

5. Reduktion bzw. Anpassung der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 19. Mai 2020 zur parlamentarischen Initiative Jürg Sulser

KR-Nr. 11a/2017

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Am 28. August 2017 wurde die von Jürg Sulser und Mitunterzeichnern eingereichte parlamentarische Initiative vom Kantonsrat mit 92 Stimmen vorläufig unterstützt und der Kommission für Wirtschaft und Abgaben am 4. September 2017 zugewiesen.

Mit der ursprünglichen parlamentarischen Initiative wurde verlangt, den Anhang des Verkehrsabgabengesetzes, VAG, für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen zu ändern. Zuerst soll mit der Initiative der Grundbetrag beim Gesamtgewicht bis 4000 Kilogramm von jetzt 254 Franken auf 250 Franken reduziert werden, dann soll beim Zuschlag für je 500 Kilogramm zusätzliches Gewicht der Ansatz von 35 Franken auf 26 Franken reduziert und ab einem Gesamtgewicht von 26 Tonnen der Zuschlag pro 500 Kilogramm auf 20 Franken festgelegt werden. Die parlamentarische Initiative ist eine Reaktion auf die Änderung des Verkehrsabgabengesetzes vom 1. Januar 2014. Diese führte bei Lastwagen, schweren Sattelschleppern und Gesellschaftswagen zu teilweise deutlich höheren Abgaben.

Die Initianten und mit ihnen eine damalige Mehrheit in der Kommission machten zudem geltend, dass in den umliegenden Kantonen für diese Fahrzeugkategorien bei zwei Dritteln der Fälle tiefere Verkehrsabgaben zu entrichten seien. Die Mehrheit der Betriebe sei finanziell nicht in der Lage, ihre Fahrzeuge innert kurzer Frist durch effizientere und ökologischere zu ersetzen. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung trage dazu bei, die Rahmenbedingungen des Zürcher Transportgewerbes, das sich ohnehin in einem schwierigen Marktumfeld bewege, wieder zu verbessern. Der prognostizierte Ertragsausfall bei den Verkehrsabgaben von 3 Millionen Franken sei angesichts der weiter ansteigenden Fahrzeugbestände vernachlässigbar.

Die damalige Kommissionsminderheit lehnte die parlamentarische Initiative ab. Ziel der seinerzeitigen Gesetzesänderung sei gewesen, die Abgaben nach dem Verursacherprinzip zu erheben und auf ökologische Kriterien abzustellen. Dieser Grundkonzeption hätten die Stimmberechtigten in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 zugestimmt. Bei der zur Debatte stehenden Fahrzeuggruppe sei die Gesetzesrevision als Ganzes saldoneutral, und bei einer Mehrheit der Fahrzeuge führe die Gesetzesänderung zu einer Reduktion der Verkehrsabgabe.

Urs Waser reichte am 19. März 2019 in der Kommission im Namen der SVP- und der FDP-Fraktion einen Antrag für eine geänderte parlamentarische Initiative ein. Die geänderte PI führt grundsätzlich zu einer massvolleren Reduktion für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen und sieht darüber hinaus

eine Abstufung nach Abgaskategorien vor. Im Weiteren soll unter litera b der Bestimmung neu die jährliche Abgabe für die Abgaskategorie 3, Euro 6 oder später, von 300 auf 100 Franken gesenkt werden. Mit der geänderten parlamentarischen Initiative wurde der geäußerten Kritik Rechnung getragen, dass der Souverän mit einer Mehrheit von gut 60 Prozent einen Anreiz für emissionsarme Fahrzeuge schaffen wollte und dies ein Eckpfeiler der VAG-Revision war. Diese ökologischen Aspekte fehlten bei der ursprünglichen parlamentarischen Initiative. Die geänderte parlamentarische Initiative nimmt diesen Kritikpunkt auf, indem die klimafreundlicheren Fahrzeuge entlastet werden.

Auch die geänderte parlamentarische Initiative wird von der damaligen Kommission minderheit nicht als verursachergerecht beurteilt und abgelehnt. Die in litera b vorgesehene Reduktion der Abgaben von 300 auf 100 Franken für die Abgaskategorie 3 würde aufgrund der Investitionskosten nicht dazu führen, dass umweltfreundlichere Modelle gekauft würden. Der gewünschte Effekt würde also nicht eintreten. Der ökologische Lenkungsansatz würde bei der Umsetzung der geänderten parlamentarischen Initiative verwässert. Hinzu kommt, dass es angesichts der zahlreichen Strassenbau- und Strassenunterhaltsprojekte nicht angebracht ist, die Mittel des Strassenfonds zu kürzen.

Der Regierungsrat hat zu beiden Vorschlägen Stellung genommen. Im Wesentlichen wies er darauf hin, dass die Revision des Verkehrsabgabengesetzes vom 28. November 2011 in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 mit 58,3 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden und das geänderte VAG am 1. Januar 2014 in Kraft getreten sei. Nach Ansicht des Regierungsrates entspricht es nicht dem Willen der Stimmberechtigten, dass die von ihnen gutgeheissene ökologischere Besteuerung und die entsprechenden Tarife schon nach kurzer Zeit wieder geändert werden. Entgegen den Ausführungen in der Begründung der PI sei die VAG-Revision für die Gruppe der Lastwagen, schweren Sattelschlepper und Gesellschaftswagen saldoneutral gewesen, wobei für einen erheblichen Teil dieser Fahrzeuge sogar weniger zu bezahlen sei als unter dem alten VAG. Dies wurde im Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010 zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes so auch aufgezeigt. Bei den dort angeführten 19 Berechnungsbeispielen für diese Fahrzeuggruppen ist für zwölf Fahrzeuge nach der VAG-Revision weniger zu bezahlen als vorher. Zum Vergleich der Verkehrsabgaben mit denjenigen der Nachbarkantone ist festzuhalten, so der Regierungsrat, dass keiner dieser Kantone bei dieser Fahrzeuggruppe die gleichen Bemessungsfaktoren wie der Kanton Zürich verwendet. Ein Vergleich ist somit schwierig und müsste mit unverhältnismässigem Aufwand durchgeführt werden. Weiter weist der Regierungsrat darauf hin, dass gegen eine Senkung der Verkehrsabgaben für diese Fahrzeuge spricht, dass das Transportgewerbe des Kantons Zürich durch die geltenden Verkehrsabgabentarife bei neueren Fahrzeugen der Emissionsklassen Euro 4 und 6 gegenüber Nachbarkantonen keineswegs benachteiligt ist. Die überdurchschnittlichen Verkehrsabgaben bei den Fahrzeugen der schlechten Emissionsklassen Euro 0 bis 3 entsprechen der gewollten ökologischen Ausrichtung der Fahrzeugbesteuerung im Kanton Zürich.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass die emissionsstärksten Fahrzeuge in Zukunft weitgehend aus dem Fahrzeugbestand ausscheiden werden. So betrug der Anteil der Fahrzeuge mit den beiden besten Emissionsklassen Euro 5 und 6 bei den im Kanton Zürich am 31. Januar eingelösten Lastwagen, schweren Sattelschleppern und Gesellschaftswagen bereits 81 Prozent, und dies bei weiter steigender Tendenz.

Auch die abgeänderte PI senkt für alle Lastwagen, schweren Sattelschlepper und Gesellschaftswagen die Verkehrsabgaben. Nachdem die am 1. Januar 2014 in Kraft getretenen VAG-Revision für diese Fahrzeuggruppe saldoneutral war, für viele Fahrzeuge sogar tiefere Verkehrsabgaben brachte, die emissionschwachen Fahrzeuge gegenüber den Nachbarkantonen nicht benachteiligt sind und die VAG-Revision in der Volksabstimmung mit der ökologischen Ausrichtung klar angenommen wurde, besteht kein Anlass, diese Verkehrsabgabentarife nur gut fünfzehn Monate nach dem Inkrafttreten zu senken.

Aufgrund der Neuwahl des Kantonsrates im Jahr 2019 haben sich die Mehrheitsverhältnisse in der Kommission geändert. Die Kommissionsmehrheit, die vormalige Kommissionsminderheit, lehnt auch die geänderte parlamentarische Initiative ab und schliesst sich der Argumentation des Regierungsrates grundsätzlich an. Die Kommissionsminderheit, die vormalige Mehrheit, erachtet die in der PI vorgeschlagene Lösung als sachgerecht und hält an ihrer zustimmenden Haltung fest. Die Kommission beantragt dem Kantonsrat mit 8 zu 7 Stimmen, die geänderte parlamentarische Initiative abzulehnen.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen): Die heutigen Steuersätze für Lastwagen und Sattelschlepper sind im Kanton Zürich markant höher als in anderen Kantonen. Die hieraus resultierende Chancenungleichheit führt einmal mehr zu einem Wettbewerbsnachteil, den der Kanton Zürich hat und der sich massiv auf die hier ansässigen Unternehmen und KMU-Betriebe auswirkt. Zahlreiche Firmen haben nämlich einen grossen Teil ihres auf Zürcher Boden stationierten Fahrzeugbestands in anderen Kantonen eingelöst, wodurch dem Kanton erhebliche Steuereinnahmen entgehen. Besonders markant ist dies im Kantonsvergleich zu den Kantonen Schaffhausen und Thurgau, die bei dieser Fahrzeuggruppe durchgehend tiefere Verkehrsabgaben verlangen. Die Aufwendungen für die Bereitstellung und für den Unterhalt von Strassen und Infrastruktur trägt jedoch der Kanton Zürich. In diesem Abgabebereich müssen dringend Korrekturen angestrebt werden, um den Kanton Zürich im interkantonalen Vergleich wieder marktfähig zu machen und eine Abwanderung der betroffenen Fahrzeuge in andere Kantone zu verhindern. Im Kanton Zürich werden seit der Revision des Verkehrsabgabengesetzes, das im Januar 2014 in Kraft getreten ist, die Fahrzeugsteuern nach Hubraum und Gewicht berechnet. Letzteres sei massgebend für den Treibstoffverbrauch und die Strassenbelastung, so befand der Regierungsrat. Der Gedanke dahinter, dass leichte und sparsame Fahrzeuge weniger Verkehrsabgaben bezahlen sollen, während schwere Fahrzeuge mit höheren Abgaben belastet werden, geht aber nicht auf, wie wir seither immer deutlicher feststellen. Diese von der Regierung und der

Mehrheit des Parlaments propagierte vermeintliche Zauberformel hat für Unternehmen fatale Auswirkungen. Denn mit dem revidierten Gesetz haben sich die jährlichen Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge teilweise massiv erhöht, insbesondere im Kanton Zürich. Dabei verfehlt das Gesetz die beabsichtigte Lenkungswirkung, weil die Mehrheit der Betriebe und KMU finanziell keine Möglichkeit haben, sich in kurzer Frist neue, ökologisch effizientere Fahrzeuge anzuschaffen. Für die Gewerbetreibenden im Kanton Zürich bedeutet das neue Verkehrsabgabengesetz einen deutlichen Wettbewerbsnachteil im Vergleich mit den anderen Kantonen. Vielmehr sollten die Unternehmen mit der vorliegenden Änderung des VAG dazu motiviert werden, Fahrzeuge, die bereits heute ihren Standort im Kanton Zürich haben, auch hier einzulösen. Damit könnte die rückläufige Entwicklung der immatrikulierten Fahrzeuge gestoppt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Gesetzesänderung dazu beigetragen hat, die Rahmenbedingungen des Zürcher Transportgewerbes, das sich ohnehin in einem schwierigen Marktumfeld bewegt, weiter zu verschlechtern. Die Transportunternehmen im Kanton Zürich sind einmal mehr bestraft: nicht nur, dass sie rund um den Gubristtunnel ständig im Stau stehen, sondern auch noch durch höhere Abgaben. Es ist daher von grösster Bedeutung, dass Firmen und KMU-Betriebe im Kanton Zürich gleich lange Spiesse erhalten und infolge von Abgabennachteilen nicht in umliegende Kantone abwandern oder ihre Fahrzeuge ausserhalb des Kantons Zürich in einem günstigeren Kanton, wie Schaffhausen oder Thurgau, einlösen. Ich bin überzeugt und weiss dies verlässlich aus meinem Transportumfeld, dass so mancher Unternehmer, der heute seine Fahrzeuge ausgeflagt hat, diese dann wieder im Kanton einlösen würde. Und wenn diese Fahrzeuge wieder mit einem Zürcher Nummernschild unterwegs sind, fliesst das Geld auch wieder in unsere Zürcher Strassen. Ich selber hätte übrigens mit dieser Gesetzesänderung keine Vorteile und bin als Transportunternehmer selbst nicht tangiert, weil alle Lastwagen in meiner Firmengruppe im Kanton Aargau zugelassen sind. Dort befindet sich seit Jahrzehnten unser Logistikzentrum.

Seien Sie solidarisch mit den Chauffeuren, die für unsere Versorgung täglich auf den Strassen sind. Seien wir doch einmal nicht nur mit dem Pflegepersonal solidarisch, sondern solidarisieren wir uns auch mit diesen Alltagshelden, die für uns alle tagtäglich im Einsatz sind. Ich hoffe daher, Sie werden uns unterstützen und unserem Minderheitsantrag zustimmen. Danke.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Wir sprechen hier über die PI und die geänderte PI, welche eine Verkehrsabgabenreduktion für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen fordert. Alle Verkehrsabgaben wurden anlässlich der Revision des Verkehrsabgabengesetzes im Jahre 2014 erhöht. Laut den Initianten entstehen daraus etliche Abwanderungen in andere Kantone, welche massiv günstigere Verkehrsabgaben aufweisen. Sie sprechen von Wettbewerbsnachteilen der Unternehmungen, die im Kanton Zürich ihr Kontrollschild einlösen, und von Abwanderung in die umliegenden Kantone.

Nun, bei einer klaren Betrachtung sehen wir, die SP, keinen Handlungsbedarf. Das Ziel der Gesetzesänderung im Jahr 2014 war, dass die Abgaben nach dem Verursacherprinzip zu erheben seien und auf ökologische Kriterien zu achten sei. Der Ertragsausfall von rund 3 Millionen Franken, den diese geforderte Änderung der Verkehrsabgaben mit sich bringen würde, erachten wir als nicht vernachlässigbar. Diese immense Zahl des Ertragsausfalls haben auch die Initianten ins Grübeln gebracht. Sie fordern nun in der geänderten PI eine Reduktion von 10 Prozent der Verkehrsabgaben. Es soll eine massvolle Reduktion für alle Fahrzeuge eingeführt werden und ein Öko-Touch ist auch noch mit eingepackt. So wird eine Abstufung nach Abgaskategorie verlangt.

Die Begründung zur geänderten PI, die einen ökologischen Aspekt bei der Abgaskategorie 3 vorsieht, sehen wir als eine Farce und hat wenig bis fast nichts zu tun mit dieser PI. Auch wird mit dieser neuen Preisstruktur vorgetäuscht, dass dadurch umweltfreundliche Lastwagen gekauft und eingesetzt werden. Meinen das die Initianten wirklich im Ernst?

Für uns ist der Ertragsausfall zu gross, auch bei der geänderten PI. Die Gesetzesrevision von 2014 war bei dieser Fahrzeuggruppe als Ganzes saldoneutral. Und bei einigen Fahrzeuggruppen führte diese Änderung sogar zu einer Reduktion der Verkehrsabgaben. Aus diesen Gründen lehnen wir klar beide PI ab.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Mit der Änderung des VAG wurden die Verkehrsabgaben für Strassenfahrzeuge neu festgelegt. Dabei wurden neben den Änderungen in den Bemessungsgrundlagen auch die Ökologie von Antrieben berücksichtigt. Dass die Änderungen unter dem Strich saldoneutral ausgefallen sind, wird nicht bestritten. Allerdings sind aufgrund der höheren Fahrzeugbestände die Einnahmen Jahr für Jahr gestiegen und der Strassenfonds wächst kontinuierlich weiter. Nun hat das neue VAG aber auch dazu geführt, dass gewisse Fahrzeugkategorien massiv teurer wurden und dass dadurch teilweise auch grosse Differenzen zu Nachbarkantonen entstanden sind. Diesen Missstand möchten wir mit dieser PI korrigieren. Bereits mit einer anderen PI haben wir das gleiche Ziel verfolgt. Sie wurde bereits umgesetzt, die Vergünstigungen für das Gewerbe wurden vom Gewerbe sehr begrüsst und die leichten Nutzfahrzeuge müssen in der Zwischenzeit nicht mehr in anderen Kantonen zugelassen werden. Das Gleiche soll die vorliegende PI für die schweren Nutzfahrzeuge bewirken. Diverse Vergleiche mit den Abgaben in Nachbarkantonen haben gezeigt, dass hier ebenfalls zum Teil grosse Differenzen zuungunsten des Zürcher Transportgewerbes bestehen. Dies führt auf der einen Seite generell zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber den Mitbewerbern aus den umliegenden Kantonen und auf der anderen Seite zur Abwanderung von Abgaben aus dem Kanton Zürich.

An der ursprünglichen PI wurde beanstandet, dass sie den ökologischen Aspekt nicht berücksichtigt. Dies wurde in der abgeänderten PI korrigiert. Die finanzielle Auswirkung für den Strassenverkehrsfonds ist minim selbst ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Einnahmen. Da eine Einlösung der Fahrzeuge ennet der Kantonsgrenze nicht mehr interessant wäre, beträgt der Minderertrag lediglich rund 3 Millionen Franken.

Gerade in der momentan schweren Zeit wäre eine Entlastung für das Gewerbe sehr angebracht. Mit der Unterstützung der PI können Sie dazu einen Beitrag leisten. Die FDP tut das.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf): Am 17. Juni 2012 haben die Stimmberechtigten im Kanton Zürich zugestimmt, dass Verkehrsabgaben auf ökologische Kriterien ausgerichtet sein sollen. Die Anpassung war dabei saldoneutral, das heisst, die Abgaben blieben im Schnitt etwa gleich. Das geänderte Gesetz trat 2014 in Kraft. Die parlamentarische Initiative Sulser verlangte bereits zweieinhalb Jahre später wieder eine generelle Reduktion der Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen. Wir haben diese PI damals klar nicht unterstützt.

Wohl ahnend, dass auch die Bevölkerung die PI nicht mehr gutheissen würde, wurde im Zuge der Beratung in der WAK im Wahljahr 2019 von der SVP und FDP ein Antrag auf eine Änderung der PI eingereicht. Dieser beinhaltet eine generell geringere Reduktion der Gebühren sowie neu eine Abstufung nach Abgaskategorien. Man könnte nun auf den ersten Blick wirklich versucht sein, den Antragstellern eine neue ökologische Gesinnung anzurechnen. Dass bessere Abgaskategorien generell weniger stark besteuert werden als Fahrzeuge schlechterer Kategorien, klingt ja irgendwie durchaus umweltbewusst. Auch mit der geänderten PI wird aber im Endeffekt nur auf eines abgezielt: Die Verkehrsabgaben sollen reduziert werden, und zwar durchgehend für alle Abgaskategorien, also auch für die dreckigsten Modelle. Besonders stossend ist dabei, dass die gleichen Fraktionen ja immer wieder sagen, der Strassenfonds sei bereits heute verschuldet. Und nun wollen eben diese Akteure dem Strassenfonds noch mehrere Millionen pro Jahr entziehen. Die vorgeschlagene Steuererleichterung nach Abgaskategorien wird auch nicht zum Effekt führen, dass ökologischere Modelle gekauft werden. Denn angesichts der hohen Investitionskosten für Nutzfahrzeuge und insbesondere der Ausgaben für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, LSVA, welche nach Tonnen-Kilometern verrechnet wird und wirklich Lenkungswirkung zeigt, ist die Abstufung in diesem Minderheitsantrag reine Effekthascherei. Und zuletzt hat die Direktion bereits 2014 mehrfach aufgezeigt, dass Unternehmen im Kanton Zürich im interkantonalen Vergleich keinen zu behebenden Nachteil erfahren.

Zusammengefasst: Auch beim Minderheitsantrag handelt es sich um eine reine Steuersenkung, für welche kein Bedarf besteht. Er entzieht dem Strassenfonds Mittel und schafft keine griffigen Anreize zum Kauf von umweltfreundlicheren Modellen. Wir lehnen auch die geänderte PI ab.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Seit Anfang 2014 ist das neue Verkehrsabgabengesetz in Kraft. Rund 58 Prozent der Stimmenden haben das neue Gesetz angenommen. Nun verlangt die parlamentarische Initiative – so auch die geänderte –, die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen zu senken. Das ist eine Idee aus der Mottenkiste, ein Vorschlag von ges-

tern, der in die falsche Richtung zielt. Rufen wir uns doch nochmals kurz in Erinnerung, was das Ziel der damaligen Gesetzesänderung gewesen ist: Die Abgaben sollten zu einer Mehrbelastung der umweltbelastenden Fahrzeuge und einer Minderbelastung der umweltverträglichen Fahrzeuge führen. Dieses Modell wird von der Mehrheit der Bevölkerung unterstützt. Dass Fahrzeuge der schlechten Emissionsklassen Euro 0 bis 3 mehr Verkehrsabgaben zu entrichten haben, ist also durchaus gewollt. Bei der zur Debatte stehenden Fahrzeuggruppe war die Gesetzesrevision als Ganzes saldoneutral und bei einem erheblichen Teil der Fahrzeuge hat die Gesetzesänderung sogar zu einer Reduktion der Verkehrsabgaben geführt. Es gibt also keinen Grund zu jammern und schon gar keinen Grund, die Abgaben zu senken. Zudem zeigen die Daten des Strassenverkehrsamtes, dass das Gewerbe auf die Änderungen bereits reagiert hat, denn per Anfang 2019 waren im Kanton Zürich 81 Prozent der eingelösten Lastwagen, schweren Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit den beiden besten Emissionsklassen Euro 5 und 6 eingelöst worden. Im Zuge der kontinuierlichen Verschärfung der Abgasvorschriften hat sich der Ausstoss von Luftschadstoffen durch schwere Güterfahrzeuge in den letzten Jahrzehnten verringert. Das zeigen Zahlen des Bundesamtes für Statistik. So sanken etwa Stickoxidemissionen des Schwerverkehrs zwischen 1990 und 2017 um 77 Prozent, die Feinstaubemissionen sogar um 92 Prozent. Anders sieht es hingegen beim Treibhausgas CO₂ aus. Dieses ist bei den schweren Güterfahrzeugen von den Abgasnormen ausgeklammert und die entsprechenden Emissionen haben von 1990 bis 2017 um 7 Prozent zugenommen. Sie sehen, es bleibt noch einiges zu tun.

Wir Grünen setzen deshalb auf ein griffiges und wirksames CO₂-Gesetz der nationalen Politik und wollen die von der Bevölkerung gutgeheissene Verkehrsabgabeneordnung nicht ändern. Wir lehnen diese PI ab. Herzlichen Dank.

Konrad Langhart (parteilos, Stammheim): Die Zustimmung zum Kommissionsantrag beziehungsweise der in der letzten Legislatur von der WAK verbesserten PI Sulser ist kein Beitrag zur Klima- und Umweltpolitik, dazu kommen wir ja dann in zwei Wochen (*ganztägige Klimadebatte im Kantonsrat am 29. Juni 2020*). Es geht bei dieser Vorlage einzig um eine Anpassung der Verkehrsabgaben für bestimmte Fahrzeugkategorien. Diese sollen auf ein vergleichbares Niveau zu den Abgaben in den Nachbarkantonen, besonders Thurgau und Schaffhausen, gesetzt werden. Eine Lenkungswirkung kann mit fixen Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen nicht erzielt werden. Mit diesen Fahrzeugen werden nämlich Transportaufträge und Dienstleistungen für unsere Gesellschaft, also für uns alle erfüllt. Mir ist nicht bekannt, dass mit diesen Fahrzeugkategorien einfach so zum Spass herumgefahren wird, im Gegenteil: Der Kostendruck im Verkehrsgewerbe ist so hoch, dass möglichst nur nachgefragte Kilometer gefahren werden. Und mit den Chauffeurlöhnen der internationalen Konkurrenz können unsere Fuhrhalter sowieso nicht mithalten. Die Zürcher Unternehmen brauchen wenigstens im Inland gleich lange Spiesse. Das nachgefragte Transportvolumen bleibt uns also so oder so erhalten. Es geht hier eigentlich, erstens, um die Frage, wo diese Abgaben bezahlt werden: Soll es im Kanton Zürich

sein, wo die Firmen ihre Haupttätigkeit oder ihren Hauptsitz haben oder in einem Kanton mit günstigeren Abgaben? Ich bin überzeugt, dass Zürcher Fahrzeughalter die Abgaben im Kanton Zürich bezahlen wollen, wenn diese mit anderen Kantonen vergleichbar sind. Für die Staatskasse wird das letztlich sicher kein Nachteil sein. Zweitens macht es ökonomisch, aber auch ökologisch keinen Sinn, wenn ältere Fahrzeuge wesentlich vor Ablauf ihrer natürlichen Gebrauchsdauer in der Schweiz ausgemustert werden und dann irgendwo in Europa oder Übersee weiterfahren. Dem Klima ist es nämlich egal, wo diese Fahrzeuge im Einsatz sind. Und die graue Energie für die Fahrzeugproduktion darf nicht einfach sinnlos vernichtet werden. Drittens wird mit der geänderten PI dem Willen des Soveräns von 2012 nach einer ökologischeren Ausgestaltung des Verkehrsabgabengesetzes mit der verbesserten PI Rechnung getragen, wobei man hier sowieso offene Türen einrennt: Neubeschaffungen erfolgen heute schon aus Eigeninteresse immer mit den aktuell sparsamsten und saubersten Motoren, und das Interesse an alternativen Antrieben ist hoch.

Die CVP-Fraktion wird den Minderheitsantrag unterstützen.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Die EVP stellt sich in diesem Geschäft hinter die Argumentation des Regierungsrates sowie der aktuellen WAK-Mehrheit und lehnt den vorliegenden Vorstoss ab. Auch die geänderte PI möchte für alle Lastwagen, schweren Sattelschlepper und Gesellschaftswagen die Verkehrsabgaben senken. Die emissionsschwachen Fahrzeuge sind aber gegenüber den Nachbarkantonen bereits jetzt nicht benachteiligt. Und die letzte Änderung des Verkehrsabgabengesetzes wurde seinerzeit in der Volksabstimmung mit einer bewusst ökologischen Ausrichtung klar angenommen. Daran gilt es festzuhalten.

Kaspar Bütikofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste AL lehnt diese PI ab. Wir werden den Mehrheitsantrag unterstützen. Diese PI ist leider etwas unglücklich, es ist ein Lobbyisten-Antrag. Fuhrhalter Jürg Sulser, ASTAG-Mitglied (*Schweizerischer Nutzfahrzeugverband*), hat hier sehr offensichtlich einen Vorstoss eingereicht, der den Fuhrhaltern entgegenkommt. Es geht darum, dass das Verkehrsabgabengesetz ausgehebelt wird, indem das Verursacherprinzip, die ökologische Lenkung, die das Gesetz vorsieht, umgangen wird. Denn es ist so, dass für ökologische, für effiziente Fahrzeuge ein tieferer Ansatz gilt als für ältere, weniger ökologische Fahrzeuge. Die PI umgeht somit die Volksabstimmung von 2012 und ich kann hier der SVP nur sagen: Respektieren Sie doch bitte den Volkswillen.

Die PI ist auch unglücklich, weil sie so offensichtlich war, dass man sie abändern musste. Aber auch nach der Abänderung ist sie nicht besser, sie ist immer noch unglücklich formuliert. Und es ist so, dass das Verkehrsabgabengesetz, das bei der Änderung 2012 ursprünglich saldoneutral formuliert wurde, jetzt so abgeändert würde, dass es eine Reduktion der Abgaben bewirken würde, wenn man das übers Ganze berechnet. Das würde bedeuten, dass die Kosten, die der Schwerverkehr verursacht, so zusätzlich noch externalisiert würden, dass also die Allgemeinheit dann diese Kosten, sei es bei der Infrastruktur, sei es aber auch bei den ökologischen Folgeschäden, übernehmen müsste.

Das ist ein Vorstoss, der einfach auf die eigenen ökonomischen Interessen abzielt und deshalb völlig «abverheit» ist. Wir werden deshalb diesen untauglichen Vorstoss ablehnen. Besten Dank.

Regierungsrat Mario Fehr: Aus demokratiepolitischen, aber auch aus ökologischen Gründen empfehle ich Ihnen, hier dem Regierungsrat zu folgen; das mache ich eigentlich immer, damit fahren Sie auch immer gut. Die damalige Gesetzesvorlage war saldoneutral und sie hatte eine ökologische Komponente. Die Volksabstimmung ist erst wenige Jahre her. Neben der Ökologie ist auch die Verlässlichkeit des Parlaments für Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zu berücksichtigen. Ich weise Sie dabei auch noch darauf hin, dass die damalige Abstimmung über das Verkehrsabgabengesetz die erste war, die im siebten Anlauf die Volksabstimmung erfolgreich passierte. Vorher scheiterten sechs Vorlagen an der Urne. Sie haben also mindestens einen siebenfachen Grund, hier dem Regierungsrat zu folgen. Tun Sie es auch hier mit dem Urvertrauen, wie es Kantonsrat Andreas Daurù heute so schön ins Spiel gebracht hat (*bei der Behandlung von KR-Nr. 79b/2017*). Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Minderheitsantrag Franco Albanese, Ueli Bamert, Martin Farner, Andreas Geistlich, Beat Huber, Christian Müller, Marcel Suter:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 11/2017 von Jürg Sulser wird geändert und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

Verkehrsabgabengesetz (VAG)

(Änderung vom; Reduktion Verkehrsabgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 19. Mai 2020

beschliesst:

I. Das Verkehrsabgabengesetz vom 11. September 1966 wird wie folgt geändert:

Anhang

*1. Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen
(§ 2 Abs. 1 lit. a)*

a. Gesamtgewicht:

bis 4000 kg Gesamtgewicht Fr. 250.00

<i>Zuschlag für jede weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht bis 26 000 kg</i>	
<i>mit Abgaskategorie 1</i>	<i>Fr. 33.00</i>
<i>mit Abgaskategorie 2</i>	<i>Fr. 28.00</i>
<i>mit Abgaskategorie 3</i>	<i>Fr. 24.00</i>
<i>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht über 26 000 kg</i>	
<i>mit Abgaskategorie 1</i>	<i>Fr. 30.00</i>
<i>mit Abgaskategorie 2</i>	<i>Fr. 23.00</i>
<i>mit Abgaskategorie 3</i>	<i>Fr. 18.00</i>
<i>b. Abgaskategorie:</i>	
<i>Kategorie 1</i>	<i>Fr. 900.00</i>
<i>Kategorie 2</i>	<i>Fr. 600.00</i>
<i>Kategorie 3</i>	<i>Fr. 100.00</i>
<i>Ziff. 2–4 unverändert.</i>	
<i>II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.</i>	
<i>III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.</i>	

Ratspräsident Roman Schmid (nachdem die zustimmenden und die ablehnenden Stimmen gezählt wurden): Wer sich der Stimme enthalten will, möge sich vom Sitz erheben. Der Rest soll sich bitte setzen. Wenn Sie jetzt noch stehen, gelten Sie als eine Enthaltung, wenn Sie laufen, gelten Sie als nichts (*Heiterkeit*). Entschuldigung, verstehen Sie mich nicht falsch.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 83 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 11/2017 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.