

Sitzung vom 18. November 2015

1085. Interpellation (Manipulation von Abgaswerten und ungerechtfertigten Vergünstigungen bei der kantonalen Verkehrssteuer)

Die Kantonsräte Jonas Erni, Wädenswil, und Beat Bloch, Zürich, sowie Kantonsrätin Barbara Schaffner, Otelfingen, haben am 28. September 2015 folgende Interpellation eingereicht:

Seit Januar 2014 kommen Autohalter im Kanton Zürich in den Genuss von deutlich günstigeren Verkehrssteuern, sofern sie ein sparsames Fahrzeug einlösen. Diese Vergünstigungen betragen bis zu 80% bei der Energieetikette mit A-Effizienzklassifizierung und richten sich nach dem CO₂-Ausstoss.

Die in den USA aufgedeckten Manipulationen der Abgaswerte durch VW betreffen voraussichtlich auch die in der Schweiz verkauften Modelle. Es ist zudem nicht auszuschliessen, dass weitere Automarken betroffen sein könnten. Gemäss Fachleuten muss davon ausgegangen werden, dass die Manipulationen auch zu einem höheren Dieserverbrauch und damit zu einem höheren CO₂-Ausstoss führen, womit solche Fahrzeuge die A- oder B-Klassierung auf der Energieetikette verlieren würden.

Dies würde bedeuten, dass dem Kanton Zürich aufgrund solcher betrügerischen Software-Manipulationen grössere Mindereinnahmen entstanden sind. Eine Rückforderung des gewährten Steuerrabatts beim Halter oder bei der Halterin wäre jedoch unrealistisch und unfair, zumal der Käufer bzw. die Käuferin ein solches Auto gutgläubig erworben hat. Die Rückforderungen müssten folglich beim Fahrzeughersteller respektive beim Importeur geltend gemacht werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird bei der Gewährung von Verkehrssteuerrabatten lediglich auf die Angaben der Hersteller abgestellt oder werden dazu eigene Messungen vorgenommen?
2. Werden im Kanton Zürich die Abgaswerte aller Fahrzeugmarken von einem unabhängigen Prüfinstitut unter Verwendung der realitätsnahen Messmethode der «Real Driving Emissions» getestet?
3. Kann davon ausgegangen werden, dass bei vielen Fahrzeugmarken- und Modellen die deklarierten CO₂-Werte nicht den realen Ausstossmengen entsprechen?

4. Wie hoch sind die zu Unrecht gewährten Rabatte bei der kantonalen Verkehrssteuer aufgrund der bisher bekannten Abgasmanipulationen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die rechtliche Situation betreffend allfälliger Rückforderungen?
6. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die aufgrund der Manipulation unrechtmässig entgangenen Verkehrssteuereinnahmen von den betreffenden Fahrzeugherstellern zurück gefordert werden sollen und nicht von den Fahrzeughaltern?
7. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die betreffenden Rückforderungen geltend zu machen?
8. Hat VW durch die Manipulation gegen straf- oder zivilrechtliche Normen des Bundes oder des Kantons Zürich verstossen? Falls Ja, gegen welche?
9. Sind in der Schweiz kantonsübergreifende rechtliche Schritte gegen VW geplant? Falls Ja, welche und wer leitet diese ein?
10. Wie will der Regierungsrat in Zukunft sicherstellen, dass keine unzulässigen Verkehrssteuerrabatte mehr gewährt werden?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Jonas Erni, Wädenswil, Beat Bloch, Zürich, und Barbara Schaffner, Otelfingen, wird wie folgt beantwortet:

Für eine Zulassung auf schweizerischen Strassen benötigen serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger eine Typengenehmigung. Diese liegt ausschliesslich in der Zuständigkeit des Bundes (Art. 12 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 747.01] und Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen [TGV; SR 747.511]). Der Bundesrat kann auf eine schweizerische Typengenehmigung verzichten, wenn eine ausländische Typengenehmigung vorliegt, die aufgrund von Ausrüstungs- und Prüfvorschriften erteilt worden ist, die den in der Schweiz geltenden gleichwertig sind. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt ein Fahrzeugtypenregister (TARGA), das sämtliche für die Zulassung und Überprüfung der Fahrzeuge benötigten Daten enthält. Dies gilt auch für die Abgas-, Geräusch- und Treibstoffverbrauchswerte. Das ASTRA kann jederzeit Konformitätsüberprüfungen anordnen, die Typengenehmigung entziehen sowie ein Verkaufsverbot oder einen Rückruf anordnen.

Bei den vorliegend betroffenen Fahrzeugtypen des VW-Konzerns erteilte das ASTRA die schweizerischen Typengenehmigungen aufgrund von EG-Gesamtgenehmigungen. Es übernahm die dortigen Daten.

Zu Frage 1:

Das Strassenverkehrsamt stellt für die Erhebung der Verkehrsabgaben auf die amtlichen Daten des ASTRA ab.

Zu Frage 2:

Das Strassenverkehrsamt lässt für die Fahrzeugzulassung und die Erhebung der Verkehrsabgaben keine eigenen Messungen durchführen. Für die Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit ist es unabdingbar, dass alle Kantone sich auf die amtlichen Daten des Bundes stützen, die auf einem international anerkannten und genau reproduzierbaren System beruhen.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 78/2013 betreffend Mit Etikettenschwindel zu tieferen Verkehrsabgaben? festgehalten, dass ihm bekannt ist, dass zwischen Werkangabe und tatsächlichem Verbrauch in der Fahrpraxis regelmässig Differenzen bestehen.

Zu Frage 4:

Aufgrund der bis jetzt zur Verfügung stehenden amtlichen Informationen kam es zu Manipulationen der NO_x-Werte (Stickoxide). Dies allein führte nicht zur Gewährung ungerechtfertigter Rabatte bei den Verkehrsabgaben, da für den seit 1. Januar 2014 eingeführten Bonus die CO₂-Werte und die Energieeffizienzklasse eines Personewagens massgebend sind. Neuesten Medienberichten ist zu entnehmen, dass der VW-Konzern auch Falscheinstufungen des CO₂-Ausstosses eingestanden habe. Sollte sich bewahrheiten, dass ein Teil der Manipulationen zu tiefe CO₂- und Verbrauchswerte ergeben haben, wird genau zu prüfen sein, ob der Kanton Zürich gestützt darauf zu wenig Verkehrsabgaben erhoben hat. Dazu müssen allerdings zuerst die betroffenen Motoren und deren korrekte CO₂-Werte sowie Fahrzeugimporte in die Schweiz und Fahrzeugeinlösungen im Kanton Zürich bekannt sein.

Zu Fragen 5–7:

Die Frage nach der Nachforderung von zu Unrecht gewährten Verkehrsabgabenrabatten lässt sich zum heutigen Zeitpunkt mangels gesicherter Fakten nicht beantworten. Den Bonus von den Halterinnen und Haltern, die ihr Fahrzeug in gutem Glauben erworben haben, zurückzufordern ist aber in jedem Fall nicht beabsichtigt. Ein zwischen den Kantonen und

dem Bund koordiniertes Vorgehen in der Angelegenheit ist sinnvoll, nachdem sich der VW-Konzern in einem Schreiben an die EU-Finanzminister und an das Eidgenössische Finanzdepartement zur Übernahme von höheren Fahrzeugsteuern wegen korrigierter CO₂-Werte bekannt haben soll.

Zu Fragen 8 und 9:

Die straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten werden die örtlich und sachlich zuständigen Justizbehörden zu entscheiden haben, wobei die Schweizer Staatsanwälte-Konferenz und die Bundesanwaltschaft über eingekommen sind, sämtliche in der Schweiz eingereichten Strafanzeigen in Sachen VW/«Abgasaffäre» bei der Bundesanwaltschaft zusammenzuführen.

Zu Frage 10:

Das Strassenverkehrsamt muss sich bei der Fahrzeugzulassung und der Erhebung der Verkehrsabgaben auf amtliche Daten des Bundes abstützen (vgl. Beantwortung der Frage 2). Der Bundesrat hat am 12. August 2015 bei der Beantwortung der Interpellation 15.3746 (Motorfahrzeuge. Überfällige Anpassung des Normverbrauches an die Realität) ausgeführt, dass bei der Einführung des neuen, weltweit harmonisierten Fahrzyklus und Verbrauchstestes (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure, WLTP) ungefähr im Herbst 2017 durch die Europäische Union (EU) die Schweiz das neue Verfahren zeitgleich übernehmen werde. Dieser neue Fahrzyklus soll die erkannten Mängel des heute verwendeten Neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) beheben und den neuesten Stand der Technik berücksichtigen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi