

Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010

**4688**

## **A. Verkehrsabgabengesetz**

**(Änderung vom . . . . .; Bemessungsgrundlagen)**

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010,

*beschliesst:*

1. **Das Verkehrsabgabengesetz (VAG)** vom 11. September 1966 wird wie folgt geändert:

- § 2. <sup>1</sup> Die jährlichen Verkehrsabgaben berechnen sich wie folgt:
- a. für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen aus der Summe der Beträge für Gesamtgewicht und Abgaskategorie,
  - b. für die übrigen Motorwagen mit Hubkolbenmotor aus der Summe der Beträge für Hubraum und Gesamtgewicht,
  - c. für Motorräder mit Hubkolbenmotor aus der Summe der Beträge für Hubraum und Abgaskategorie,
  - d. für Anhänger an Motorwagen aus dem Betrag für das Gesamtgewicht.

<sup>2</sup> Die Beträge gemäss Abs. 1 bestimmen sich nach dem Anhang. Der Kantonsrat kann diese Beträge jährlich auf den 1. Januar der Teuerung anpassen. Massgebend ist der Landesindex der Konsumentenpreise, Stand am 31. Oktober des Vorjahres.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Zugehörigkeit zu den Abgaskategorien gemäss Abs. 1 lit. a und c gestützt auf das Ausführungsrecht des Bundes zum Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und zum Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 fest.

§ 10. <sup>1</sup> Der Regierungsrat setzt die Verkehrsabgaben unter Beachtung der Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt nach den Ansätzen von § 2 fest für:

- a. besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern,
- b. Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart,
- c. Fahrzeuge mit besonderen Bewilligungen.

<sup>2</sup> Er setzt die Verkehrsabgaben für die Fahrzeugarten der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge fest. Die Verkehrsabgaben betragen höchstens Fr. 200. Für landwirtschaftliche Anhänger wird keine Verkehrsabgabe erhoben.

<sup>3</sup> Abs. 2 wird zu Abs. 3.

§ 10 a. <sup>1</sup> Die Verkehrsabgaben für leichte Motorwagen, die bei der ersten Inverkehrsetzung den zwei besten Kategorien nach dem Ausführungsrecht des Bundes zum Energiegesetz vom 26. Juni 1998 und zum Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 angehören, werden für das laufende und die drei folgenden Kalenderjahre wie folgt ermässigt:

- a. um 80%, wenn die Motorwagen der besten Kategorie angehören,
- b. um 50%, wenn die Motorwagen der zweitbesten Kategorie angehören.

<sup>2</sup> Leichte Motorwagen, die mehr als 140 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen, sind von der Ermässigung ausgenommen. Der Regierungsrat kann diesen Wert aufgrund der technischen Entwicklung senken.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten. Er kann dieses Rabattsystem auf weitere Motorfahrzeugarten ausdehnen.

## **Anhang:**

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

a. Gesamtgewicht:			
bis 4000 kg Gesamtgewicht		Fr.	254
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht		Fr.	35
b. Abgaskategorie:			
Kategorie 1		Fr.	900
Kategorie 2		Fr.	600
Kategorie 3		Fr.	300

### 2. übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. b)

a. Hubraum:				
		bis	1200 cm <sup>3</sup>	Fr. 69
von 1201		bis	1400 cm <sup>3</sup>	Fr. 88
von 1401		bis	1600 cm <sup>3</sup>	Fr. 108

von	1601	bis	1800 cm <sup>3</sup>	Fr.	128
von	1801	bis	2000 cm <sup>3</sup>	Fr.	148
von	2001	bis	2500 cm <sup>3</sup>	Fr.	208
von	2501	bis	3000 cm <sup>3</sup>	Fr.	358
von	3001	bis	3500 cm <sup>3</sup>	Fr.	508
von	3501	bis	4000 cm <sup>3</sup>	Fr.	658
von	4001	bis	4500 cm <sup>3</sup>	Fr.	808
von	4501	bis	5000 cm <sup>3</sup>	Fr.	958
von	5001	bis	5500 cm <sup>3</sup>	Fr.	1108
von	5501	bis	6000 cm <sup>3</sup>	Fr.	1258
über 6000 cm <sup>3</sup> :					
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 1000 cm <sup>3</sup> Hubraum				Fr.	300
b. Gesamtgewicht:					
		bis	1200 kg	Fr.	50
von	1201	bis	1400 kg	Fr.	70
von	1401	bis	1600 kg	Fr.	100
von	1601	bis	1800 kg	Fr.	130
von	1801	bis	2000 kg	Fr.	160
von	2001	bis	2200 kg	Fr.	190
von	2201	bis	2400 kg	Fr.	310
von	2401	bis	2600 kg	Fr.	430
von	2601	bis	2800 kg	Fr.	550
von	2801	bis	3000 kg	Fr.	670
von	3001	bis	3200 kg	Fr.	790
von	3201	bis	3500 kg	Fr.	930
über 3500 kg:					
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht				Fr.	260
3. Motorräder mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. c)					
a. Hubraum:					
	bis 300 cm <sup>3</sup> Hubraum			Fr.	34
	Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum			Fr.	9
b. Abgaskategorie:					
	Kategorie 1			Fr.	35

Kategorie 2	Fr.	25
Kategorie 3	Fr.	0
4. Anhänger an Motorwagen (§ 2 Abs. 1 lit. d)		
bis 500 kg Gesamtgewicht	Fr.	35
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Gesamtgewicht	Fr.	28

## II. Übergangsbestimmung zur Änderung vom . . .

Für leichte Motorwagen, die längstens drei Jahre vor Inkrafttreten dieses Gesetzes erstmals in Verkehr gesetzt wurden und zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für eine Ermässigung nach § 10a erfüllt haben, wird die Verkehrsabgabe für den Rest der Frist ermässigt.

III. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

---

## **B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung von parlamentarischen Vorstössen**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010,

*beschliesst:*

I. Es wird zur Kenntnis genommen, dass mit dieser Gesetzesvorlage folgende Motionen erledigt sind:

1. die Motion KR-Nr. 119/2005 betreffend Reduktion von Feinstaubemissionen (PM10) durch Einführung eines Bonussystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filtern;
2. die Motion KR-Nr. 15/2007 betreffend Totalrevision Verkehrsabgabengesetz;

3. die Motion KR-Nr. 78/2007 betreffend Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer).

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

## **Weisung**

### **A. Ausgangslage und Zusammenfassung**

Die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich beruhen auf dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes (Verkehrsabgabengesetz) vom 11. September 1966 (LS 741.1). Mehrere Versuche, das Verkehrsabgabengesetz zu revidieren, sind in den vergangenen Jahrzehnten gescheitert.

Die Verkehrsabgaben werden gemäss dem geltenden Verkehrsabgabengesetz im Wesentlichen nach der Grösse des Motorhubraumes, bei Lastwagen und Anhängern nach der Nutzlast bemessen. Fahrräder und deren Anhänger sowie Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sind abgabefrei. Für Fahrzeuge mit elektrischem und alternativem motorischem Antrieb (sogenannte Hybrid-Fahrzeuge) wird die Hälfte der Verkehrsabgabe gemäss dem Ansatz für den Hubraum bzw. für die Nutzlast erhoben.

Diese seit Jahrzehnten unveränderten Bemessungsgrundlagen genügen den heutigen Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Abgabe mit wirksamen Anreizen zu ökologischem Verhalten nicht mehr. Ihre Revisionsbedürftigkeit ist unbestritten und entsprechende parlamentarische Vorstösse wurden durch den Kantonsrat überwiesen. In verschiedenen anderen Kantonen sind ebenfalls Revisionen der Gesetze über die Besteuerung der Motorfahrzeuge mit der gleichen Zielsetzung eingeleitet oder bereits durchgeführt worden.

Mit Beschluss Nr. 679/2008 genehmigte der Regierungsrat ein Konzept zur Revision des Gesetzes über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981 (Strassengesetz) und des Verkehrsabgabengesetzes. Mit Beschluss Nr. 549/2009 nahm der Regierungsrat von den Vorschlägen für die beiden Gesetzesrevisionen Kenntnis und beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion mit der Durchführung einer Vernehmlassung für beide Revisionsvorlagen. Die Vernehmlassung dauerte vom 16. April 2009 bis zum 17. Juli 2009. Mit Beschluss vom 9. Dezember 2009 nahm der Regierungsrat vom Ver-

nehmlassungsergebnis Kenntnis (RRB Nr. 1990/2009). Nachdem sich in der Vernehmlassung eine klare Mehrheit für eine Trennung der beiden Revisionsvorlagen ausgesprochen hatte, entschied sich der Regierungsrat für eine getrennte Weiterbearbeitung der beiden Revisionsvorlagen durch die dafür zuständigen Direktionen. Er beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion mit der Ausarbeitung der Vorlage zur Revision des Strassengesetzes und die Sicherheitsdirektion mit der Ausarbeitung der Vorlage zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes.

Ziel der vorliegenden Revision des Verkehrsabgabengesetzes ist die Anpassung der Bemessungsgrundlagen an die heutigen Anforderungen einer Abgabenregelung für Strassenfahrzeuge nach dem Verursacherprinzip und nach ökologischen Kriterien. Die Verkehrsabgaben für leichte Motorwagen sollen neu nach Hubraum und Gesamtgewicht bemessen werden. Besonders umweltschonende Fahrzeuge erhalten eine befristete Ermässigung. Die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen sollen neu nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie bemessen werden. Bei den Motorrädern sollen neu Hubraum und Abgaskategorie massgebend sein. Bei Anhängern an Motorwagen ist eine nach Gesamtgewicht bemessene Abgabe vorgesehen.

Diese Neuregelung soll grundsätzlich saldoneutral erfolgen, d.h., sie soll über den gesamten Fahrzeugbestand zu keinen Mehrerträgen führen. 2009 betrug der Nettoertrag aus den kantonalen Verkehrsabgaben rund 286 Mio. Franken.

## **B. Bemessung der Verkehrsabgaben**

Im Kanton Zürich sind über 850 000 Fahrzeuge (einschliesslich Anhänger) immatrikuliert. Die Bemessung der Verkehrsabgaben muss deshalb auf lückenlos vorhandenen amtlichen Daten beruhen. Im Vordergrund stehen dabei die Angaben aus dem Fahrzeugausweis. Die Rechnungsstellung muss möglichst vollautomatisiert mittels einer Informatiklösung erfolgen können. Die vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen tragen auch dem Erfordernis der effizienten Umsetzbarkeit Rechnung.

Zusammengefasst werden folgende Bemessungsgrundlagen vorgeschlagen:

<b>Fahrzeugart</b>	<b>Heute</b>	<b>Revisionsvorlage</b>
Motorwagen mit Hubkolbenmotor (ohne Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen)	Hubraum	Hubraum und Gesamtgewicht Befristete Ermässigung ab 1. Inverkehrsetzung für besonders umweltschonende Fahrzeuge
Lastwagen Schwere Sattelschlepper Gesellschaftswagen	Nutzlast Pauschaltarif Hubraum	Gesamtgewicht und Euro-Norm für alle drei Fahrzeugarten (analog LSWA)
Motorräder	Hubraum	Hubraum und Emissionscode
Anhänger	Nutzlast	Gesamtgewicht

Das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges hat einen wesentlichen Einfluss auf die Strassenbelastung und den Treibstoffverbrauch. Auch zwischen dem Hubraum und dem Verbrauch eines Verbrennungsmotors besteht ein wesentlicher Zusammenhang. Ein höherer Treibstoff- und damit Ressourcenverbrauch hat Auswirkungen auf die Umweltbelastung. So besteht unter anderem ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gesamtgewicht und Hubraum sind als Bemessungsgrössen für alle Fahrzeuge als amtliche Daten vorhanden und in jedem Fahrzeugausweis aufgeführt.

Der Bund hat 2002 die Energieetikette für Personenwagen eingeführt, die über den Treibstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Energieeffizienz und bei Dieselfahrzeugen über das Vorhandensein eines Partikelfilters informiert. Die Energieetikette ist rechtlich im Energiegesetz vom 26. Juni 1998 (SR 730.0) und in der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01) verankert und wird periodisch an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die Energieetikette kennt heute sieben Stufen bzw. Energieeffizienzklassen von A (sehr energieeffizient) bis G (wenig energieeffizient). Die Energieeffizienzklassen orientieren sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht des Fahrzeuges. 2006 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen, die Energieetikette zu einer Umwelteetikette weiterzuentwickeln, die eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien ermöglichen soll. Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umwelteetikette wurden im August 2007 in Angriff genommen.

Grundlage für den Ausbau der Energieetikette zur Umwelteetikette bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Diese Kriterien ermöglichen eine umfassende ökologische Differenzierung der Fahrzeuge. Die KeeF berücksichtigen dazu

die Gesichtspunkte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung. Die Emissionen werden in Umweltbelastungspunkten pro Fahrzeug bewertet. Dabei wird insbesondere der Ausstoss an  $\text{NO}_x$ ,  $\text{CO}_2$  und Feinstaubpartikeln miteinberechnet. Am 2. Juli 2009 schickte das UVEK den Entwurf der Verordnung über die Kennzeichnung von Personenwagen mit der Umweltetikette (Umweltetiketten-Verordnung) und damit die vorgesehene Ausgestaltung der Umweltetikette bis am 4. September 2009 in die Anhörung. Die dort vorgeschlagene Umweltetikette übernimmt als Gesamtbewertung die heute bewährten sieben Energieeffizienzkategorien und erweitert diese. Neu sollen sie «Kategorien A bis G der Umweltetikette» heissen und berücksichtigen sowohl die Energieeffizienz wie auch die Umweltbelastung eines Personenwagens. In der Pressemeldung vom 14. Oktober 2009 über das Ergebnis dieser Anhörung teilte das UVEK mit, dass die vorgeschlagene Umweltetikette für Personenwagen im Grundsatz mehrheitlich begrüsst worden sei und die neue, überarbeitete Umweltetikette ab 2011 zum Einsatz kommen und die Energieetikette ersetzen soll.

Die Umweltetikette (bzw. bis zu deren Verwirklichung die Energieetikette) eignet sich deshalb in idealer Weise als Bonuskriterium für besonders energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge. Halterinnen und Halter von Fahrzeugen der beiden besten Kategorien sollen ab erster Inverkehrsetzung für das laufende Kalenderjahr und die drei folgenden Kalenderjahre in den Genuss eines nach Kategorie A und B abgestuften Rabattes kommen, sofern die Fahrzeuge den zusätzlich verlangten  $\text{CO}_2$ -Grenzwert von 140 g  $\text{CO}_2$  je km einhalten. Dadurch wird beim Erwerb eines Motorfahrzeuges ein Anreiz zur Wahl eines Modells der beiden besten Kategorien nach Energieetikette bzw. Umweltetikette geschaffen. Durch die Übergangsbestimmung profitieren auch diejenigen, die in den letzten drei Jahren vor Inkrafttreten dieser Revision einen solchen umweltschonenden Personenwagen erworben haben, von diesem Bonus. Der Bonus für diese bereits in Verkehr stehenden Fahrzeuge wird nämlich für den Rest der Rabattdauer – gerechnet ab erster Inverkehrsetzung – ebenfalls gewährt. Ein solches Bonussystem für besonders energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge dürfte auf breitere Akzeptanz stossen als ein Malussystem für wenig energieeffiziente und umweltbelastende Motorfahrzeuge. Dazu kommt, dass gemäss vorliegender Revisionsvorlage schwere und hubraumstarke Motorwagen künftig aufgrund der neuen Bemessungskriterien ohnehin deutlich höhere Verkehrsabgaben bezahlen müssen.

Im heutigen Zeitpunkt ist die Energieetikette erst für Personenwagen verfügbar und auch die Umweltetikette vorerst nur für Personenwagen vorgesehen, sodass das vorgeschlagene Bonussystem auf diese Fahrzeuge beschränkt ist. Andere Fahrzeugarten, insbesondere



Motorräder, Lieferwagen und Lastwagen, werden dann einbezogen werden können, wenn sie ebenfalls mit einer Energie- bzw. Umweltetikette des Bundes ausgerüstet werden. Damit auf alle Entwicklungen rasch reagiert werden kann, enthält die Gesetzesvorlage für dieses Bonussystem eine Delegationsnorm, die es dem Regierungsrat erlaubt, Systemanpassungen selber und abschliessend vornehmen zu können.

Dieses Rabattsystem entspricht grundsätzlich dem Modell, das unter Mitwirkung des Bundes, der ETH, von Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen sowie der Vereinigung der Strassenverkehrsämter im Juli 2007 verabschiedet wurde. An ihrer Herbstversammlung vom 15. und 16. November 2007 schloss sich die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren diesem Modell an und legte allen Kantonen nahe, bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern dieses umzusetzen.

Bei Lastwagen, schweren Sattelschleppern und Gesellschaftswagen ist infolge des Fehlens einer Energieetikette neben dem Gesamtgewicht als zusätzliche Bemessungsgrundlage analog der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf die erfüllte Euro-Abgasnorm (heute Euro 0 bis Euro 5) abzustellen. Die saubersten Fahrzeuge (heute Euro 5) profitieren von einem günstigen Tarif, was einem Bonus gleichkommt.

Ähnlich verhält es sich bei den Motorrädern. Auch diese Fahrzeuge verfügen zurzeit noch nicht über eine Energieetikette. Neben dem Hubraum soll hier der erfüllte Emissionscode gemäss Fahrzeugausweis als Bemessungskriterium berücksichtigt werden. Emissionsarme Motorräder werden dadurch von tieferen Abgabensätzen profitieren.

Die Lenkungswirkung der kantonalen Verkehrsabgaben darf nicht überschätzt werden. Gemessen an den gesamten jährlichen Betriebskosten machen die heutigen Verkehrsabgaben bei leichten Motorwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) etwa 2% bis 4% und bei schweren Motorwagen (über 3,5 t Gesamtgewicht) etwa 2% aus. Auch ein grosszügiges Rabattsystem für besonders umweltschonende Fahrzeuge hat deshalb für sich allein nur eine beschränkte Lenkungswirkung.

Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle auf die verhältnismässig hohe Belastung der Benzin- und Dieseltreibstoffe mit Abgaben des Bundes hinzuweisen, nämlich rund 85 Rappen pro Liter Benzin bzw. 90 Rappen pro Liter Diesel. Ein hoher Benzin- oder Dieselverbrauch wird mit anderen Worten bereits heute steuerlich ganz erheblich belastet. Seit 1. Juli 2008 wird umweltschonender Treibstoff fiskalisch entlastet. Aufgrund der entsprechenden Revision des Mineralölsteuergesetzes ist seit diesem Zeitpunkt die Mineralölsteuer für Erd- und Flüssiggas um 40 Rappen pro Liter «Benzinäquivalent» vermindert. Zu-

dem sind Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen (wie Biogas, Bioethanol und Biodiesel) steuerbefreit, wenn ihre ökologische Gesamtbilanz positiv ausfällt. Auf Bundesebene wird zurzeit geprüft, ob die Automobilsteuer, die vom Bund bei der Einfuhr von Automobilen wie auch bei deren Herstellung im Inland erhoben wird, von heute 4% auf neu 8% erhöht werden soll. Mit den Zusatzeinnahmen soll den Käuferinnen und Käufern von besonders umweltfreundlichen Neuwagen gestützt auf die Umweltetikette ein einmaliger Bonus ausgerichtet werden.

Die Bemessung der Verkehrsabgaben für die einzelnen Fahrzeuggruppen wird nachstehend bei den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen noch näher erläutert. Im Anhang sind Berechnungsmodelle für die einzelnen Fahrzeuggruppen mit einem Vergleich der heutigen und zukünftigen Abgaben angeführt.

### **C. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Zum in die Vernehmlassung gegebenen Revisionsentwurf des Verkehrsabgabengesetzes gingen insgesamt 99 Vernehmlassungsantworten ein, davon 30 Verzichtserklärungen. Von den politischen Parteien reichten die CVP, EDU, EVP, FDP, GLP, Grüne, SP und SVP Stellungnahmen ein. Von den politischen Gemeinden gingen 46 Stellungnahmen ein und auch der Verband der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPV) beteiligte sich an der Vernehmlassung. Weitere Stellungnahmen stammten von: Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Zürich (AGVS); Automobil-Club der Schweiz, Sektion Zürich (ACS); Schweizerischer Carrosserieverband, Sektion Zürich (VSCI); Touring Club Schweiz, Sektion Zürich (TCS); Zürcher Fahrlehrer Verband (ZfV) und verschiedenen Organisationen der Gasindustrie.

Der in die Vernehmlassung gegebene Entwurf zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes fand bei einer überwiegenden Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden im Grundsatz Zustimmung, es wurden jedoch verschiedene Änderungsvorschläge eingebracht.

Die CVP, EDU, EVP und FDP befürworten den Entwurf grundsätzlich. GLP, Grüne und SP konnten immerhin einem erheblichen Teil der Vorlage zustimmen. Die SVP lehnte die Vorlage gesamthaft ab. CVP und die EVP stimmten dem Entwurf weitgehend zu, wobei dem Verursacherprinzip nach Auffassung der CVP mit Ersatz der unterschiedlichen kantonalen Verkehrsabgaben durch eine leistungsabhängige Steuer des Bundes, also einen Zuschlag auf den Treibstoffen mit einer Zweckbindung zugunsten der Kantone, am besten Rechnung getragen würde. Bei der EDU fanden grosse Teile des neuen Systems

Zustimmung, bestanden aber bei der vorgeschlagenen Abgabenerhebung der Motorwagen bis 3,5 t verschiedene Vorbehalte, die insbesondere die Bemessungsfaktoren und das Bonussystem betreffen. Beim vorgeschlagenen Tarif für die Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen machte die EDU ihre Zustimmung davon abhängig, dass dieser keine «kalte Abgabenerhöhung» für den Schwerverkehr enthalte. Die FDP stellte in ihrer Stellungnahme u. a. fest, dass mit der nun vorliegenden Revision der Motorfahrzeugsteuer ein pragmatischer und vor allem rasch umsetzbarer Schritt zu mehr Anreizen zugunsten der Umwelt im Rahmen der kantonalen Möglichkeiten geschaffen wird. Die FDP reichte in einzelnen Punkten Vorschläge ein, um das Anreizsystem zusätzlich zu verstärken (z. B. Verlängerung der Bonusdauer bei den Personenwagen und Steuererleichterungen für gasbetriebene Motorfahrzeuge). Die GLP forderte u. a., dass bei den Personenwagen die Umweltetikette für die Besteuerung stärker als vorgesehen einbezogen wird und die fixen Motorfahrzeugsteuern durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe ersetzt werden. Die Grünen sahen in der Vorlage Verbesserungen gegenüber dem geltenden Verkehrsabgabengesetz, verlangten aber, dass bei der Besteuerung der Motorwagen bis 3,5 t und den Motorrädern eine fahrleistungsabhängige Komponente sowie bei den Motorrädern der Lärm einbezogen wird und dass ein Bonussystem auf absoluten und nicht auf relativen Grenzwerten beruht. Die SP stimmte den vorgeschlagenen Grundsätzen der Besteuerung zu, will aber bei den Motorwagen bis 3,5 t auch die Fahrleistung und den spezifischen Schadstoffausstoss sowie bei den Motorrädern den Lärm für die Besteuerung berücksichtigen. Zudem beurteilte sie die für die Lastwagen, schweren Sattelschlepper und Gesellschaftswagen sowie für die Motorräder vorgeschlagenen Tarife als zu tief und lehnte das Bonussystem für neue Personenwagen ab. Die SVP lehnte die gesamte Vorlage ab und betonte, dass die Motorfahrzeugsteuer eine Nutzungssteuer und keine Umweltabgabe sei.

In 45 der 46 von den politischen Gemeinden eingereichten Stellungnahmen (insbesondere auch der beiden Städte Zürich und Winterthur) sowie in der vom GPV eingereichten Stellungnahme fand der Vernehmlassungsentwurf im Grundsatz Zustimmung. Die eingereichten Änderungsvorschläge betrafen vor allem das Bonussystem, indem ungefähr die Hälfte dieser Vernehmlassungsteilnehmer die Beibehaltung eines Sockelbetrages für die bonusberechtigten Motorwagen verlangte.

ACS, TCS und VSCI lehnten grosse Teile der Vorlage ab, wobei insbesondere weite Teile der vorgeschlagenen Steuertarife und das Bonussystem abgelehnt wurden. Zudem wurde die Saldoneutralität der Steuertarife in Zweifel gezogen. Der AGVS lehnte die Vorlage gesamthaft ab. Der ZFV begrüsst die Vorlage, verzichtete aber auf eine

Stellungnahme zu den einzelnen Punkten des Fragebogens, da die Fahrlehrerschaft von dieser Vorlage nur am Rande und nicht in der Berufsausübung betroffen sei. Der Verband der Schweizerischen Gasindustrie sowie die Erdgas Zürich AG, die Kompogas AG und vier Gemeinde- bzw. Stadtwerke beantragten für Gasfahrzeuge ein separates Bonussystem und einen anschliessenden unbefristeten Steuerrabatt von 50%.

Den im Rahmen der Vernehmlassung eingegangenen Stellungnahmen wird im vorliegenden Entwurf zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes wie folgt Rechnung getragen:

Die Bemessungsfaktoren und Abgabetarife werden aufgrund der mehrheitlichen Zustimmung (mit Ausnahme des Tarifs für die Anhänger) beibehalten. Die von einer Minderheit geforderte fahrleistungsabhängige Ausgestaltung der Verkehrsabgaben ist in der Praxis nicht durchführbar und deshalb nicht aufgenommen. Das vorgeschlagene Vorgehen über Selbstdeklarationen der Fahrzeughalterinnen und -halter ist beim im Kanton Zürich gegebenen Mengengerüst vom Veranlagungs- und Kontrollaufwand her undenkbar. Zudem sind Kilometerzähler bundesrechtlich nicht vorgeschrieben und auch leicht manipulierbar. Eine Abgabenerhebung nach Fahrleistung würde den Einbau von Erfassungsgeräten analog der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) in jedes Fahrzeug voraussetzen. Eine solche Lösung müsste auf Bundesstufe verwirklicht und die rechtlichen Voraussetzungen hierfür müssten erst noch geschaffen werden. Der Verwaltungsaufwand wäre zudem hoch. Eine Abgabenerhebung über einen Zuschlag auf dem Treibstoffpreis wurde auf eidgenössischer Ebene abgelehnt.

Grundvoraussetzung für die Bonusberechtigung von Personewagen nach deren ersten Inverkehrsetzung bleibt die Zugehörigkeit zu den beiden besten Kategorien gemäss Energieetikette bzw. Umweltetikette. Der teilweise geäusserten Kritik, dass so zu stark auf relative d.h. gewichtsbezogene Werte (Energieeffizienz) und nicht auf absolute Werte (Umweltbelastungspunkte) abgestellt werde, wird Rechnung getragen, indem neu die Bonusberechtigung zusätzlich an einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert gekoppelt wird. Aufgrund der entsprechenden Kritik im Vernehmlassungsverfahren wird zudem für die Fahrzeuge der besten Kategorie von einer vollständigen, befristeten Abgabebefreiung abgesehen und stattdessen ein Sockelbetrag vorgesehen, da auch diese Fahrzeuge die Strasseninfrastruktur beanspruchen und nicht völlig emissionsfrei sind. So werden Personewagen der Kategorien A und B von einer nach Kategorie abgestuften, befristeten Ermässigung profitieren können, sofern der zusätzliche CO<sub>2</sub>-Grenzwert eingehalten wird. Um die Lenkungswirkung nicht zu vermindern, wird die Rabatt-

dauer um ein Jahr, d.h. auf höchstens vier Jahre, verlängert (laufendes Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei folgenden Kalenderjahre). Auf eine Gewichtslimite als zusätzliches Bonuskriterium soll verzichtet werden, weil Personen, die auf ein grösseres Fahrzeug angewiesen sind (kinderreiche Familien, Gewerbetreibende usw.), ebenfalls die Möglichkeit erhalten sollen, innerhalb der für sie infrage kommenden Fahrzeuggrössen ein rabattberechtigtes Fahrzeug anschaffen zu können. Die Umweltetikette des Bundes ermittelt denn auch aus diesem Grunde die Energieeffizienz nach einer relativen und die Umweltbelastung nach einer absoluten Berechnungsmethode.

Die Forderung der Organisationen der Gasindustrie, für Gasfahrzeuge ein separates Bonussystem und einen anschliessenden unbefristeten Steuerrabatt von 50% einzuführen, wird nicht umgesetzt. Es sollen nicht die verwendete Treibstoffart oder einzelne Bauteile eines Motorfahrzeuges zur steuerlichen Privilegierung führen, sondern der geringe tatsächliche Ausstoss an umwelt- und gesundheitsbelastenden Stoffen des jeweiligen Fahrzeuges. Für neuere Personenwagen, die mit Gas betrieben werden, ist die Energieetikette bereits heute verfügbar. Die vom Bund geplante Umweltetikette wird auch für gasbetriebene Fahrzeuge vorhanden sein, sodass Gasfahrzeuge mit günstigen Werten bezüglich Energieeffizienz und Umweltbelastungspunkten ebenfalls vom Rabattsystem profitieren. Schliesslich gilt es zu bedenken, dass bereits heute auf Erd- und Flüssiggas ermässigte Mineralölsteuern erhoben werden und Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wie beispielsweise Biogas gänzlich von der Mineralölsteuer befreit sind.

Die Bemessung der Verkehrsabgaben für Motorräder soll wie vorgesehen nach Hubraum und Emissionscode (bisher nur Hubraum) erfolgen. Sobald die geplante Umweltetikette auch für Motorräder vorhanden ist, kann diese für die Abgabenbemessung herangezogen werden.

An der Absicht, die Verkehrsabgaben zu indexieren, wird festgehalten, da dadurch sichergestellt werden soll, dass dem Strassenfonds der gegenwärtige Wert der Verkehrsabgaben erhalten bleibt und für den Strassenfonds nicht teuerungsbedingt ein immer geringerer realer Wert zur Verfügung steht. Aufgrund des kontroversen Ergebnisses der Vernehmlassung wird die Kompetenz für die Anpassung der Verkehrsabgaben an die Teuerung nicht dem Regierungsrat, sondern dem Kantonsrat übertragen.

## **D. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen**

§ 2:

Abs. 1:

Hier werden für die hauptsächlichen Fahrzeuggruppen die Bemessungsgrundlagen festgelegt.

Lit. a:

Die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen werden neu nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie bemessen (bisher: Lastwagen nach Nutzlast, schwere Sattelschlepper nach Pauschaltarif und Gesellschaftswagen nach Hubraum).

Lit. b:

Die Verkehrsabgaben für die übrigen Motorwagen mit Hubkolbenmotor (z.B. Personenwagen) bestimmen sich neu nach Hubraum und Gesamtgewicht (bisher nur Hubraum).

Lit. c:

Die Abgaben für Motorräder mit Hubkolbenmotor werden nach Hubraum und Abgaskategorie bemessen (bisher nur Hubraum).

Lit. d:

Bei Anhängern an Motorwagen richtet sich die Bemessung der Abgaben nach dem Gesamtgewicht (bisher Nutzlast).

Abs. 2:

Hier wird darauf hingewiesen, dass die Beträge zu den einzelnen Bemessungsgrundlagen, d.h. die entsprechenden Tarife, im Anhang zum Verkehrsabgabengesetz bestimmt werden. Zudem wird dem Kantonsrat die Möglichkeit gegeben, diesen Anhang jährlich auf den 1. Januar der Teuerung anzupassen und so dem Strassenfonds die Kaufkraft zu erhalten.

Abs. 3:

Bei den Fahrzeuggruppen von Abs. 1 lit. a und c bildet jeweils die Abgaskategorie eine der beiden Bemessungsgrundlagen für die Verkehrsabgaben. Der Regierungsrat legt gestützt auf das massgebende Bundesrecht die Zugehörigkeit zu den Abgaskategorien fest.

§ 10:

Abs. 1:

Mit den Tarifen von § 2 werden die vier Fahrzeughauptkategorien im Kanton Zürich erfasst, die weit über 90% des gesamten Fahrzeugbestandes ausmachen. Daneben bestehen verschiedene Fahrzeugarten,

die je für sich nur in verhältnismässig kleinen Stückzahlen verkehren und ganz unterschiedliche Spezialitäten aufweisen. In § 10 Abs. 1 wird deshalb die heutige Regelung beibehalten, wonach für diese besonderen Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern (lit. a), für Fahrzeuge mit besonderen Antriebsarten (lit. b) und für Fahrzeuge mit besonderen Bewilligungen (lit. c) die Verkehrsabgaben durch den Regierungsrat mittels Verordnung festgelegt werden, wobei diese Abgabentarife nach den Ansätzen von § 2 definiert werden. Zu den besonderen Arten von Fahrzeugen gemäss lit. a gehören beispielsweise gewerbliche Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren oder besondere Motorräder. Bei Fahrzeugen mit besonderen Antriebsarten (lit. b) sind Rotationskolbenmotoren, Hybridantriebe, künftige Brennstoffzellenfahrzeuge usw. gemeint. Zu den Fahrzeugen mit besonderen Bewilligungen (lit. c) gehören etwa Fahrzeuge mit Wechselschildern, Fahrzeuge mit Kollektivausweisen (sogenannte Händlerschilder), Ersatzfahrzeuge usw.

Abs. 2:

Die Bemessung der Verkehrsabgaben für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge wird präzisiert, indem der Höchstbetrag auf Gesetzesstufe festgehalten wird. Landwirtschaftliche Anhänger bleiben weiterhin abgabefrei.

§ 10a:

Diese neue Bestimmung regelt das auf der Energieetikette bzw. Umweltetikette beruhende Rabattsystem.

Abs. 1:

Dieser Absatz umschreibt das Rabattsystem bei leichten Motorwagen, die bei der ersten Inverkehrsetzung nach Energieeffizienz (Energieetikette) bzw. nach Energieeffizienz und umfassenden ökologischen Kriterien (Umweltetikette) zu den beiden besten Kategorien gehören. Leichte Motorwagen, die bei der ersten Inverkehrsetzung der besten Kategorie (A) angehören, werden für das laufende Kalenderjahr und die drei folgenden Kalenderjahre zu 80%, leichte Motorwagen der zweitbesten Kategorie (B) zu 50% von der ordentlichen Verkehrsabgabe befreit. Im Vernehmlassungsverfahren wurde von einem erheblichen Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden eine zwar befristete, aber vollständige Abgabebefreiung von Fahrzeugen der besten Kategorie kritisiert, da auch diese Fahrzeuge die Verkehrsinfrastruktur benutzen, und für diese Fahrzeuge ein Sockelbetrag gefordert. Dieser Forderung wurde mit dem vorliegenden Verzicht auf eine vollständige Abgabebefreiung für diese Fahrzeuge Rechnung getragen.

## Abs. 2:

In der Vernehmlassung wurde wiederholt kritisiert, dass mit der alleinigen Berücksichtigung der Kategorieneinteilung nach Energieetikette bzw. Umweltetikette zu stark auf relative, d. h. auf gewichtsbezogene Werte (Energieeffizienz) und zu wenig auf absolute Werte (Umweltbelastungspunkte) abgestellt werde. Obwohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Umweltetikette in die Umweltbelastungspunkte einfließen, wird dieser Kritik nun verstärkt Rechnung getragen, indem in Abs. 2 für die Bonusberechtigung zusätzlich ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert erfüllt werden muss. Mit diesem zusätzlichen «CO<sub>2</sub>-Bonuskriterium» wird überdies erreicht, dass sogenannte Offroader kaum noch in den Genuss einer befristeten Abgabenermässigung kommen, es sei denn, es handle sich um besonders leichte und hubraumschwache Fahrzeuge. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sind heute sowohl international wie auch in anderen Kantonen als effizienter Bestandteil einer verursachergerechten Abgabenerhebung anerkannt. Vorliegend wird der CO<sub>2</sub>-Grenzwert auf 140 g CO<sub>2</sub> je km angesetzt, damit beim gegenwärtigen Stand der Technik nicht nur Kleinst- und Kleinwagen von einem Bonus profitieren können, sondern auch sehr umweltschonende mittlere und grössere Personenwagen. Der Regierungsrat wird ermächtigt, bei entsprechender technischer Entwicklung diesen CO<sub>2</sub>-Grenzwert zu senken.

## Abs. 3:

Gegenwärtig ist die Energieetikette erst für Personenwagen verfügbar und auch die Umweltetikette vorerst nur für Personenwagen vorgesehen. Die in diesem Absatz aufgenommene Delegationsnorm erlaubt dem Regierungsrat u. a., dieses Rabattsystem auf weitere Fahrzeugarten wie Lieferwagen, Motorräder usw. auszudehnen, sobald für diese die Energieetikette bzw. Umweltetikette ebenfalls zur Verfügung steht.

## Anhang:

Der Anhang zum Verkehrsabgabengesetz enthält die Verkehrsabgantarife für die in § 2 Abs. 1 aufgeführten Fahrzeuggruppen.

## 1. Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Für diese Fahrzeuge berechnen sich die jährlichen Verkehrsabgaben aus der Summe der Beträge für Gesamtgewicht und Abgaskategorie (§ 2 Abs. 1 lit. a). Die Abgabe nach dem Gesamtgewicht erfolgt über einen Sockelbetrag und einen Zuschlag. Bei den Abgaskategorien werden wie bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) drei Kategorien gebildet. Der Regierungsrat hat auf Verordnungsstufe festzulegen, welche Euro-Abgasnormen in welche Kategorie fallen. So kann auf neue Entwicklungen bei den Euro-Abgas-



normen innert angemessener Zeit reagiert werden. Es ist vorgesehen, von der heutigen Zuteilung der Euro-Normen in die drei Abgaskategorien auszugehen, wie sie die LSVa vorsieht.

## 2. übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor

Für diese Fahrzeuge berechnen sich die jährlichen Verkehrsabgaben aus der Summe der Beträge für Hubraum und Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 lit. b). Die Beträge für Hubraum und Gesamtgewicht werden in diesem Anhang grundsätzlich mit Stufen festgehalten, die es den Halterinnen und Haltern von leichten Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen usw.) ermöglichen, einfach den jährlichen Verkehrsabgabebetrag für ihr Fahrzeug zu ersehen. Die Beträge der einzelnen Stufen sind so festgelegt, dass bei den leichten Motorwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) die Abgaben für besonders starke und schwere Motorwagen überproportional höher bemessen werden, was insbesondere die sogenannten «Offroad-Fahrzeuge» betrifft. Der Hubraumanteil über 6000 cm<sup>3</sup> und der Gesamtgewichtsanteil über 3,5 t wird über einen Zuschlag bemessen, was aber nur verhältnismässig wenige, in der Regel besondere Fahrzeuge betrifft.

## 3. Motorräder mit Hubkolbenmotor

Für diese Fahrzeuge berechnen sich die jährlichen Verkehrsabgaben aus der Summe der Beträge für Hubraum und Abgaskategorie (§ 2 Abs. 1 lit. c). Die Verkehrsabgaben für den Hubraum setzen sich wie heute aus einem Sockelbetrag und einem Zuschlag zusammen. Die Emissionscodes, die bei allen Motorrädern im Fahrzeugausweis enthalten sind, werden durch den Regierungsrat den drei Abgaskategorien zugeteilt.

## 4. Anhänger an Motorwagen

Für diese Fahrzeuge berechnen sich die jährlichen Verkehrsabgaben aus dem Betrag für das Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 lit. d). Die Abgabenbemessung erfolgt über einen Sockelbetrag und einen Zuschlag.

### Übergangsbestimmung:

Mit dieser Übergangsbestimmung wird gewährleistet, dass die Halterinnen und Halter eines Personenwagens, der in den drei Jahren vor Inkrafttreten dieser Revision in Verkehr gesetzt wurde und damals der besten oder zweitbesten Kategorie der Energieetikette bzw. Umweltetikette angehörte, ab Inkrafttreten dieser Revision für den Rest der Laufzeit der Bonusberechtigung ebenfalls vom Bonus profitieren können.

## **E. Finanzielle Auswirkungen**

Die Neuregelung der Bemessungsgrundlagen soll grundsätzlich saldoneutral erfolgen, d. h., sie soll über alle Fahrzeugarten betrachtet insgesamt zu keinen Mehrerträgen führen. Betreffend die Auswirkungen der vorgeschlagenen Abgabentarife auf die einzelnen Fahrzeuggruppen wird auf die Mustertabellen im Anhang verwiesen. Die Saldoneutralität ist gemäss den durchgeführten Modellrechnungen des Strassenverkehrsamtes auf der Datenbasis 2009 bezogen sowohl auf den Gesamtertrag wie auch auf die vier Fahrzeuggruppen von § 2 des Revisionsentwurfes ohne Berücksichtigung des Rabattsystems gegeben. Bei der Fahrzeuggruppe der Anhänger wurde der Tarif für Anhänger ab 501 kg gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf gesenkt, weil die neuen Berechnungen mit den Bestandeszahlen 2009 gezeigt hatten, dass der in die Vernehmlassung gegebene Tarif für diese Fahrzeuggruppe – im Gegensatz zu den drei anderen Fahrzeuggruppen – gegenüber dem heutigen Verkehrsabgabenertrag mit den neuesten Bestandeszahlen zu Mehreinnahmen geführt hätte. Dies ist nun mit dem neuen Tarif auch bei dieser Fahrzeuggruppe nicht mehr der Fall.

Bezogen auf die Bestandeszahlen 2009 würden bei den Personenwagen etwa 20 000 Fahrzeuge aufgrund des vorgelegten Bonussystems von der Ermässigung von 80 bzw. 50% profitieren, was zu einem Ausfall von etwa 4 Mio. Franken im Jahr führt. Aufgrund des nach wie vor wachsenden Bestandes an Personenwagen darf andererseits jährlich mit etwa 3 Mio. Franken zusätzlichen Verkehrsabgaben gerechnet werden.

Zu diesen Berechnungen ist aber anzumerken, dass sowohl die Entwicklung des Fahrzeugbestandes wie auch das künftige Kaufverhalten nicht genau vorausgesagt werden können, weshalb Ertragschwankungen hinzunehmen sind. Sollten z.B. die Halterinnen und Halter von Motorfahrzeugen in grossem Umfang auf besonders umweltschonende und effiziente Fahrzeuge umsteigen, müsste mit deutlichen Mindereinnahmen bei den Verkehrsabgaben gerechnet werden. Ob inskünftig weitere Korrekturen bei den Tarifen nötig werden, wird nicht zuletzt vom Mittelbedarf für den Strassenfonds abhängen. Aus heutiger Sicht genügen jährliche Einlagen von rund 280 bis 290 Mio. Franken aus den kantonalen Verkehrsabgaben.

Der Programmierungsaufwand beim Strassenverkehrsamt für den Bezug der Verkehrsabgaben gemäss dem geänderten Bemessungsschema wird auf rund Fr. 250 000 geschätzt.

## **F. Behandlung parlamentarischer Vorstösse**

a. Am 27. März 2006 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat folgende von Kantonsrätin Esther Hildebrand, Illnau-Effretikon, Kantonsrat Ralf Margreiter, Zürich, und Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, am 25. April 2005 eingereichte Motion (KR-Nr. 119/2005) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Verkehrsabgabengesetz und die Verkehrsabgabenverordnung anzupassen und die rechtlichen Grundlagen für die Einführung eines Bonussystems zu schaffen, das die Abgaben für dieselbetriebene Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filter reduziert.

Mit Beschluss vom 30. März 2009 hat der Kantonsrat das Friststreckungsgesuch des Regierungsrates abgelehnt und das Geschäft zur Antragstellung der kantonsrätlichen Kommission für Wirtschaft und Abgaben überwiesen.

b. Am 24. November 2008 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat folgende von den Kantonsrätinnen Carmen Walker Späh, Zürich, und Gabriela Winkler, Oberglatt, sowie von Kantonsrat Thomas Heiniger, Adliswil, am 22. Januar 2007 eingereichte Motion (KR-Nr. 15/2007) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

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.

c. Am 24. November 2008 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat folgende von den Kantonsräten Marcel Bulet, Regensdorf, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Peter Anderegg, Dübendorf, am 12. März 2007 eingereichte Motion (KR-Nr. 78/2007) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, § 2 des Verkehrsabgabengesetzes (LS 741.1) dahingehend zu ändern, dass ein progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuern entsteht.

d. Die Anliegen dieser drei Vorstösse werden mit dieser Vorlage zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes im Wesentlichen erfüllt. So wird dadurch eine erheblich verursachergerechtere Abgabenerhebung als im geltenden Verkehrsabgabengesetz geschaffen, die deutliche An-

reize zu ökologischem Verhalten setzt, und dies, ohne die Einnahmen insgesamt zu erhöhen. Dazu wird u. a. ein Bonussystem eingeführt, von dem auch dieselbetriebene, mit Feinstaubpartikel-Filtern ausgerüstete Motorwagen wie alle übrigen leichten Motorwagen profitieren können, wenn sie zu den beiden besten Kategorien der Energieetikette bzw. Umweltetikette gehören. Es ist wichtig, dass bei der Bestimmung der besonders umweltschonenden Motorfahrzeuge und damit der Bonusberechtigung nicht der verwendete Treibstoff oder einzelne Bauteile, sondern der geringere tatsächliche Ausstoss an umwelt- und gesundheitsbelastenden Stoffen des jeweiligen Fahrzeuges massgebend ist. Weiter werden in den neuen Bemessungsfaktoren und Tarifen sowie im Bonussystem die Emissionen und der Verbrauch direkt und indirekt erheblich berücksichtigt und sind grosse Teile der Tarife progressiv ausgestaltet. Einzig das Teilanliegen, dass zusätzlich die Fahrleistung bei der Abgabenbemessung miteinbezogen werden soll, kann nicht verwirklicht werden, weil ein solcher Einbezug in der Praxis undurchführbar ist (vgl. hierzu die vorstehenden Ausführungen unter lit. C). Somit können die Motionen KR-Nrn. 119/2005, 15/2007 und 78/2007 als erledigt betrachtet werden.

## **G. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der vorgelegten Änderung des Verkehrsabgabengesetzes zuzustimmen und die Erledigung der Motionen KR-Nrn. 119/2005, 15/2007 und 78/2007 zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Aeppli

Der Staatsschreiber:

Husi

### Anhang: Mustertabellen zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Verkehrsabgabentarife

#### Beispiele: Abgabentarif für Motorwagen, ausgenommen Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Marke / Typ	Nähere Bezeichnung	Hubraum	Gesamtgewicht	1. Inverkehrsetzung	Energie-etikette / CO <sub>2</sub> g/km	Verkehrsabgaben neu	Verkehrsabgaben bisher	Differenz neu/bisher in Fr. Bonus (- = tiefer als bisher)	befristeter Bonus
Smart fortwo coupé cdi VA (Fr.)	Kleinwagen	799 69	1050 50	11.09.2009	A / 88	119	200	-81	95
Toyota iQ 1.0 ECO VA (Fr.)	Kleinwagen	998 69	1210 70	17.07.2009	A / 99	139	233	-94	111
Subaru Justy 1.3 AWD VA (Fr.)	Kleinwagen	1298 88	1470 100	28.09.2009	C / 148	188	281	-93	0
Seat Ibiza Ecotive VA (Fr.)	Kleinwagen	1422 108	1591 100	03.07.2009	A / 98	208	314	-106	166
VW Polo Blue Motion VA (Fr.)	Kleinwagen	1422 108	1550 100	14.08.2009	A / 99	208	314	-106	166
Mini Cooper D VA (Fr.)	Kleinwagen	1560 108	1540 100	30.09.2009	A / 104	208	330	-122	166
Citroen C3 1.1i VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1124 69	1483 100	29.09.2009	B / 140	169	265	-96	85
Volvo V50 1.6D VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1560 108	1900 160	08.09.2009	A / 104	268	330	-62	214
Ford Focus 1.6 TDCI VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1560 108	1885 160	28.09.2009	A / 119	268	330	-62	214
VW Golf VI 2.0TDI VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1968 148	1840 160	22.09.2009	A / 119	308	395	-87	246
Audi A4 3.0TDI quat. VA (Fr.)	Mittelklassewagen	2967 358	2205 310	19.08.2009	B / 173	668	558	110	0
BMW 330i Coupé VA (Fr.)	Mittelklassewagen	2996 358	1965 160	09.07.2009	B / 173	518	558	-40	0

Audi A6 Avant 2.8FSI VA (Fr.)	Obere Mittelklasse	2773 358	2270 310	27.06.2009	D / 194	668	525	143	0
BMW 525i xDrive T VA (Fr.)	Obere Mittelklasse	2996 358	2340 310	07.08.2009	C / 201	668	558	110	0
Mercedes E 350 T 4-m VA (Fr.)	Obere Mittelklasse	3498 508	2485 430	06.03.2009	F / 261	938	639	299	0
Dacia Logan 1.5 dCi VA (Fr.)	Familien Van 7 Plätze	1461 108	1870 160	04.09.2009	A / 137	268	314	-46	214
CitroenC4 Picasso 1.6Hdi VA (Fr.)	Familien Van 7 Plätze	1560 108	2250 310	29.09.2009	A / 140	418	330	88	334
Peugeot 308 SW HDI FAP VA (Fr.)	Familien Van 7 Plätze	1560 108	2150 190	30.09.2009	A / 130	298	330	-32	238
VW T5 VA (Fr.)	Grossraumfam. Van 9 Plätze	1896 148	2800 550	24.09.2009	D / 232	698	379	319	0
Mercedes ML 320 CDI VA (Fr.)	Offroadler	2987 358	2830 670	08.07.2009	E / 254	1028	558	470	0
Jeep GdCherokee 3.0CRD VA (Fr.)	Offroadler	2987 358	2750 550	30.01.2009	F / 272	908	558	350	0
Hummer H1 VA (Fr.)	Offroadler	5700 1258	6719 2750	01.01.1996	- / -	4008	996	3012	0
Hummer H2 4x4 VA (Fr.)	Offroadler	5967 1258	3500 930	26.10.2006	G / 451	2188	1045	1143	0
Opel Combo C14 VA (Fr.)	Lieferwagen	1364 88	1710 130	25.09.2009	- / 154	218	298	-80	0
Mercedes-Benz Sprinter 315 VA (Fr.)	Lieferwagen	2148 208	3500 930	27.08.2009	- / 303	1138	428	710	0
Ford Transit 260S TDCi VA (Fr.)	Lieferwagen	2198 208	2600 430	12.08.2009	- / 211	638	428	210	0
Fiat Ducato 17Q 2.3JTD VA (Fr.)	Lieferwagen	2287 208	3500 930	09.02.2009	- / 220	1138	444	694	0

Toyota Hiace D-4D VA (Fr.)	Liefenwagen	2494 208	3000 670	28.09.2009	- / 224	878	476	402	0
Mercedes 313 CDI VA (Fr.)	Kleinbus 12 Plätze	2143 208	3500 930	09.09.2009	- / -	1138	428	710	0
Ford Transit 350 4x4 VA (Fr.)	Kleinbus 24 Plätze	2402 208	3500 930	13.08.2009	- / 296	1138	476	662	0
Renault Master T39 dCi150 VA (Fr.)	Kleinbus 14 Plätze	2464 208	3500 930	17.03.2009	- / -	1138	476	662	0
Renault Master T33 dCi100 VA (Fr.)	Wohnmobil	2464 208	3300 930	23.04.2009	- / 232	1138	476	662	0
Mercedes-Benz Marco Polo VA (Fr.)	Wohnmobil	2987 358	2940 670	03.04.2009	- / 244	1028	558	470	0
Fiat-Adria S 660 SL VA (Fr.)	Wohnmobil	2999 358	3500 930	08.04.2009	- / -	1288	558	730	0
Honda Insight VA (Fr.)	Mittelklasse- wagen Hybrid	1339 88	1650 130	10.09.2009	A / 101	218	149	69	174
Toyota Prius VA (Fr.)	Mittelklasse- wagen Hybrid	1798 128	1805 160	25.09.2009	A / 89	288	181	107	230
Renault Twingo Elétrica VA (Fr.)	Kleinwagen Elektrisch	0 0	1260 0	28.08.2009	- / -	0	0	0	0
Opel Combo C16CNG VA (Fr.)	Mittelklassew. Gas	1598 108	1900 160	07.07.2009	B / 133	268	330	-62	134
Mercedes-Benz B 170 NGT VA (Fr.)	Mittelklassew. Benzin / Gas	2034 208	1950 160	23.04.2009	B / 135	368	411	-43	184
VW Touran 1.4 Ecof. VA (Fr.)	Familien Van 7 Plätze Gas	1390 88	2210 310	31.07.2009	A / 129	398	298	100	318
Opel Zafira B16T CNG VA (Fr.)	Familien Van 7 Plätze Gas	1598 108	2305 310	25.09.2009	A / 139	418	330	88	334
Ford Focus 1.8i FFV VA (Fr.)	Mittelklassew. Benzin / Ethanol	1798 128	1895 160	18.03.2009	C / 167	288	363	-75	0
Saab 9-3 2.0i BioPower VA (Fr.)	Mittelklassew. Benzin / Ethanol	1998 148	1990 160	02.04.2009	C / 189	308	395	-87	0

1) Hybridfahrzeuge zahlen heute die Hälfte der Steuer

**Beispiele: Abgabentarif für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen**

Marke / Typ	Nähere Bezeichnung	Gesamt- gewicht	Nutzlast	Hubraum	Emissions- code	Verkehrs- abgaben neu	Verkehrs- abgaben bisher	Differenz neu/bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)
Unimog S 404 VA (Fr.)	Lastwagen	4400 289	1500		E00 900	1189	525	664
VW Crafter 50 VA (Fr.)	Lastwagen	5000 324	1350		E05 300	624	525	99
IVECO 50C15 Daily DPF VA (Fr.)	Lastwagen	5200 359	1500		E04 300	659	525	134
Mercedes-Benz Actros 1841 VA (Fr.)	Lastwagen	18000 1234	8100		E05 300	1534	1680	-146
Saurer 5 DM VA (Fr.)	Lastwagen	18000 1234	9070		E00 900	2134	1860	274
Scania R 420 LB 6x24 VA (Fr.)	Lastwagen	26000 1794	14000		E05 300	2094	2790	-696
Mercedes-Benz Actros 4448 VA (Fr.)	Lastwagen	40000 2774	27100		E05 300	3074	5625	-2551
DAF LF45.220 E08 4x2 VA (Fr.)	Sattelschlepper	7500 499			E03 600	1099	1625	-526
IVECO 80 E21 VA (Fr.)	Sattelschlepper	7800 534			E01 900	1434	1625	-191
DAF LF55.250 G13 4x2 VA (Fr.)	Sattelschlepper	13000 884			E05 300	1184	1625	-441
Volvo FH440 4x2T VA (Fr.)	Sattelschlepper	18000 1234			E05 300	1534	1625	-91



Mercedes-Benz Actros 2657	Sattelschlepper	26000 1794	E03 600				
VA (Fr.)				2394	1625	769	
MAN TGX 41.540	Sattelschlepper	32000 2214	E05 300				
VA (Fr.)				2514	1625	889	
Mercedes-Benz 516 CDI	Car	5650 394	E05 300	2143			
VA (Fr.)				694	428	266	
FBW	Car	12000 814	E00 900	11044			
VA (Fr.)				1714	1874	-160	
Bova Futura 365PR 4x2	Car	18000 1234	E05 300	9186			
VA (Fr.)				1534	1565	-31	
Mercedes-Benz O 530	Car	18000 1234	E05 300	11967			
VA (Fr.)				1534	2020	-486	
Setra S 315 HD	Car	18000 1234	E02 900	14618			
VA (Fr.)				2134	2459	-325	
Setra S 431 DT	Car	26000 1794	E03 600	15928			
VA (Fr.)				2394	2670	-276	

**Beispiele: Abgabentarif für Motorräder**

Marke / Typ	Hubraum	Emissions- code	Verkehrs- abgaben neu	Verkehrs- abgaben bisher	Differenz neu/bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)
Peugeot Speedfight 50LCIL	49	C00			
VA (Fr.)	34	35	<b>69</b>	<b>50</b>	19
Piaggio Vespa LX2 50	49	C03			
VA (Fr.)	34	0	<b>34</b>	<b>50</b>	-16
Piaggio Vespa PK 125 XL	121	C00			
VA (Fr.)	34	35	<b>69</b>	<b>50</b>	19
Piaggio Vespa GTS 125	124	C03			
VA (Fr.)	34	0	<b>34</b>	<b>50</b>	-16
Yamaha YP250R	250	C03			
VA (Fr.)	34	0	<b>34</b>	<b>50</b>	-16
Honda CBF500A	499	C01			
VA (Fr.)	52	35	<b>87</b>	<b>75</b>	12
Ducati 600 Monster	583	C00			
VA (Fr.)	61	35	<b>96</b>	<b>88</b>	8
Suzuki SV650	645	C01			
VA (Fr.)	70	35	<b>105</b>	<b>100</b>	5
Kawasaki Z750	748	C03			
VA (Fr.)	79	0	<b>79</b>	<b>113</b>	-34
Honda CBR900RR	929	C00			
VA (Fr.)	97	35	<b>132</b>	<b>138</b>	-6
Aprilia Tuono 1000 R	998	C03			
VA (Fr.)	97	0	<b>97</b>	<b>138</b>	-41
BMW R 1150 GS	1130	C00			
VA (Fr.)	115	35	<b>150</b>	<b>163</b>	-13
Honda GL1800A Goldwing	1832	C00			
VA (Fr.)	178	35	<b>213</b>	<b>250</b>	-37
Triumph Rocket III	2294	C01			
VA (Fr.)	214	35	<b>249</b>	<b>300</b>	-51
Triumph Rocket III	2294	C03			
VA (Fr.)	214	0	<b>214</b>	<b>300</b>	-86

**Beispiele: Abgabentarif für Anhänger an Motorwagen**

Marke / Typ	Gesamtgewicht	Nutzlast	Verkehrsabgaben neu	Verkehrsabgaben bisher	Differenz neu/bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)
Heinemann Z 500	500	390			
VA (Fr.)	35		<b>35</b>	<b>113</b>	-78
HRB U 600N	630	510			
VA (Fr.)	63		<b>63</b>	<b>131</b>	-68
Humbaur HA 750 UG	750	640			
VA (Fr.)	63		<b>63</b>	<b>131</b>	-68
Heinemann B 6075 G	1000	810			
VA (Fr.)	63		<b>63</b>	<b>131</b>	-68
WM-Meyer HZ 10	1000	490			
VA (Fr.)	63		<b>63</b>	<b>113</b>	-50
Anssems GTV 1500	1500	1100			
VA (Fr.)	91		<b>91</b>	<b>150</b>	-59
Saris ZW3500	2000	1630			
VA (Fr.)	119		<b>119</b>	<b>169</b>	-50
Humbaur HP2006	2000	1080			
VA (Fr.)	119		<b>119</b>	<b>150</b>	-31
Humbaur HK 1625	2500	1500			
VA (Fr.)	147		<b>147</b>	<b>150</b>	-3
Unsinn GTP 20-30	3000	2380			
VA (Fr.)	175		<b>175</b>	<b>188</b>	-13
Humbaur HAT 3500	3500	2890			
VA (Fr.)	203		<b>203</b>	<b>206</b>	-3
Schmid VA357523	3500	1880			
VA (Fr.)	203		<b>203</b>	<b>169</b>	34
Zbinden 5000-S	5000	3870			
VA (Fr.)	287		<b>287</b>	<b>244</b>	43
Müller Mittelal DHK 10	10000	7370			
VA (Fr.)	567		<b>567</b>	<b>394</b>	173