

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 37/2011

Sitzung vom 30. März 2011

### **353. Anfrage (Schwerverkehr / Verkehrsabgaben)**

Die Kantonsräte Martin Farner, Oberstammheim, Peter Uhlmann, Dinhard, und Martin Arnold, Oberrieden, haben am 31. Januar 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Die jährliche Verkehrsabgabe wird je nach Fahrzeugart aufgrund des Hubraums oder der Nutzlast erhoben. Für Motorfahrzeuge und Anhänger, die mit zürcherischen Kontrollschildern verkehrsberechtigt sind oder mit Standort im Kanton Zürich auf den öffentlichen Strassen im Verkehr stehen, hat der Halter eine Verkehrsabgabe zu entrichten.

Im Vergleich zu umliegenden Kantonen scheint die Motorfahrzeugsteuer im Kanton Zürich nicht konkurrenzfähig zu sein. Nur so lässt sich erklären, dass zürcherische Unternehmen ihre Nutzfahrzeuge z. B. im Kanton Thurgau immatrikulieren lassen. Ein Blick auf die Kosten zeigt, dass ein Nutzfahrzeug (LKW, 4-Achser, 19 t Nutzlast, 13000 ccm Hubraum) im Kanton Schaffhausen 1200 Franken, im Kanton Thurgau gar über 2000 Franken tiefer besteuert wird als im Kanton Zürich (3840 Franken).

Ähnliches ist auch bei den Personenwagen anzunehmen. Nur so lässt es sich erklären, dass die Dichte von Motorfahrzeugen (z. B. Mietwagen, Limousinen) mit Kontrollschild AI / TG etc. enorm zugenommen hat. Würden all diese Fahrzeuge im Kanton verkehren in dem sie eingelöst sind, würde der Verkehr dort definitiv zusammenbrechen. Dem Kanton Zürich entgehen auf diesem Weg erhebliche Steuermittel, die für den Bau und Unterhalt der Strassen benötigt würden.

Es ist verlockend und nachvollziehbar, dass sich die Unternehmer einen Vorteil sowie Kosteneinsparungen durch die tieferen Gebühren in den anderen Kantonen erwirtschaften wollen. Hinzu kommt, dass das Fahrzeug im Kanton TG nur alle 15 Monate, nicht wie im Kanton ZH alle 12 Monate, zur Kontrolle ins Strassenverkehrsamt muss. (Das Strassenverkehrsamt TG kann den Ansturm nicht termingerecht bewältigen, was seit mehreren Jahren zu Verspätungen führt.)

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch schätzt die Regierung den Steuerertrag, der durch den geschilderten Umstand dem Kanton verloren geht?
2. Welche Massnahmen will der Regierungsrat ergreifen, um diesen Abfluss an Steuermitteln zu verhindern?
3. Glaubt der Regierungsrat, dass mit der vorgeschlagenen «ökologischen Motorfahrzeugsteuer» eine Verbesserung in dieser Hinsicht – vor allem bei gewerblich genutzten Motorfahrzeugen und Lastwagen – erreicht werden kann, und wenn ja, warum?
4. Hat sich die Regierung alternativ dazu schon überlegt, dass mit einer Angleichung der Besteuerung der Motorfahrzeuge an die umliegenden Kantone dieser Missstand behoben werden könnte?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner, Oberstammheim, Peter Uhlmann, Dinhard, und Martin Arnold, Oberrieden, wird wie folgt beantwortet:

Im Bereich der Verkehrsabgaben (Motorfahrzeugsteuern) besteht gemäss Art. 105 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1959 (SVG, SR 741.01) kantonale Autonomie. Entsprechend führen die Kantone unterschiedliche Systeme mit unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen und Tarifen. Ebenso unterschiedlich sind die Verwendungszwecke und Ertragsziele dieser kantonalen Abgaben. Im Kanton Zürich fliesst der Reinertrag der Verkehrsabgaben in den Strassenfonds, welcher der Finanzierung der dem Kanton anfallenden Kosten für den Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen dient (§28 Strassen-gesetz vom 27. September 1981; StrG, LS 722.1).

Fahrzeuge dürfen nicht in irgendeinem Kanton eingelöst werden, sondern müssen in dem Kanton immatrikuliert werden, in dem sie ihren Standort haben (Art. 22 Abs. 1 SVG). Als Standort gilt im Normalfall der Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird; in eng umschriebenen Ausnahmefällen gilt der Wohnsitz bzw. der Sitz der Halterin oder des Halters als Standort (Art. 77 Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976; VZV, SR 741.51). Motorfahrzeuge und Anhänger, die mit Standort im Kanton Zürich auf den öffentlichen Strassen im Verkehr stehen oder mit zürcherischen Kontrollschildern verkehrsberechtigt sind, haben im Kanton Zürich Verkehrsabgaben zu bezahlen (§1 Verkehrsabgabengesetz vom 11. September 1966; VAG, LS 741.1).

Aufgrund der knappen Mittel müssen bei der Kontrolle des fahrenden und ruhenden Verkehrs Prioritäten gesetzt werden. Aus naheliegenden Gründen muss mit den vorhandenen Mitteln in erster Linie die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Dazu gehört insbesondere die Kontrolle der Betriebssicherheit der Fahrzeuge sowie die Fahreignung und Fahrberechtigung der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker. Die Prüfung der Standortfrage muss sich notgedrungen auf offensichtliche Missbrauchsfälle beschränken. Der Kanton Zürich trifft aber sehr wohl Massnahmen, um einen Verlust der ihm zustehenden Einnahmen zu verhindern. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Situation bei den Mietwagen. Nachdem festgestellt wurde, dass Mietwagen immer häufiger in wenigen Kantonen eingelöst wurden, intervenierte die Sicherheitsdirektion beim Bundesamt für Strassen und bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter. In der Folge gelang es, 2004 eine Vereinbarung aller Kantone abzuschliessen, wonach die Mietwagen bei den sogenannten «handling agents»-Kantonen eingelöst werden können, die diese Einlösung aber in einem klar festgelegten Verfahren und zu einem vorgegebenen Verkehrsabgabentarif durchzuführen haben. Diese «handling agents»-Kantone rechnen jährlich mit allen Kantonen ab und verteilen die erhobenen Verkehrsabgaben nach einem Schlüssel, der insbesondere die tatsächlichen Vermietungsorte und die kantonalen Fahrzeugbestände berücksichtigt. So erhält der Kanton Zürich seither mit geringem eigenen Aufwand jedes Jahr den klar höchsten Anteil von rund 1 Mio. Franken an den gesamtschweizerisch erhobenen Motorfahrzeugsteuern für Mietwagen. Dieser Anteil entspricht rund 30% der gesamten jährlichen Verkehrsabgaben der grossen Mietwagenflotten.

Zu Frage 1:

Zu der in der Begründung der Anfrage für einen einzelnen Lastwagen angeführten Abgabeberechnung ist festzuhalten, dass ein umfassender interkantonaler Vergleich ein deutlich differenzierteres Bild zeigt. So ergibt der vom Bundesamt für Statistik (BFS) 2010 veröffentlichte Vergleich der Motorfahrzeugsteuern aller Kantone für die dort berechneten zwölf Lastwagenmodelle u. a. Folgendes (Steuerbelastung in der Schweiz, Kantonshauptorte – Kantonsziffern 2009, S. 70 f.): Der in der Anfrage als Vergleich angeführte Kanton Thurgau ist keineswegs bei allen Lastwagenmodellen billiger als der Kanton Zürich, sondern bei einzelnen Modellen ungefähr gleich teuer oder sogar teurer. Es gibt weitere Kantone, die bei einzelnen Fahrzeugmodellen oder bei allen teurer als der Kanton Zürich sind.

Es ist davon auszugehen, dass es durchaus vereinzelte Halterinnen und Halter gibt, die ihre Lastwagen trotz Standort im Kanton Zürich rechtswidrig in einem anderen Kanton einlösen. Soweit hierfür die Höhe der Verkehrsabgaben der Grund bildet, dürfte es wohl mindestens ebenso viele Halterinnen und Halter aus anderen Kantonen geben, die ihre Lastwagen im Kanton Zürich einlösen. Nicht zu verkennen ist aber, dass der weitaus grösste Teil der Halterinnen und Halter von Lastwagen wie auch von den übrigen Motorfahrzeugen diese korrekt im Standortkanton einlöst. Für die Wahl des Standorts eines Transportunternehmens sind neben der Höhe der kantonalen Motorfahrzeugabgaben viele weitere Faktoren wie Unternehmenssteuern, Betriebskosten, Verkehrsanbindung, Platzverhältnisse usw. entscheidend.

Es darf deshalb angenommen werden, dass dem Kanton Zürich durch das Einlösen von Lastwagen in anderen Kantonen einzig wegen eines dortigen tieferen Tarifs der Motorfahrzeugabgabe keine nennenswerten Ausfälle entstehen. Genaue Angaben hierzu liegen nicht vor, weil diese Bewegungen nicht erhoben werden und letztlich gar nicht mit vertretbarem Aufwand erhoben werden können. Immerhin geben die vom BFS erhobenen Zahlen über die Entwicklung der Bestände an Lastwagen in den einzelnen Kantonen einen wichtigen Hinweis dafür, dass dem Kanton Zürich in den vergangenen Jahren keine grösseren Abgabenausfälle durch anderswo eingelöste Lastwagen entstanden sind. So nahm der Bestand an Lastwagen von 1990 bis 2010 gesamtschweizerisch um 17,3% ab. Die Abnahme im Kanton Zürich in dieser Zeit entsprach mit 17,4% diesem Durchschnittswert ziemlich genau, während im Kanton Schaffhausen die Abnahme 21,4% und im Kanton Thurgau sogar 26,8% betrug. Somit nahm in den Kantonen Schaffhausen und Thurgau der Bestand an Lastwagen deutlich stärker ab als im Kanton Zürich, was klar gegen eine grundsätzliche Abwanderung von Lastwagen aus dem Kanton Zürich in diese Kantone spricht.

Zu Frage 2:

Die schweren Fahrzeuge machen rund 0,6% des gesamten Fahrzeugbestandes aus und bringen im Kanton Zürich rund 4% der gesamten Verkehrsabgabenerträge. Von einem bemerkbaren Abfluss an Abgabemitteln kann gemäss den vorstehenden Ausführungen kaum die Rede sein.

Zu Frage 3:

Die vom Regierungsrat am 14. April 2010 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (Vorlage 4688, ABl 2010, 814) ist nicht nur gesamthaft, sondern auch für den Bereich der schweren Fahrzeuge saldoneutral ausgestaltet. Damit sollte die heutige Situation, in der keine nennenswerte Abwanderung festzustellen ist, unverändert bleiben.

Zu Frage 4:

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass sich im Kanton Zürich aus Gründen der interkantonalen Konkurrenzsituation eine Senkung der Verkehrsabgaben nicht aufdrängt. Eine solche Senkung wäre zudem kontraproduktiv, weil dann der Strassenfonds im Kanton Zürich nicht mehr in der für den Erhalt einer angemessenen Strasseninfrastruktur erforderlichen Höhe geäufnet werden könnte. Kantone mit Strassennetzen, die weniger Aufwendungen bezüglich Bau und Unterhalt erfordern oder deren Strassenfinanzierung anders geregelt wird als im Kanton Zürich, können demzufolge tiefere Verkehrsabgabentarife ansetzen. Dies kann aus Sicht des Kantons Zürich nicht verhindert werden.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:  
**Hösli**