

Sitzung vom 5. März 2025

226. Motion (Verkehrsabgaben mit Lenkungswirkung auf SUVs)

Die Kantonsräte Benjamin Krähenmann, Zürich, und Florian Heer, Winterthur, sowie Kantonsrätin Silvia Rigoni, Zürich, haben am 25. November 2024 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Verkehrsabgaben für Personenwagen so auszugestalten, dass diese eine Lenkungswirkung erzielen. Die Verkehrsabgaben sind nach Gesamtgewicht, Hubraum, Leistung, Breite und Höhe der Autofront zu bemessen. Sobald Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und Wasserstoffantrieb einen relevanten Anteil der zugelassenen Personenwagen im Kanton Zürich ausmachen, sind auf diese Fahrzeuge ebenfalls Verkehrsabgaben zu leisten.

Begründung:

741 000 Personenwagen waren Ende September 2023 im Kanton Zürich zugelassen, Tendenz steigend. Die neu zugelassenen Autos sind in drei von fünf Fällen Elektrofahrzeuge oder Hybride, werden immer schwerer und haben immer mehr Leistung.¹ Aus klimapolitischer Sicht ist die Zunahme der Autos mit alternativen Antrieben zwar erfreulich, aber immer noch deutlich zu gering. Noch problematischer ist, dass auch E-Autos und Hybride im Schnitt immer schwerer und leistungsfähiger werden. Diese Gewichts- und Leistungszunahme führt zu einem gesteigerten Energieverbrauch und macht die Effizienzgewinne durch E-Antriebe gleich wieder zunichte. Die Klimaziele des Kantons werden so im Bereich Verkehr nicht erreicht. Eine ausschliessliche Förderung der Elektrifizierung des Verkehrs ist also nicht ausreichend. Zudem ist gemäss der Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage 265/2023² aktuell nicht klar, inwiefern die Verkehrsabgaben eine Lenkungswirkung erzielen. Darum sind die Verkehrsabgaben dahingehend anzupassen, dass eine Lenkungswirkung in Richtung Kleinfahrzeuge, die auch wirklich energieeffizient und weniger klimaschädlich sind, erzielt wird.

¹ <https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/verkehrsgrundlagen/auto-flotte.html>

² <https://parlzhcdws.cmcloud.ch/parlzh5/cdws/Files/054af0dcc5cb4bea95e08ca2f-bd91fbe-332/1/pdf>

Gegenüber sogenannten SUVs weisen kleinere Fahrzeuge weitere Vorteile auf: weniger Materialaufwand bei der Fahrzeugproduktion und -entsorgung sowie weniger Platzbedarf – gerade in Siedlungszentren wie dem Kanton Zürich ist letzterer Punkt zentral. Gewicht und Höhe eines Fahrzeugs beeinflussen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ebenfalls: Je grösser und höher ein Auto, desto schwerer die Verletzungen der Insassinnen und Insassen leichter Autos, der Velofahrenden sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Wahrscheinlichkeit, dass Kinder sterben, ist acht Mal höher, wenn sie von einem SUV angefahren werden, verglichen mit Kindern, die von einem Kleinfahrzeug verletzt werden.³

³ Journal of Safety Research 82 (2022) 275–282: Effects of large vehicles on pedestrian and pedalcyclist injury severity <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437522000810>

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Benjamin Krähenmann, Zürich, Florian Heer, Winterthur, und Silvia Rigoni, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

I. Ausgangslage

Seit der letzten Änderung des Verkehrsabgabengesetzes vom 11. September 1966 (VAG, LS 741.1), die von den Zürcher Stimmberechtigten am 17. Juni 2012 mit 58% Ja-Stimmen-Anteil angenommen worden war (ABl 2021, 1305; in Kraft getreten am 1. Januar 2014), wird für die Bemessung der von den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern erhobenen Motorfahrzeugsteuern stärker gewichtet, in welchem Ausmass Fahrzeuge die Strasse und die Umwelt belasten. So werden seither die Verkehrsabgaben für Personenwagen und Lieferwagen 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 Energieeffizienzkategorien jährlich einer Überprüfung und nimmt eine Neueinteilung aufgrund verschärfter Verbrauchs- und CO₂-Werte vor. Dadurch soll sichergestellt werden, dass jeweils nur ein Siebtel aller angebotenen Neuwagenmodelle in die beste Energieeffizienzkategorie A fällt. Die Abgaben für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen bestimmen sich seither

nach Gesamtgewicht und Abgaskategorie, für Motorräder nach Hubraum und Abgaskategorie. Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sind von der Pflicht zur Leistung von Verkehrsabgaben befreit (§ 3 VAG), ebenso solche mit Wasserstoffantrieb.

In der Strategie und im Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich (DiNaMo, RRB Nr. 729/2021) hat der Regierungsrat festgehalten, dass in erster Linie die Elektrifizierung des Verkehrs im öffentlichen und privaten sowie im Personen- und Güterverkehr gefördert werden soll. Mit der Elektrifizierung können sowohl der Energiebedarf insgesamt als auch die Luftschadstoffemissionen deutlich gesenkt werden. Auch die langfristige Klimastrategie des Regierungsrates (RRB Nr. 128/2022) sieht zur Verminderung des Treibhausgasausstosses im Bereich Mobilität eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr sowie Umstellung auf alternative Antriebe vor. Ein Handlungsschwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität. In diesem Zusammenhang hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 6. Februar 2023 einen Rahmenkredit für das Förderprogramm «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität» bewilligt (Vorlage 5842, ABl 2022-12-16, 2023-02-10).

2. Keine Änderung der Verkehrsabgaben

Den Anliegen der Motion kann aus folgenden Gründen nicht entsprochen werden:

Die Zulassung eines Motorfahrzeugs beruht auf der im Bundesrecht abschliessend geregelten Einteilung in Fahrzeugarten (Art. 10–13 Verordnung vom 19. Juni 1985 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; SR 741.41). SUV (Sports Utility Vehicle) ist keine im Strassenverkehrsrecht aufgeführte Fahrzeugkategorie. Zudem sind die Abmessungen eines Fahrzeugs weder im Informationssystem Verkehrszulassung des Bundes noch in den kantonalen Strassenverkehrsämtern erfasst und werden auch nicht in den Fahrzeugausweisen ausgewiesen. Der Einbezug von Breite und Höhe der Front eines Fahrzeugs für die Bemessung der Verkehrsabgaben ist daher schon faktisch nicht möglich.

Die Leistung eines Motorfahrzeugs ist in den Verkehrszulassungsdaten aufgeführt und wird im Fahrzeugausweis ausgewiesen. Allerdings sind leistungstarke Motoren in der Regel in Fahrzeugen mit grösserem Hubraum und/oder höherem Gewicht eingebaut. Sowohl Hubraum als auch Gewicht werden heute schon bei der Bemessung der Verkehrsabgaben berücksichtigt.

Die in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 265/2023 betreffend Verkehrsabgabe mit ökologischer Lenkungswirkung genannten Zahlen zu den Betriebskosten sind nach wie vor zutreffend. Die Steuern machen danach nur rund 3% der Betriebskosten eines Fahrzeugs aus, weshalb die Lenkungswirkung der Verkehrsabgaben von vornherein als eher klein einzuschätzen ist. Angesichts des hohen Preisniveaus der in der Schweiz gekauften Neuwagen wäre auch bei einer Erhöhung der heutigen Verkehrsabgaben kaum eine Lenkungswirkung zu erzielen.

3. Antrag

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 392/2024 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli