

Sitzung vom 23. August 2023

944. Anfrage (Verkehrsabgabe mit ökologischer Lenkungswirkung)

Die Kantonsräte Florian Heer, Winterthur, Benjamin Krähenmann, Zürich, und Florian Meier, Winterthur, haben am 10. Juli 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Im Januar 2022 hat sich der Regierungsrat mit der langfristigen Klimastrategie das Ziel gesetzt, ab 2040 nur noch so viele Treibhausgase zu emittieren, wie aus der Atmosphäre entzogen werden. Gleichzeitig stagnieren die CO₂-Emissionen im Verkehr seit Jahren auf hohem Niveau. Eine aktuelle Analyse von HelloSafe¹, basierend auf Zahlen des Bundesamtes für Statistik, zeigt deutlich, dass der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb immer noch tief ist. Im Kanton Zürich sind erst 22 302 Autos, d. h. 3% des Gesamtbestands elektrisch betrieben. Aktuell liegt die Entwicklung des Bestandes bei +1% jährlich. Das ist angesichts der CO₂-Reduktionsziele des Kantons deutlich zu wenig. Im Kanton Zürich fahren noch immer 92 Prozent der hier zugelassenen Autos mit Benzin oder Diesel, und auch die Anzahl der Fahrzeuge steigt weiterhin an.

Zudem werden die Autos von Jahr zu Jahr immer schwerer und die elektrobetriebenen verstärken diesen Trend. Dies zeigt sich beim Gesamtgewicht bei den Neuzulassungen und wirkt sich nachteilig auf den Verbrauch (Treibstoff- oder Stromverbrauch beim Fahren) sowie die Umweltbelastung (Materialaufwand bei der Fahrzeugproduktion und -entsorgung) aus. Dies ist eine problematische Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund erscheint die aktuelle Ausgestaltung der Verkehrsabgaben (VAG) veraltet. Sie trägt nicht zur Dekarbonisierung des Strassenverkehrs, zur Reduktion der ineffizienten und verbrauchsintensiven, schweren Fahrzeuge und damit zur Erreichung der Klimaziele bei.

Auch der Regierungsrat hat sich am 17. Januar 2022 anlässlich der Motion KR-Nr. 277/2021 im Kantonsrat dahingehen geäußert, dass die VAG kaum eine Kaufentscheidung beeinflussen würde. Er spricht davon, dass die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich 2 bis 3 Prozent der Kosten eines Automobils ausmachen würden.

¹ <https://hellosafe.ch/de/newsroom/elektroautos-studie>

Wir bitten den Regierungsrat darum um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welche Berechnungen stützt sich der Regierungsrat für seine zur Motion KR-Nr. 277/2021 im Rat geäusserten Zahlen?
2. Wie bemisst der Regierungsrat die gewünschte ökologische Lenkungswirkung der bisherigen VAG?
3. Ab welcher Höhe erzielen die Verkehrsabgaben gemäss den Einschätzungen des Regierungsrates eine lenkende Wirkung?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat die Verkehrsabgaben anzupassen, damit diese dazu beitragen, die Klimaziele des Kantons zu erfüllen?
5. Was sind die aktuellen Ziele des Regierungsrates zur klimaverträglichen Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs MIV in Bezug auf Lärm, Antriebsart, Energieverbrauch, Gewicht und Grösse und welche Aspekte der Umwelteffizienz wird der Regierungsrat bei der geplanten Überarbeitung der VAG berücksichtigen?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Florian Heer, Winterthur, Benjamin Krähenmann, Zürich, und Florian Meier, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Seit der Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1), die von den Zürcher Stimmberechtigten am 17. Juni 2012 angenommen worden ist (ABl 2012, 1305; in Kraft seit 1. Januar 2014), gewichten die Bemessungsgrundlagen für die von den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern erhobenen Verkehrsabgaben stärker als bisher, in welchem Ausmass Fahrzeuge die Strasse und die Umwelt belasten. Die Verkehrsabgaben für Personenwagen und Lieferwagen werden seither nach Hubraum und Gesamtgewicht bemessen. Für besonders energieeffiziente und verbrauchsgünstige Fahrzeuge wird eine befristete Ermässigung für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei folgenden Kalenderjahre gewährt. Für leichte Motorwagen mit niedrigem CO₂-Ausstoss werden Ermässigungen von bis zu 80% der Verkehrsabgaben gewährt (§ 10a VAG). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation unterzieht die für die Ermässigungen massgebenden Energieeffizienzkategorien jährlich einer Überprüfung und nimmt eine Neueinteilung aufgrund verschärfter Verbrauchs- und CO₂-Werte vor. Dadurch fallen jeweils nur ein Siebtel aller angebotenen Neuwagenmodelle in die beste Energieeffizienzkategorie A. Die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen bestimmen sich nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie, für Motorräder nach Hubraum und Abgaskategorie. Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sind – wie

nach früherem Recht – von der Pflicht zur Leistung von Verkehrsabgaben befreit (§ 3 VAG), ebenso solche mit Wasserstoffantrieb. In der Weisung zur Gesetzesänderung ging der Regierungsrat von einer beschränkten Lenkungswirkung der Verkehrsabgaben aus, da sie gemessen an den gesamten jährlichen Betriebskosten eines Personenwagens 2–4% ausmachen würden (Vorlage 4688).

Zu Frage 1:

Die Betriebskosten eines Personenwagens setzen sich zusammen aus fixen Kosten (u. a. für Amortisation, Versicherungen, Garagierung, Verkehrsabgaben) und fahrleistungsabhängigen variablen Kosten (u. a. für Treibstoff, Wertverminderung, Reifen, Service). Der Touring Club Schweiz (TCS) beispielsweise errechnet so für einen «Musterpersonenwagen» einen Verkehrsabgabenanteil von 3,3% der jährlichen Betriebskosten (Quelle: tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/kontrollen-unterhalt/kilometerkosten.php).

Zu Fragen 2 und 3:

Für den Kauf eines Automobils sind die verschiedensten Gründe ausschlaggebend. Wie entscheidend dabei die Verkehrsabgaben sind, lässt sich mit Blick nur auf die Fahrzeugzulassungszahlen nicht abschliessend beurteilen. Aus diesem Grund ist auch nicht abschätzbar, ab welcher Höhe die Verkehrsabgaben eine Lenkungswirkung erzielen würden. Für die weitere Verbreitung von alternativen Antrieben wird wohl weniger ihre steuerliche Begünstigung als vielmehr die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten entscheidend sein.

Zu Fragen 4 und 5:

Mit RRB Nr. 729/2021 setzte der Regierungsrat die Strategie und das Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo)» fest. Eine der Stossrichtungen von DiNaMo ist die Förderung des CO₂- und lärmarmen Strassenverkehrs. Gefördert werden soll in erster Linie die Elektrifizierung des Verkehrs im öffentlichen und privaten sowie im Personen- und Güterverkehr. Mit der Elektrifizierung können sowohl der Energiebedarf insgesamt, die Luftschadstoffemissionen als auch die Lärmimmissionen deutlich gesenkt werden. Mit Beschluss Nr. 909/2022 beantragte der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Rahmenkredit von 50 Mio. Franken zur Umsetzung des Förderprogramms «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität» (Vorlage 5842). Damit soll hauptsächlich der Ausbau der Ladeinfrastruktur gefördert werden. Der Kantonsrat bewilligte den Rahmenkredit am 6. Februar 2023. Das Förderprogramm befindet sich in der Umsetzung. Als mittelfristige Massnahme ist die Anpassung der Verkehrsabgaben vorgesehen, wodurch energieeffiziente Antriebsformen stärker als bisher gefördert werden sollen, ohne den motorisierten Individualverkehr unnötig zu subventionieren.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli