deshalb muss bereits ab diesem Zeitpunkt mit Entnahmen aus dem Fondsbestand gerechnet werden. 2040 wäre der Fondsbestand praktisch aufgebraucht. Diese starke Abnahme des Fondsbestands aufgrund der Senkung der Verkehrsabgaben bewirkt auch eine höhere Verschuldung des Strassenfonds gegenüber der Staatskasse. Diese würde 2040 bei rund 5,3 Mrd. Franken liegen.



Abbildung 2: Entwicklung von Fondsbestand, Strassenanlagen und Verschuldung (in Mio. Franken) bei einer Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%, unbeschränkt ab 2021

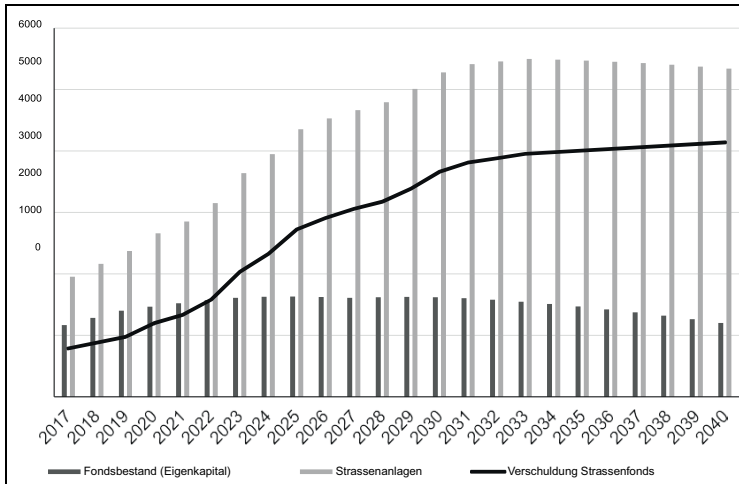


Die entfallenden Einnahmen aus den Verkehrsabgaben werden sich zudem nicht nur auf die Strassenfinanzierung auswirken, sondern auch das Ergebnis des Staatshaushalts insgesamt bedeutend verschlechtern. Wenn die in der Langfristplanung vorgesehenen Strassenprojekte verwirklicht werden sollen, ist aus Sicht der langfristigen Steuerung des Strassenfonds eine Senkung der Verkehrsabgaben nicht verkräftbar. Eine Senkung hätte ab 2040 ohne rechtzeitige Gegenmassnahmen (höhere Einnahmen und/oder verringerte Ausgaben bei Bau und Unterhalt) über längere Zeit einen negativen Fondsbestand zur Folge. Dies widerspricht den gesetzlichen Vorgaben für die Bewirtschaftung von Fonds (vgl. § 32 Gesetz über Controlling und Rechnungslegung, LS 611). Der Regierungsrat beantragt deshalb, auf eine Senkung der Verkehrsabgaben um 20% zu verzichten.

4. Eine Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 10% während acht Jahren hätte zur Folge, dass sich in diesem Zeitraum die Verkehrsabgaben um rund 33 Mio. Franken pro Jahr verringern würden. Die Langfristplanung weist aus, dass bereits vor Ablauf von acht Jahren ein negativer Saldo des Strassenfonds vorliegen würde, d. h., bereits vor deren Ablauf wären jährliche Entnahmen erforderlich. Der Fondsbestand würde dadurch weit weniger ansteigen, als unter Ziff. 1 beschrieben. Die unter Ziff. 1 erläuterte Verschuldung würde ebenfalls ansteigen. Zwar sind die Auswirkungen sowohl bezüglich

Höhe als auch Dauer einer Senkung der Verkehrsabgaben im Vergleich zum Vorschlag einer unbeschränkten Senkung um 20% weniger schwerwiegend, dennoch fehlen auch in diesem Fall nach acht Jahren rund 264 Mio. Franken an Einnahmen, was ungefähr dem Gegenwert eines Grossprojekts entspricht.

Abbildung 3: Entwicklung von Fondsbestand, Strassenanlagen und Verschuldung (in Mio. Franken) bei einer Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 10%, beschränkt auf acht Jahre



5. Aus den dargelegten Gründen lehnen wir sowohl die PI in ihrer ursprünglichen (Senkung um 20%, unbefristet) als auch in ihrer angepassten Form (Senkung um 10%, beschränkt auf acht Jahre) ab. Auf eine Senkung der Verkehrsabgaben ist zu verzichten, da die im Strassenfonds geäußerten Mittel für die langfristige Finanzierung der geplanten Strassenvorhaben benötigt werden. Eine Senkung der Verkehrsabgaben hätte zur Folge, dass entweder auf geplante Strassenvorhaben verzichtet werden müsste oder aber zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Einnahmen, allenfalls sogar Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln, geschaffen werden müssten, um zu verhindern, dass der Fondsbestand negativ wird. Auch könnte eine Senkung der Verkehrsabgaben dazu führen, dass der bauliche und betriebliche Strassenunterhalt eingeschränkt werden müsste. Zudem werden die mit der Senkung der Verkehrsabgaben entfallenden Mittel auch dem Staatshaushalt entzogen. Dies müsste folglich für den mittelfristigen Ausgleich anderweitig kompensiert werden.

6. Der Gesetzgebungsdienst der Direktion der Justiz und des Innern hat mit Schreiben vom 19. Juli 2018 zur PI Stellung genommen. Die PI gibt zu keinen Bemerkungen Anlass, ist allerdings anders darzustellen.
7. Durch die beabsichtigte Änderung des Strassengesetzes ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Betrieben im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlG; LS 930.1) bzw. § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen (EntlV; LS 930.11). Deshalb ist keine Regulierungsfolgeabschätzung durchzuführen.

#### **4. Zweiter Bericht der Kommission für Wirtschaft und Abgaben an den Regierungsrat vom 9. Juni 2021**

##### **4.1 Sistierung der PI**

Im Frühjahr 2019 stimmte die Geschäftsleitung des Kantonsrates einem Wiedererwägungsgesuch der WAK vom 17. April 2019 zu, die PI bis zur Abstimmung über das Projekt «Rosengartentram/-tunnel» (Vorlage 5326) zu sistieren. Am 9. Februar 2020 lehnten die Stimmberechtigten sowohl das Gesetz als auch den Rahmenkredit ab. Am 25. Februar 2020 entschied die Kommission, das Geschäft ein weiteres Mal bis zur Volksabstimmung vom 27. September 2020 über eine Änderung des Strassengesetzes auszusetzen (PI Brunner KR-Nr. 321/2013). Der Souverän stimmte der Gesetzesänderung zu, womit dem Strassenfonds künftig jährlich 70 Mio. Franken fehlen. Dieser Betrag entspricht in etwa der Summe, die der Kanton jährlich für den Strassenunterhalt ausgibt. Schliesslich liess sich die WAK am 19. Januar 2021 den Mechanismus und die Wirkungsweise des Strassenfonds von der Volkswirtschaftsdirektion erläutern.

##### **4.2 Zweite geänderte PI**

Am 18. April 2021 reichte die SVP-Deputation einen erneuten Antrag für eine geänderte PI mit folgenden Grundsätzen ein:

1. *Einführung von Pauschalen bei den Verkehrsabgaben*
2. *Neueinführung einer Verkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge*
3. *Der jährliche Mindestbeitrag für alle Personenwagen-Arten beträgt Fr. 150.*
4. *Der jährliche Mindestbeitrag für Elektrofahrzeuge beträgt Fr. 150.*
5. *Die Verkehrsabgaben gewerblich genutzter Fahrzeuge (Busse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen) werden um 20% reduziert.*

### *Antrag*

Die Kommission hat am 11. Mai 2021 folgenden vorbehaltenen Beschluss gefasst: Die neue geänderte PI wird mit 11:4 Stimmen abgelehnt.

### *Bericht*

Die Kommissionsmehrheit ist zwar ebenfalls der Ansicht, dass in einigen Jahren auch für Elektrofahrzeuge eine Verkehrsabgabe entrichtet werden sollte. Es ist jedoch inkonsequent, bereits während der angelaufenen Phase des Wechsels zu Elektrofahrzeugen für Elektromobile eine Abgabe einführen zu wollen. Auch gegen eine Mindestabgabe von Fr. 150 für alle Fahrzeugarten ist grundsätzlich nichts einzuwenden, decken doch teilweise die Abgaben nicht einmal die Kosten der Strassenverkehrs-Rechnungen.

Die Kommissionsmehrheit sieht nicht ein, weshalb für die stetig wachsende Zahl von Lieferwagen erneut eine Verkehrsabgaben-Reduktion gewährt werden soll, nachdem diesen bereits im Rahmen der Übergangsbestimmung zur VAG-Änderung vom 28. November 2011 eine Ermässigung eingeräumt wurde (§ 2: Erstinverkehrsetzung ab 01.01.15: Jahr der ersten Inverkehrsetzung und 9 folgende Kalenderjahre: 50%, Erstinverkehrsetzung 2014: ab 01.01.19 für 6 weitere Jahre: 50%). Zudem ist es inkonsequent, auf der einen Seite Anreize für kleine emissionsarme Fahrzeuge zu fordern und zum anderen diese Kleinwagen jedoch mit einer pauschalen Abgabe stärker zu Kasse bitten zu wollen.

Die Kommissionsminderheit stimmt der zweiten geänderten PI zu. Die gesamte Wirtschaft, sowohl KMU als auch Grossbetriebe, sind angesichts der unzähligen Staus auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur und somit auf die Mittel des Strassenfonds angewiesen. Wie die Berechnungen des Strassenverkehrsamtes zeigen (E-Mail Geschäftsleiter vom 23. März 2021), würden mit der geänderten PI dem Strassenfonds etwas mehr als 72 Mio. Franken zufließen. Weiter sind die von der Corona-Krise arg gebeutelten KMU-Betriebe dringend auf eine Entlastung angewiesen, weshalb eine Reduktion der Verkehrsabgabe für Busse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen um 20% angebracht ist. Bei dieser Fahrzeuggruppe wird der Minderertrag für den Strassenfonds auf maximal 2 Mio. Franken geschätzt. Somit würde im Strassenfonds in etwa diejenige Summe ausgeglichen, welche der Kanton künftig als Folge der Strassengesetz-Änderung für den Unterhalt der Gemeindestrassen bezahlen muss. Schliesslich kann mit der geänderten PI die Abwanderung der Immatrikulation von Fahrzeugen vermindert und somit die Position des Kantons Zürich im interkantonalen Vergleich verbessert werden.

## **5. Zweite Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 15. Dezember 2021**

Der Regierungsrat hat wie folgt Stellung genommen:

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 9. Juni 2021 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative (PI) KR-Nr. 16/2017 betreffend Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20% im Sinne von § 65 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) wie folgt Stellung:

Die geänderte PI verlangt zusammengefasst Pauschalen bei den Verkehrsabgaben, eine Verkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge, einen jährlichen Mindestbeitrag aller Fahrzeugarten und eine Ermässigung der Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Fahrzeuge.

Seit 1. Januar 2014 sind die revidierten Bestimmungen des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) in Kraft. Einer der Grundpfeiler dieser Revision waren die Erleichterungen für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge. Für leichte Motorwagen mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoss werden seither Ermässigungen von bis zu 80% der ordentlichen Verkehrsabgabentarife gewährt und Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb oder mit Wasserstoffbetrieb sind von der Pflicht zur Leistung von Verkehrsabgaben befreit. Die damals verfolgte Zielsetzung, Anreize für die Beschaffung möglichst immisionsarmer Fahrzeuge zu setzen, ist nach wie vor aktuell. Deshalb sind auch im Beschluss des Regierungsrates zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (RRB Nr. 729/2021) die Erleichterungen für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge ein Thema. In Kapitel 5.2 «CO<sub>2</sub>- und lärmarmen Strassenverkehr fördern» wurde als rechtlicher und finanzieller Handlungsbedarf eine diesbezügliche zukünftige Revision des VAG festgestellt. Aus heutiger Sicht ist jedoch noch kein Handlungsbedarf gegeben, da die derzeitige Befreiung der Elektrofahrzeuge sowie das Rabattsystem mit den Zielsetzungen übereinstimmen. Erst bei einem deutlich höheren Anteil von Elektrofahrzeugen und energieeffizienten Fahrzeugen ist das VAG anzupassen, um die Einnahmen in Zukunft sicherzustellen. Den Rabatt für Elektrofahrzeuge gilt es dann, in ein technologieneutrales System für energieeffiziente Fahrzeuge überzuführen. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Bericht zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) (Vorlage 5633) zu verweisen: Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt dem Kantonsrat einstimmig, vom Regierungsrat einen Ergänzungsbericht zur Klärung der künftigen Strassenfinanzierung zu verlangen. Im Ergänzungsbericht sollen auch die Folgen der Weiterentwicklung neuer Technologien, etwa der E-Mobilität, auf die Finanzierung des Stras-

senfonds, d. h. die Entwicklung, den Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastruktur und deren Finanzierung, betrachtet werden.

Die zweite geänderte PI verlangt weiter einen jährlichen fixen Mindestbeitrag für alle Fahrzeugarten. Ein wichtiger Grundsatz der Motorfahrzeugsteuer ist die ausreichende Mittelbereitstellung zum Ausbau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur. Im Sinne einer nutzergerechten Abgabe ist das Gewicht der Fahrzeuge eine wesentliche Komponente. Das Gewicht ist zentral für die Abnutzung der Strasseninfrastruktur bzw. für die Höhe der Unterhaltskosten der Strasseninfrastruktur. Ein fixer Betrag entspricht nicht diesem Grundsatz. Auch die vorgesehene Ermässigung für gewerblich genutzte Fahrzeuge (Busse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen) widerspricht einer nutzergerechten Abgabe. Zudem hat der Kantonsrat bereits mit dem 2014 revidierten VAG für überwiegend gewerblich genutzte Lieferwagen, die höchstens 250 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen, eine Ermässigung von 50% auf den ordentlichen Verkehrsabgaben eingeführt. Diese Ermässigung wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 11. Juni 2018 (Umsetzung der PI KR-Nr. 9/2017 betreffend Verlängerung Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen) mit Wirkung ab 1. Januar 2019 um weitere sechs Jahre verlängert.

Dem Argument der Kommissionsminderheit, es gelte die Abwanderung von Fahrzeugen in steuergünstigere Kantone zu vermeiden, ist entgegenzuhalten, dass die örtliche Zulassung von Motorfahrzeugen im Bundesrecht in Art. 22 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) und Art. 77 f. der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51) geregelt ist und finanzielle bzw. steuerliche Aspekte hierbei keine Rolle spielen. Allfälligen Missbräuchen gehen die Kantonspolizei und das Strassenverkehrsamt konsequent nach, sobald ihnen konkrete Hinweise vorliegen.

In gesetzes technischer Hinsicht ist abschliessend festzuhalten, dass die Vorgaben der zweiten geänderten PI zu unbestimmt sind, um eine Gesetzesbestimmung formulieren zu können. Insbesondere ist unklar, ob – in Nachachtung der Mindestabgabe von Fr. 150 – eine Rabattierung energieeffizienter Personenwagen Bestand haben soll und gewerblich genutzte Lieferwagen hinsichtlich ihres CO<sub>2</sub>-Ausstosses weiterhin privilegiert werden sollen.

Zusammengefasst ergibt sich, dass eine Anpassung des VAG derzeit sachlich nicht gerechtfertigt ist. Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat in Übereinstimmung mit der Kommissionsmehrheit die vorliegende zweite geänderte PI ab.

## **6. Antrag der Kommission**

Die WAK hat die zweite Stellungnahme des Regierungsrates zur zweiten geänderten PI zur Kenntnis genommen. Sie beantragt mit 11:3 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) die Ablehnung der PI Isler. Zur Begründung wird auf die erste Stellungnahme des Regierungsrates vom 28. November 2018 verwiesen (Ziff. 3 des Berichts).

Die Kommissionsminderheit ihrerseits hält sowohl an den formulierten Grundsätzen für eine zweite geänderte PI als auch an ihrer Begründung gemäss Ziff. 4.2 des Berichts fest. Sie verlangt deshalb mit einem Rückweisungsantrag, dass die Kommission eine gesetzeskonforme geänderte parlamentarische Initiative erarbeitet.