

Antrag des Regierungsrates vom 2. Februar 2000

**3753**

**A. Verkehrsabgabengesetz  
(Änderung)**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in einen Antrag des Regierungsrates vom  
2. Februar 2000,

*beschliesst:*

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

§ 2. Die Verkehrsabgabe bemisst sich nach Hubraum, nach Ge-  
samtgewicht oder nach Gesamtgewicht und Hubraum. Für jeden Be-  
messungsfaktor werden eine Mindestabgabe und Zuschläge festgelegt.

Die jährliche Abgabe beträgt:

a) für leichte Motorwagen mit Hubkolbenmotor:	
bis 800 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 200.—
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 16.25
sowie zusätzlich	
bis 1200 kg Gesamtgewicht	Fr. 40.—
von 1201 bis 2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 80.—
über 2000 kg Gesamtgewicht	Fr. 120.—
b) für Lastwagen und Gesellschaftswagen:	
bis 4000 kg Gesamtgewicht	Fr. 624.—
Zuschlag für eine Erhöhung des Gesamtgewichts um je weitere volle oder angebrochene 500 kg	
bis 10 000 kg	Fr. 48.—
von 10 001 bis 20 000 kg	Fr. 60.—
über 20 000 kg	Fr. 72.—

2

- |   |           |
|---|-----------|
| c) für Motorräder mit Hubkolbenmotor:   |           |
| bis 300 cm <sup>3</sup> Hubraum   | Fr. 60.—  |
| Zuschlag für je weitere volle oder<br>angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum                | Fr. 15.—  |
| d) für Anhänger an Motorwagen:  |           |
| bis 500 kg Gesamtgewicht  | Fr. 145.— |
| Zuschlag für eine Erhöhung des Gesamtgewichts<br>um je weitere volle oder angebrochene 500 kg |           |
| bis 5000 kg   | Fr. 15.—  |
| über 5000 kg  | Fr. 20.—  |

§ 19 a. Die Verkehrsabgabe gemäss § 2 wird für Motorwagen, deren Kraftstoffverbrauch pro 100 km 4,6 Liter Diesel oder 5 Liter Benzin nicht überschreitet, während vier Jahren ab Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung um 50% herabgesetzt. Massgebend ist der Verbrauchswert gemäss Typengenehmigung. Für Motorwagen, die nicht typengenehmigt sind oder für die gemäss Typengenehmigung keine oder mehrere Verbrauchswerte vorliegen, muss der Halter den Verbrauchswert durch eine von der zuständigen Bundesstelle anerkannte Prüfstelle bestätigen lassen.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

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

- I. Das Postulat KR-Nr. 261/1995 wird als erledigt abgeschrieben.
  - II. Die Motion KR-Nr. 400/1998 wird nicht überwiesen.
  - III. Mitteilung an den Regierungsrat.
-

## **Weisung**

### **I. Ausgangslage**

Die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich beruhen auf dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes des Bundes (Verkehrsabgabengesetz) vom 11. September 1966. Sie werden von den Halterinnen und Haltern der Motorfahrzeuge, Anhänger und Motorfahräder erhoben. Die Abgaben werden heute im Wesentlichen nach der Grösse des Motorhubraumes, bei Lastwagen und Anhängern nach der Nutzlast bemessen. Die Halterinnen und Halter von Motorfahrädern werden mit einer Pauschale belastet. Der Reinertrag der Verkehrsabgaben fliesst in den Strassenfonds.

Auf den 1. Januar 1973 sind die Verkehrsabgaben letztmals um 25% erhöht worden (Ausgleich der Teuerung der Jahre 1966 bis 1972). Seither sind alle Versuche, die Abgaben zu erhöhen, gescheitert; letztmals in der Volksabstimmung vom 24. September 1995.

Mit dieser Vorlage sollen lediglich 20% der seit 1973 eingetretenen Teuerung von 117% ausgeglichen und dem Strassenfonds dringend benötigte finanzielle Mittel zugeführt werden. Ferner wird das heutige Bemessungssystem für die Verkehrsabgaben aus umweltpolitischer Sicht verfeinert.

### **II. Die Notwendigkeit höherer Verkehrsabgaben**

#### *1. Die finanzielle Lage des Strassenfonds*

Seit dem Inkrafttreten des Strassengesetzes auf den 1. Januar 1983 ist die Finanzierung des Strassenwesens wie folgt geregelt: Der Reinertrag der Verkehrsabgaben, im Jahr 2001 rund 250 Mio. Franken, wird dem Strassenfonds zugewiesen. Zusätzliche Einnahmen, zurzeit rund 30 Mio. Franken pro Jahr, fliessen dem Strassenfonds aus den vom Bund erhobenen Treibstoffzöllen sowie Abgaben für Autobahnvignetten und Schwerverkehrsabgaben zu. Zudem kann der Kantonsrat jährlich mit dem Budget Einlagen aus den allgemeinen Staatsmitteln in den Strassenfonds vornehmen, soweit dessen Mittel nicht ausreichen. Von dieser Möglichkeit wurde letztmals 1992 Gebrauch gemacht (50 Mio. Franken).

Der Kanton finanziert aus dem Strassenfonds seinen gesamten Aufwand für Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie die Staatsbeiträge an Gemeindestrassen. Zu den Staatsstrassen gehören auch die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Ge-

biet der Städte Zürich und Winterthur sowie die Fuss-, Reit-, Wander- und insbesondere Radwege, die in den regionalen Verkehrsplänen festgesetzt sind.

Der Aufwand des Kantons für das Strassenwesen war von 1983 bis 1995 ständig höher als die Einnahmen des Strassenfonds. Die Aufwandüberschüsse wurden aus dem Kapital des Strassenfonds gedeckt, das zu Beginn (Eingangsbilanz 1982) mit rund 410 Mio. Franken dotiert und in knapp zehn Jahren erschöpft war. Trotz intensiven Sparanstrengungen musste die Staatskasse in den Jahren 1991 bis 1995 für den jährlichen Rechnungsausgleich Vorschüsse gewähren. Seither mussten auf Grund gesetzlicher Bestimmungen Rückzahlungen vorgenommen werden. Per Ende 1998 betrug die Überschuldung des Strassenfonds rund 47 Mio. Franken. Eine wesentlich stärkere Verschlechterung der finanziellen Situation des Strassenfonds konnte nur durch den Einsatz von allgemeinen Steuergeldern in den Jahren 1989 bis 1992 und durch fortgesetzte einschneidende Sparmassnahmen in den Neunzigerjahren vermieden werden, was jedoch dazu führte, dass zunehmend auch die Erfüllung dringlicher Bau- und Unterhaltsaufgaben zeitlich hinausgeschoben werden musste.

## *2. Alternativen zu einer Erhöhung der Verkehrsabgaben?*

Die Zustimmung zur Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) am 27. September 1998 lässt ab dem Jahr 2001 zusätzliche finanzielle Leistungen des Bundes für das kantonale Strassenwesen erwarten (im Durchschnitt der nächsten zehn Jahre rund 30 Mio. Franken jährlich), die jedoch nicht ausreichen, um den Strassenfonds nachhaltig zu sanieren, weil der LSVA-Anteil für den Kanton Zürich auf Grund einer klaren Anweisung des Bundes für den Nationalstrassenbau eingesetzt werden muss, insbesondere für den Üetliberg- und den Isisbergtunnel sowie in den Folgejahren für die Sihltiefstrasse, Sihlhölzli bis Letten, und den Stadttunnel, Letten bis Irchel.

Ohne zusätzliche Erträge aus einer verursachergerechten Anpassung der kantonalen Verkehrsabgaben könnte der Strassenfonds nur saniert werden, wenn die Ausgaben für die Staatsstrassen und die Staatsbeiträge an Gemeindestrassen während mehrerer Jahre weiter drastisch gesenkt würden und hernach weit unter dem heutigen Niveau verblieben. Beides lässt sich angesichts der Verpflichtungen des Kantons im Strassenwesen nicht verantworten, umso weniger, als neue Aufgaben und Verpflichtungen hinzugekommen sind, die im Haushaltsplan zu berücksichtigen sind. Der Unterhalt müsste so stark eingeschränkt werden, dass die Verkehrssicherheit und die Substanz

erhaltung der Strassen und ihrer Bauwerke (Tunnel, Brücken, Entwässerungsanlagen usw.) nicht mehr gewährleistet werden könnten. Auf die Verwirklichung von Entlastungsbauten im Staatsstrassennetz müsste zudem verzichtet werden, und es könnten weitere Wünsche der Bevölkerung und der Gemeinden nicht berücksichtigt werden.

Um die anstehenden Aufgaben und neuen Verpflichtungen ausserhalb der Nationalstrassen wahrnehmen zu können, ist zur Sicherung der Strassenfinanzierung eine Anhebung der Verkehrsabgaben-Ansätze um durchschnittlich 20% auf den 1. Januar 2001 unabdingbar. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass der Kanton beim Nationalstrassenunterhalt höhere Bundesbeiträge erhält, was allerdings durch die Bundesversammlung noch zu beschliessen ist.

### 3. Zusätzlicher Finanzbedarf für neue Aufgaben und Verpflichtungen

Zur Finanzierung der anstehenden Aufgaben und neuen Verpflichtungen ist eine Verkehrsabgabenerhöhung von insgesamt 20% erforderlich. Sie setzt sich wie folgt zusammen:

<b>Bereich</b>	Zusätzlicher Aufwand pro Jahr (Mio. Fr.)	Notwendige Abgaben Erhöhung (%)
a) Gebühren zu Gunsten von Städten und Gemeinden für die Ableitung von Meteorwasser aus Bereichen von Staatsstrassenanlagen (Verwaltungs-/ Bundesgerichtsentscheid)	10	4
b) Koordination des strassengebundenen Gesamtverkehrs durch die etappenweise Umsetzung eines integrierten Verkehrsmanagements (50% der Kosten zu Lasten des Strassenfonds)	5	2
c) Vermehrt notwendige Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen zur langfristigen Erhaltung von Bauwerken, wie Brücken, Tunnels und Entwässerungsanlagen	10	4
d) Bau (bzw. Kapitalfolgekosten) kantonaler Umfahungsstrassen für die Entlastung der Bevölkerung	25	10
<b>Insgesamt</b>	<b>50</b>	<b>20</b>

*Begründung:*

- a) Das Verwaltungsgericht hat am 19. November 1996 entschieden, dass der Staat für die Ableitung von Meteorwasser aus Bereichen von Staatsstrassenanlagen gegenüber den Gemeinden gebührenpflichtig ist. Auf eine staatsrechtliche Beschwerde des Kantons ist das Bundesgericht mit Entscheid vom 19. Mai 1998 nicht eingetreten. Der Kanton wird somit künftig den Städten und Gemeinden Gebühren von jährlich rund 10 Mio. Franken entrichten, die verursachergerecht dem Strassenfonds anzulasten sind. *Es handelt sich um eine zusätzliche gebundene Ausgabe.*
- b) Im «Massnahmenplan Lufthygiene» ist vorgesehen, das Strassenetz in den Agglomerationen von Zürich und Winterthur sowie weiteren verkehrsüberlasteten Räumen im Rahmen eines integrierten Verkehrsmanagements (IVM) so zu bewirtschaften, dass beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null gesenkt werden. Die Beispiele von Stadt und Kanton Bern sowie verschiedener europäischer Städte zeigen, dass die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ein wesentliches Element für die Standortgunst einer Wirtschaftsregion darstellt und mit Verkehrsmanagementsystemen wesentlich verbessert werden kann. Für den Aufbau und den Betrieb des IVM sind aus dem Strassenfonds jährliche Aufwendungen von rund fünf Mio. Franken erforderlich.
- c) Zur langfristigen Erhaltung von Brücken, Tunnels und unterirdischen Entwässerungsanlagen des kantonalen und regionalen Strassennetzes ist vor allem für die älteren, meist über 30-jährigen Objekte ein – im Vergleich zu den letzten 10–15 Jahren – grösserer Unterhaltsbedarf gegeben. Der jährliche Mitteleinsatz in % des Substanzwertes müsste für solche Anlagen folgende Werte erreichen:
- Kunstbauten (Brücken, Stützmauern usw.) zur weiteren Gewährleistung der Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit: 2,5%
  - Tunnelinnenbauten, Lärmschutzwände, Überdeckungen usw. hinsichtlich der Erhaltung ihrer Sicherheit und Funktionsfähigkeit: 3,0%
  - Entwässerungsanlagen (Erhaltung der Saug- und Abzugfähigkeit unter Beachtung des Gewässerschutzes): 1,0%
- Daraus ergibt sich in Zukunft ein jährlicher Mehrbedarf von 10 Mio. Franken.

- d) Für die sich ergebenden Kapitalfolgekosten aus zusätzlicher Investitionstätigkeit für Grossbauten im Staatsstrassenbereich (Autobahnzusammenschluss Kloten und weitere Entlastungsbauten für die Bevölkerung) muss mit einem zusätzlichen jährlichen Aufwand von rund 25 Mio. Franken gerechnet werden. In diesem Betrag mit berücksichtigt sind die Kapitalfolgekosten aus den Abgeltungen an die Städte Zürich und Winterthur im Rahmen der Baupauschaleregelungen.

Die beantragte Erhöhung der Verkehrsabgaben ist in Anbetracht der Finanzlage des Strassenfonds, der Grösse des Mittelbedarfs für bevorstehende Aufgaben und neue Verpflichtungen im Strassenwesen sowie der Länge des Zeitraums seit der letzten Abgabenerhöhung (28 Jahre) massvoll. Die Abgabenerhöhung erlaubt es sodann, den Anteil des Kantons an künftigen Aufgaben zu finanzieren und dabei möglichst keine allgemeinen Staatsmittel zu beanspruchen. Neben den im Auftrag des Bundes wahrzunehmenden Verpflichtungen für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen schafft die Abgabenerhöhung wieder Spielraum dafür, rein kantonale Aufgaben im Strassenwesen zu erfüllen und einige wenige, aber dringende Entlastungsbauten für die Bevölkerung zu verwirklichen.

### **III. Bemessung der Verkehrsabgaben**

#### *1. Bemessungsgrundlagen*

Die kantonalen Verkehrsabgaben sind Abgaben für die Verkehrsberechtigung von Fahrzeugen. Sie sind gemessen an den Abgaben, die der Bundeskasse aus der Belastung des Treibstoffes zufließen, verhältnismässig unbedeutend. Dennoch werden die Erhebungsgrundlagen immer wieder diskutiert. Im Vordergrund stehen dabei das Verursacherprinzip (vor allem das Ausmass der Inanspruchnahme und der Belastung des Strassennetzes) und umwelt- sowie energiepolitische Anliegen. Ziel ist, über die steuerliche Belastung der Fahrzeughalterin bzw. des Fahrzeughalters auf die Auswahl der Fahrzeuge und das Mass der Fahrzeugnutzung Einfluss zu nehmen, indem Bemessungselemente wie Abgasemissionen, Lärmentwicklung, Energieverbrauch oder Fahrleistungen berücksichtigt werden, was allerdings technisch und administrativ komplex ist.

Aus administrativen Gründen muss umgekehrt der Steuerbezug einfach und zuverlässig und müssen die Bemessungsgrundlagen eindeutig und anerkannt sein. Im Blick auf den eher niedrigen Steuer-

betrag pro Fahrzeug müssen Streitigkeiten darüber praktisch ausgeschlossen sein. Bei rund 700 000 Fahrzeugen, für die jährlich Steuerrechnungen zu verschicken sind, wäre sonst ein grosser Verwaltungsapparat nötig. Der Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer im Sinne einer Lenkungsabgabe sind deshalb Grenzen gesetzt.

Die Überprüfung der Tauglichkeit von Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung hat gezeigt, dass mit der Berücksichtigung des Gesamtgewichts eines Fahrzeugs den zuvor genannten Anliegen gegenüber heute vermehrt Rechnung getragen werden könnte, da das Fahrzeuggewicht Strassenbelastung und Treibstoffverbrauch wesentlich beeinflusst. Der Übergang zur Besteuerung nach dieser bundesrechtlich definierten Grösse ist allerdings nicht für alle Fahrzeuggruppen (leichte Motorwagen, Lastwagen, Motorräder usw.) in gleicher Weise geeignet. Die Vorteile rechtfertigen jedoch einen differenzierten Einbezug des Gesamtgewichts und eine entsprechende Änderung des heutigen Steuertarifs. Im Hinblick auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die ebenfalls das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage enthält, bewirkt der Systemwechsel zudem eine Harmonisierung (koordinierte Politik) und eine verbesserte Transparenz für die Fahrzeughalterin und den Fahrzeughalter.

Zur weiter gehenden Berücksichtigung von Verursacherprinzip und Umweltanliegen wünschbar wäre der Einbezug von Fahrleistung und Treibstoffverbrauch. Sowohl eine Erhebung der Fahrleistung als auch ein Zuschlag auf den Treibstoffpreis kommen indessen als Grundlage für die kantonale Motorfahrzeugsteuer nicht in Betracht. Zum einen, weil der Einbau technischer Einrichtungen in Fahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht zur Erfassung der Fahrleistung bundesrechtlich nicht vorgeschrieben ist und die heute in Fahrzeugen vorhandenen Messgeräte die für eine rechtsgleiche Erhebung von Abgaben erforderliche und überprüfbare Genauigkeit nicht aufweisen. Zum anderen, weil eine kantonale Abgabe auf dem Treibstoffpreis zu schwierig und aufwendig wäre und zudem leicht umgangen werden könnte. Einfach und sinnvoll wäre einzig die Erhebung einer einheitlichen zusätzlichen Abgabe durch den Bund. Am 15. März 1998 haben die Stimmberechtigten der Einreichung einer Standesinitiative betreffend Einführung einer eidgenössischen Motorfahrzeugsteuer, die über einen Zuschlag auf die Preise von Benzin und Diesel erhoben werden und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern ersetzen soll, zugestimmt. Die Bundesversammlung hat diese Initiative klar abgelehnt.



## *2. Begünstigung oder Mehrbelastung bestimmter Fahrzeugkategorien*

Der individuelle Personen-Strassenverkehr ist heute in der Schweiz mit rund 20% am gesamten Endenergieverbrauch beteiligt. Der Verbrauch ist im Gegensatz zum Energiebedarf für die Raumheizung nach wie vor wachsend. Zwar verbraucht der einzelne Personewagentyp bei gleicher Motorengrösse immer weniger Benzin. Seit 1979 nimmt jedoch die Zahl der mit kleineren Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge ab, während sich die Zahl der Fahrzeuge mit grösserem Hubraum und Gewicht erhöht hat. Da der Verbrauch ungefähr proportional mit dem Gewicht steigt, bleibt der durchschnittliche Treibstoffverbrauch trotz technischem Fortschritt etwa gleich. Zur Förderung des Kaufs von energiesparsamen Motorwagen soll deshalb eine Begünstigung geschaffen werden. Während vier Jahren ab Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung sollen Halterinnen und Halter von Motorwagen, deren Kraftstoffverbrauch pro 100 km 4,6 Liter Diesel oder 5 Liter Benzin nicht überschreitet, 50% weniger Verkehrsabgabe entrichten müssen. Massgebend ist der Verbrauchswert gemäss Typen genehmigung oder gemäss Bestätigung einer vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation anerkannten Prüf stelle. Die finanziellen Auswirkungen dieser Begünstigung sind schwer abzuschätzen. Wenn davon ausgegangen wird, dass für begünstigte Fahrzeuge die Verkehrsabgabe von durchschnittlich 350 Franken um 50% herabgesetzt wird, so könnte sich bei einer geschätzten Anzahl von 5000 solcher Motorwagen ein Steuerausfall von rund 875 000 Franken im Jahr 2001 ergeben.

Eine über die ordentlichen Abgaben hinausgehende Belastung von Fahrzeugen mit hohem Treibstoffverbrauch steht hingegen nicht zur Diskussion. Die Strassenverkehrsämter verfügen erst seit dem 1. Oktober 1997 über Werte zum spezifischen Treibstoffverbrauch neu typengeprüfter Personewagen. Für die anderen Fahrzeugkategorien, für alle selbst importierten und älteren Fahrzeuge sind keine amtlichen Daten über den Verbrauch vorhanden. Die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen mit hohem Verbrauch mit zusätzlichen Abgaben zu belegen, wäre demzufolge nur über den unverhältnismässigen Aufwand eines durch die Verwaltung erbrachten Nachweises möglich.

Ein vom Kantonsrat am 18. November 1996 überwiesenes Postulat (KR-Nr. 261/1995) verlangt die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Einrichtung eines Fonds, aus dem beim Kauf energiesparsamer Personen- und Lieferwagen Investitionsbeiträge ausgerichtet werden. Die Förderbeiträge sollen umso höher sein, je energiesparsamer das Fahrzeug ist. Die Mittelbeschaffung soll über einen Zuschlag auf die Verkehrsabgaben für energieintensive Personen- und Lieferwagen erfolgen. Der Zuschlag soll umso höher sein, je energieintensi-

ver das Fahrzeug ist. Mit der vorgelegten Änderung des Verkehrsabgabengesetzes wird das Anliegen des Postulates im Wesentlichen erfüllt.

Die noch nicht überwiesene Motion KR-Nr. 400/1998 verlangt progressive Verkehrsabgaben, die auf den Energieverbrauchscoeffizienten der Fahrzeuge beruhen. Motorfahrzeuge mit tiefem Energieverbrauch seien teilweise von den Abgaben zu befreien und solche mit hohen Abgasemissionen stärker zu belasten.

Das Fahrzeuggewicht hat einen signifikanten Einfluss auf den Treibstoffverbrauch, was sich rein physikalisch begründen und auch statistisch aufzeigen lässt. Auch zwischen dem Hubraum und dem Normverbrauch besteht eine gewisse, wenn auch weniger ausgeprägte Korrelation. § 19 a der vorliegenden Gesetzesänderung sieht für Fahrzeuge mit sehr geringem Treibstoffverbrauch eine zeitlich befristete Begünstigung vor. Ein höherer Treibstoffverbrauch bedeutet regelmässig auch eine höhere Umweltbelastung. Der Anteil von Fahrzeugen ohne Katalysatoren ist heute klein und weiter im Abnehmen begriffen. Die vorgeschlagene neue Bemessungsgrundlage, die für leichte Motorwagen auf dem Hubraum und dem Gesamtgewicht beruht bzw. für Lastwagen und Gesellschaftswagen neu einen Wechsel von der Nutzlast zum Gesamtgewicht vorsieht, trägt den umwelt- und energiepolitischen Aspekten Rechnung. Die Anliegen der Motion (KR-Nr. 400/1998) werden damit im Wesentlichen erfüllt. Da die Entwicklung der Motoren von Last- und Gesellschaftswagen zurzeit rasch voranschreitet und sich künftige Grenzwerte heute schwierig abschätzen lassen, wäre es gewagt, im jetzigen Zeitpunkt Begünstigungswerte festzulegen. Sie könnten von der technischen Entwicklung in kurzer Zeit überholt sein oder überhaupt nicht realisiert werden. Das gilt für den Schadstoffausstoss als auch für Geräuschgrenzwerte. Zurzeit wird sehr intensiv an der Entwicklung der Brennstoffzelle gearbeitet. Es bestehen Projekte, wonach bereits 2004 die ersten serienreifen Personewagen auf den Markt gebracht werden. Diese neue Technologie könnte bewirken, dass alle besonderen Regelungen, die Bezug auf Abgabenbelastung nach Schadstoffen nehmen, überholt wären.

Der Vollzug der Gesetzesänderung beruht überdies auf gesicherten Daten, sodass das Inkasso der Verkehrsabgaben mit verhältnismässig geringem administrativem Aufwand bewältigt werden kann.

Der Strassenverkehrskommission wurde das modifizierte Bemessungssystem und die Notwendigkeit einer Erhöhung der Verkehrsabgaben anlässlich einer Sitzung vom 22. Oktober 1999 erläutert. Seitens der Kommission zeigte man grundsätzlich Verständnis für neue Modelle, die einer Verfeinerung der Bemessungsgrundlagen aus umweltpolitischer Sicht dienen. Die Kommission ist zudem klar der Meinung, dass für den Kanton Zürich gute Verkehrsinfrastrukturanlagen unverzichtbar sind.

#### **IV. Auswirkungen des vorgeschlagenen Abgabentarifs**

Wie unter Ziffer II vorstehend dargelegt worden ist, muss der Ertrag der Verkehrsabgaben im Kanton um 20 Prozent erhöht werden, damit den dringendsten Bedürfnissen im Strassenwesen Rechnung getragen werden kann. Dies soll mit der Gesetzesrevision in der Weise erreicht werden, dass die in den Abgabegrundlagen teilweise veränderten (Gesamtgewicht), sonst aber im Bestand gleich gebliebenen Fahrzeuggruppen in § 2 je für sich ein um 20 Prozent höheres Ergebnis ausweisen. Die Einführung eines neuen Bemessungselementes führt zwangsläufig zu unterschiedlichen Auswirkungen bei den einzelnen Fahrzeugtypen. Mit dem gewählten Vorgehen lassen sich die Ungleichheiten in vertretbaren Grenzen halten:

*1. Verkehrsabgaben für leichte Motorwagen*

Die Verkehrsabgabenansätze für leichte Motorwagen setzen sich zusammen aus dem heutigen Ansatz gemäss Hubraum und einem Zuschlag in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht. Die Zuschläge wurden so festgesetzt, dass sich der Gesamtertrag um 20% erhöhen wird.

## *2. Verkehrsabgaben für Lastwagen und Gesellschaftswagen*

Die Ansätze werden so festgelegt, dass der Verkehrsabgaben-Gesamtertrag der Lastwagen und Gesellschaftswagen bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand um 20% höher ausfällt.

### 3. Verkehrsabgaben für Anhänger

Anhänger für Motorwagen werden neu ebenfalls nach dem Gesamtgewicht mit Abgaben belastet, allerdings mit geringeren Ansätzen gegenüber den Lastwagen und Gesellschaftswagen.

### 4. Verkehrsabgaben für Motorräder

Da die Gewichtsunterschiede bei den Motorrädern relativ gering sind, soll bei dieser Fahrzeugart die Hubraumbesteuerung beibehalten werden.

Aus den vorstehenden Tabellen ergibt sich, dass die einzelne Halterin bzw. der einzelne Halter durch die heutige Gesetzesvorlage nicht übermässig belastet wird. Die Erhöhung bewegt sich für die Personewagen im Rahmen von 40 bis 120 Franken pro Jahr, was gemessen an der allgemeinen Kostenentwicklung als tragbar erscheint. Die zweckgebundenen kantonalen Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge halten sich im Rahmen von 4% der gesamten jährlichen Auslagen für das betreffende Fahrzeug. Die vorgesehene Erhöhung macht also knapp 1% dieser Gesamtauslagen aus.

Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Fahrzeugzuwachses lässt die vorgeschlagene Erhöhung der Verkehrsabgaben um 20% folgende Bruttoerträge (in Mio. Franken) erwarten:

	2001	2002	2003	2004
Erträge <i>mit</i> Abgabenerhöhung	305	310	315	320
Erträge <i>ohne</i> Abgabenerhöhung	255	260	265	270
Ertragsverbesserung im Strassenfonds				
pro Jahr	50	50	50	50
kumuliert	50	100	150	200

Die Verkehrsabgabe für besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhänger soll weiterhin vom Regierungsrat durch Verordnung geregelt werden können. Wird die Gesetzesrevision gutgeheissen, so nimmt der Regierungsrat in Aussicht, gleichzeitig die in der Verordnung über die Verkehrsabgaben für Motorfahrzeuge und Anhänger vom 23. November 1983 enthaltenen Abgabenansätze entsprechend anzupassen, sodass der Gesamtertrag ebenfalls um 20 % erhöht wird.

### **V. Kosten der Vorlage**

Die Kosten für die Umsetzung dieser Vorlage (notwendige Anpassungen in den Bereichen EDV und Rechnungswesen des Strassenverkehrsamtes) belaufen sich auf rund 150 000 Franken.

### **VI. Schlussbemerkungen und Anträge**

Mit der vorliegenden Änderung des Verkehrsabgabengesetzes sollen die Überschuldung des Strassenfonds auf längere Frist hin beseitigt und Mittel für dringende bauliche Vorhaben zur Verfügung gestellt werden. Bei den Bemessungskriterien für die Verkehrsabgaben werden neu umwelt- und energiepolitisch wichtige Faktoren mit berücksichtigt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Vorlage zur Änderung des Verkehrsabgabengesetzes zuzustimmen, das Postulat KR-Nr. 261/1995 als erledigt abzuschreiben und die Motion KR-Nr. 400/1998 nicht zu überweisen.

Zürich, 2. Februar 2000

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Diener	Husi