

**A N F R A G E** von Martin Farner (FDP, Oberstammheim), Peter Uhlmann (SVP, Dinhard) und Jürg Sulser (SVP, Otelfingen)

betreffend Auswirkungen der Verkehrsabgaben ab 1. Januar 2014

Das Zürcher Stimmvolk hat am 17. Juni 2012 der Vorlage zum neuen Verkehrsabgabengesetz mit 58,3 Prozent zugestimmt. Da eine Besteuerung anhand des Treibstoffverbrauchs auf kantonaler Ebene nicht realisierbar erschien, setzte das Parlament in der Vorlage auf eine Erhöhung der Abgaben bei schweren und hubraumstarken Fahrzeugen. Das neue Verkehrsabgabengesetz (VAG) sowie die Verkehrsabgabenverordnung (VAV) vom 13. März 2013 wurden per 1. Januar 2014 in Kraft gesetzt.

Weil die Abgaben auf Lieferwagen stark steigen, holen sich Unternehmer Nummernschilder aus anderen Kantonen. Wir wissen von mehreren Gewerblern, welche die Zürcher Nummern an ihren Lieferwagen gegen andere ausgetauscht haben. Vor allem bei den schweren Motorfahrzeugen ist die neue Strassenverkehrsabgabe viel teurer geworden. Zürcher Gewerbler fahren deshalb zunehmend mit anderen Autonummern - und bezahlen weniger. Dieser Kniff bietet sich auch für Gewerbetreibende in anderen Gegenden des Kantons an. Denn die Nachbarkantone Aargau, Schwyz und Zug erheben ebenfalls tiefere Abgaben auf Lieferwagen als Zürich.

Es gibt ganz klare Vorgaben, an die sich die Strassenverkehrsämter der umliegenden Kantone selbstverständlich halten. So muss ein Fahrzeug, das in einem anderen Kanton eingelöst werden soll, beispielsweise einen Halter mit entsprechendem Wohnsitz im Kanton haben. Das heisst, dass diese Fahrzeuge über Nacht dort parkiert sein müssen. Das ist natürlich ganz einfach zu bewerkstelligen. Der eine oder andere Angestellte kommt ohnehin von dort und fährt nach der Arbeit im Firmenwagen nach Hause.

Bei einem Kantonswechsel, zum Beispiel mit einer Fahrzeugeinlösung im Thurgau oder in Schaffhausen, liegen die Abgaben auf einen Lieferwagen etwa zwei Drittel unter dem Zürcher Niveau. Ein Lieferwagen mit 3'000 Kubikzentimeter Hubraum kostete bis anhin in Zürich 476 Franken. Ab diesem Jahr kostet dieser Lieferwagen 1'138 Franken, also 139 Prozent mehr als im Vorjahr.

Im Kanton Thurgau betragen die Gebühren für einen solchen Lieferwagen derzeit nur 408 Franken. Das macht bei einem Fahrzeug somit einen substantiellen Kostenunterschied in der Höhe von 730 Franken aus.

Ein Lieferwagen mit 3'000 Kubikzentimetern Hubraum kostet in Schaffhausen sogar nur 384 Franken, also noch einmal weniger als im Kanton Thurgau. So lassen sich schon bei einer kleinen Flotte bald einmal ein paar Tausend Franken sparen. Kein Wunder also, haben sich findige Gewerbler nach nachvollziehbaren Alternativen umgesehen - und diese auch gefunden.

Die Zunahme der eingelösten Fahrzeuge im Thurgau, Schaffhausen, Aargau, Zug, etc. ist in den Randgebieten im Kanton Zürich bereits nach wenigen Wochen klar spürbar. Und dem Kanton (sowie indirekt den Gemeinden) entgehen so wichtige Einnahmen, die beispielsweise zum Unterhalt des Strassennetzes dringend gebraucht werden.

Wir sehen deshalb deutlichen Handlungsbedarf und bitten den Regierungsrat um die zeitnahe Prüfung und Bewertung der Sachlage gemäss nachfolgendem Fragenkomplex:

1. Wie sehen die Bewegungen der verschiedenen Kategorien im Kanton Zürich in den Jahren 2011, 2012 und 2013 aus (absolut und in Franken)?
  - a. Verkehrsabgaben Personenwagen, Kleinbusse (leichte Motorwagen) bis 3,5 t
  - b. Verkehrsabgaben Lieferwagen / leichte Sattelschlepper
  - c. Verkehrsabgaben schwere Personen-/ Motorwagen (Wohnmobile, Verkaufswagen) über 3,5 t
2. Wie verhalten sich die Unterschiede bei den Gebühren mit den umliegenden Kantonen (SH, TG, AG, SZ und ZG)?
3. Wie hoch werden die entgangenen Verkehrsabgabegebühren durch das Einlösen von Fahrzeugen in Nachbarkantonen eingeschätzt?
4. Wie sieht der Regierungsrat einer nationalen Harmonisierung der Verkehrsabgabegebühren in allen Kantonen entgegen?
5. Wie sieht der Regierungsrat die Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der Unternehmungen im Wirtschaftskanton Zürich?
6. Was unternimmt der Regierungsrat gegen diese Wettbewerbsverzerrung?
7. In welcher Form profitieren die Gemeinden von den höheren Verkehrsabgabegebühren?
8. Wie viel Geld fliesst von den Verkehrsabgaben in die Gemeinden für den kommunalen Strassenunterhalt?

Martin Farner  
Peter Uhlmann  
Jürg Sulser