

Volkswirtschaftsdirektion
des Kantons Zürich

**Revision Strassenfinanzierung
(Strassengesetz und Verkehrsabgabengesetz)**

Erläuterungen für die Vernehmlassung

25. März 2009

Inhalt

1. Ausgangslage	3
1.1. Gesamtverkehrskonzept.....	3
1.2. Pendente Vorstösse des Kantonsrats.....	4
1.3. Auswirkungen der International Public Sector Accounting Standards (IPSAS)	5
1.4. Übergeordnetes Recht und Legislaturziele	5
2. Revision des Strassengesetzes	6
2.1. Steuerungsinstrumente (§ 8)	6
2.1.1.Strategie Strassen	6
2.1.2.Finanzplanung Strassen.....	7
2.1.3.Strassenfonds-Planung	7
2.2. Städte Zürich und Winterthur (§§ 43 bis 52)	8
2.2.1.Handlungsbedarf	8
2.2.2.Vorgeschlagene Lösung.....	9
2.3. Verwendung der Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe (§ 28)	10
2.4. Staatsbeiträge an Gemeindestrassen (§§ 28a, 29 bis 32a und 33a).....	11
2.5. Grundeigentümerbeiträge (§§ 33b bis 33d)	12
2.6. Sponsoring (§ 33a).....	13
2.7. Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum (§§ 3, 3a und 37).....	14
3. Weitere Änderungen im Strassengesetz	15
3.1. Projektierungsgrundsätze (§ 14).....	15
3.2. Interessenwahrung gegenüber dem Bund (§ 58a).....	15
3.3. Innerkantonale Zuständigkeit (diverse Bestimmungen).....	15
4. Revision des Verkehrsabgabengesetzes	16
4.1. Ausgangslage.....	16
4.2. Bemessung der Verkehrsabgaben	16
5. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden	21
Anhang: Mustertabellen zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Verkehrsabgabentarife	22

1. Ausgangslage

1.1. Gesamtverkehrskonzept

Mit Beschluss vom 13. September 2006 über das Gesamtverkehrskonzept (GVK, RRB Nr. 1334/2006) hat der Regierungsrat die Stossrichtung für eine grundsätzliche Neuausrichtung der Verkehrsfinanzierung im Strassenbereich aufgezeigt und dabei die Sicherstellung des mittel- und langfristigen Finanzbedarfs für den Betrieb und Unterhalt sowie die Investitionen im Strassenwesen als zentrale Elemente der neuen Finanzierungsordnung bezeichnet. Er hielt fest, dass das Finanzierungssystem im Sinne des Gesamtverkehrskonzepts auf die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele ausgerichtet und transparent gestaltet werden soll, wobei sowohl der Verkehrsfonds als auch der Strassenfonds beibehalten werden sollen. Das heutige Strassenfinanzierungssystem wurde insofern als unbefriedigend bezeichnet, als es keine Anpassung in Höhe und Struktur der Einnahmen ermögliche. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion wurden beauftragt, dem Regierungsrat ein Gesetzeskonzept zur Strassenfinanzierung vorzulegen, das die mittelfristige Ablösung des heutigen starren Systems der Motorfahrzeugabgaben durch ein verursachergerechteres, d.h. dynamisches und leistungsabhängiges System ersetzt. Sodann wurde festgestellt, dass die gesamtverkehrliche Steuerung verbessert werden könne, wenn die Steuerung im Bereich der Mittelverwendung des Strassenverkehrs derjenigen des öffentlichen Verkehrs angenähert werde. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde deshalb beauftragt, dem Regierungsrat eine Vorlage zur Anpassung des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) zu unterbreiten. Die Mittel für das Strassenwesen sollen wie bis anhin aus dem Strassenfonds bezogen werden. Um die gesamtverkehrliche Steuerung zu verbessern, sollen die entsprechenden Beschlüsse für den öffentlichen Verkehr und den Strassenverkehr in zeitlicher Übereinstimmung gefasst werden. Das für den öffentlichen Verkehr entwickelte Finanzierungssystem – bestehend aus einem Fonds für Investitionen (Verkehrsfonds) und einem zweijährigen Rahmenkredit für Betrieb und Unterhalt – hat sich bewährt und soll deshalb weitergeführt werden. Auf eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung bzw. eine Zusammenlegung des Strassen- und des Verkehrsfonds wurde deshalb verzichtet.

Der Strassenfonds wird heute vorwiegend mit den Nettoeinnahmen aus den Verkehrsabgaben (rund 280 Mio. Franken pro Jahr) sowie dem Kantonsanteil an den Einnahmen des Bundes aus der Schwerverkehrsabgabe (rund 50 Mio. Franken pro Jahr) sowie aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette (rund 35 Mio. Franken pro Jahr) geäufnet. Es ist davon auszugehen, dass die für die Strasseninfrastruktur benötigten Mittel auch inskünftig aus diesen Einnahmequellen abgedeckt werden können. Änderungen im Bereich des kantonalen Verkehrsabgabenrechts sollen demzufolge saldoneutral erfolgen. Nichtsdestotrotz ist es notwendig, Instrumente zu schaffen, mit denen die längerfristigen Auswirkungen von Investitionsausgaben dargestellt werden können. Nur so kann letztlich sichergestellt werden, dass der Bestand des Strassenfonds auch langfristig im positiven Bereich erhalten werden kann.

1.2. Pendente Vorstösse des Kantonsrats

Eine Neuausrichtung der Verkehrsabgaben wird auch durch mehrere hängige Vorstösse aus dem Kantonsrat gefordert, die eine Revision der Verkehrsabgabenordnung fordern (Postulat KR-Nr. 176/2005 betreffend Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für Erdgas-/Kompostgas-betriebene Fahrzeuge; Motion KR-Nr. 119/2005 betreffend Reduktion von Feinstaubemissionen durch Einführung eines Bonusystems bei Verkehrsabgaben dieselbetriebener Fahrzeuge mit Feinstaubpartikel-Filter; Motion KR-Nr. 15/2007 betreffend Totalrevision Verkehrsabgabengesetz; Motion KR-Nr. 78/2007 betreffend Änderung des Verkehrsabgabengesetzes [progressives System der emissions-, verbrauchs- und fahrleistungsabhängigen Motorfahrzeugsteuer]). Diese Vorstösse können mit der vorliegenden Änderung der Verkehrsabgaben erledigt werden.

Verschiedene parlamentarische Vorstösse verlangen bzw. verlangten mittelbar oder unmittelbar die Einführung von Road Pricing (Parlamentarische Initiative Marcel Burlet, KR-Nr. 318/2004; Parlamentarische Initiative Ralf Margreiter, KR-Nr. 120/2005; Motion Burlet, KR-Nr. 277/2007; Motion Margreiter, KR-Nr. 278/2007; Parlamentarische Initiative Ziegler, KR-Nr. 282/2007). Sodann schreibt der Richtplan, Teil Verkehr, vom 26. März 2007 vor, dass der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Road Pricing entwickelt (S. 5). Road Pricing wird in der politischen Diskussion primär als Instrument der Verkehrlenkung und nicht der Verkehrsfinanzierung behandelt. Auch ist derzeit nicht abschätzbar, ob seitens der Kantone noch gesetzgeberischer

Handlungsbedarf bestehen wird, wenn im Bereich von Strassenbenützungsgebühren zuständige Bund dereinst legiferiert haben wird. Road Pricing ist aus diesen Gründen nicht Gegenstand dieser Vorlage.

1.3. Auswirkungen der International Public Sector Accounting Standards (IPSAS)

Mit der Einführung der neuen Rechnungslegungsvorschriften IPSAS per 1. 1. 2009 mussten alle Investitionen seit Einführung des Harmonisierten Rechnungsmodells (HRM) im Jahr 1981 neu bewertet werden. Wegen der längeren und neu linearen Abschreibung ergab sich eine Aufwertung des Verwaltungsvermögens im Strassenfonds von über 300 Millionen Franken und eine entsprechende Erhöhung des Fondskapitals. Die aufgewerteten Vermögensbestände haben aber auch höhere Ausgaben für Abschreibungen und Zinsen zur Folge.

1.4. Übergeordnetes Recht und Legislaturziele

Art. 122 Abs. 4 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (KV, LS 101) schreibt vor, dass bei der Festlegung der Bemessungsgrundlagen von Abgaben der Förderung von umweltgerechtem Verhalten besondere Beachtung zu schenken ist. Dieser Grundsatz hat der Regierungsrat in seinen Legislaturzielen 2007 – 2011 dahingehend konkretisiert, dass mit einer Revision des Verkehrsabgabengesetzes dem Verursacherprinzip besser Rechnung getragen werden soll. Dabei sei auf bereits vorhandene Bemessungsgrundlagen abzustellen, die Energieverbrauch und Emissionen stärker berücksichtigen als die heutige Hubraumbesteuerung.

2. Revision des Strassengesetzes

2.1. Steuerungsinstrumente (§ 8)

Mit dem heutigen Strassenbauprogramm gemäss § 8 StrG liegt die Verantwortung für die Strassenbauplanung beim Regierungsrat; das Bauprogramm wird dem Kantonsrat jeweils zur Kenntnis gebracht. Es deckt einen Zeitraum von drei Jahren ab. Dem GVK liegt die Absicht zu Grunde, die Strasseninfrastrukturplanung vom Kantonsrat beschliessen zu lassen und die Steuerungsinstrumente der Strassenbauplanung denjenigen des öffentlichen Verkehrs anzugleichen.

Um diesem Grundgedanken des GVK nachzuleben, sind anstelle des heutigen Strassenbauprogramms folgende drei Instrumente vorzusehen:

2.1.1. Strategie Strassen

Mit diesem Strategiepapier werden dem Kantonsrat die strategischen Grundsätze, Teilstrategien, Ziele und Massnahmen im Bereich Strassen zum Beschluss vorgelegt. Hauptgegenstand der Strategie werden die Grundsätze und Prioritäten der Entwicklung des Staatsstrassennetzes sein. Sie dient der Umsetzung der im Verkehrsrichtplan enthaltenen Vorgaben und berücksichtigt die Entwicklungen des übergeordneten Nationalstrassennetzes. Neben Aussagen zum Umfeld sind die Umsetzung der im GVK und im Controlling Gesamtverkehr festgelegten Stossrichtungen und Ziele zur Wirkungs-, Leistungs- und Finanzierungsebene Gegenstand der Strategie. Der Kantonsrat hat damit die Möglichkeit, frühzeitig in die wesentlichen mittel- und langfristigen Entwicklungen einzugreifen.

Der Aufwand für den Betrieb im Strassenwesen wird an Bedeutung zunehmen. Von entsprechender Bedeutung sind die grundsätzlichen Vorgaben an die zuständigen Behörden. Unter dem Betrieb sind nicht nur die Strassenreinigung und der Winterdienst zu verstehen, sondern auch das operative Verkehrsmanagement, das mit der Zunahme der Verkehrsdichte und Vernetzung für den privaten und den öffentlichen Verkehr immer wichtiger wird. Aus diesen Gründen sind die Grundsätze des Betriebs im Rahmen der Strategie Strassen (nachfolgend) dem Kantonsrat zum Entscheid vorzulegen.

Bestandteil des Strategiepapiers wird auch die Berichterstattung über den Stand der Umsetzung früherer Strategiebeschlüsse sein. Die Strategie Strassen soll alle vier Jahre vorgelegt und beschlossen werden.

2.1.2. Finanzplanung Strassen

Mit einer alle zwei Jahre dem Kantonsrat vorzulegenden Finanzplanung Strassen über einen 12-Jahreshorizont kann der Mittel- bis Langfristigkeit von Strassenbauvorhaben besser entsprochen werden als mit dem bisherigen Strassenbauprogramm. In dieser Finanzplanung sollen die Schwergewichte der Planungsperiode in Form von Projekten mit einer Investitionssumme von mehr als 3 Mio. Franken und von Programmen aufgezeigt werden. Die Finanzplanung orientiert sich an den Ausgabenkompetenzen von Kantons- und Regierungsrat: Neubauvorhaben mit Ausgaben unter 3 Mio. Franken sowie gebundene Ausgaben fliessen zwar in die Finanzplanung ein, sollen jedoch der materiellen Beschlussfassung des Kantonsrats entzogen sein. Es ist erfahrungsgemäss davon auszugehen, dass in der 12-jährigen Planungsperiode rund 10 – 15 Neubauprojekte mit Kosten über 3 Mio. Franken Gegenstand der dem Kantonsrat zum Beschluss vorzulegenden Finanzplanung sein werden. Mit diesem Instrument wird dem Kantonsrat die Möglichkeit gegeben, verstärkt in die Prioritätenreihung der grösseren Strassenbauvorhaben einzugreifen. Die Finanzplanung Strassen bildet keinen Ausgabenbeschluss und ersetzt daher nicht einzelne Objektkredite. Vielmehr bildet der Beschluss des Kantonsrats in Bezug auf die grösseren Objekte einen Auftrag an den Regierungsrat bzw. den Stadtrat von Zürich oder Winterthur, ein entsprechendes Vorhaben auszuarbeiten und den Antrag für den Ausgabenbeschluss vorzulegen. Somit bezweckt die Finanzplanung Strassen die Umsetzung der Strategie Strassen im Sinne einer rollenden Planung. Die übrigen Neubauvorhaben sind in einem Finanzplanungsteil aufzuführen, den der Regierungsrat dem Kantonsrat ähnlich dem bisherigen Strassenbauprogramm zur Kenntnis zu bringen hat, allerdings mit einem Planungshorizont von zwölf Jahren. Die Finanzplanung ermöglicht mit einem 12-Jahreshorizont neu eine Einflussnahme auf die Prioritätenreihung, wie sie heute über die Richtplanung erfolgt.

2.1.3. Strassenfonds-Planung

Die Finanzplanung ist zu ergänzen mit einer Strassenfonds-Planung über einen 12-Jahreshorizont. Die Strassenfonds-Planung beruht auf der Finanzplanung und zeigt die Auswirkungen der Strassenausgaben auf den Fondsbestand auf. Die Strassenfonds-Planung wird es den zuständigen kantonalen Stellen somit ermöglichen, die mittel- bis

längerfristigen finanziellen Auswirkungen von Investitionen sowie der übrigen Strasseninfrastrukturpolitik beurteilen zu können. Dieses Instrument soll so Rückschlüsse auf die Strategie Strassen und auf die Finanzplanung Strassen ermöglichen. Da mit zunehmendem Planungshorizont die Planungssicherheit abnimmt, erweist sich die Strassenfondsplanung über einen längeren Zeitraum als zwölf Jahre als wenig sinnvoll.

2.2. Städte Zürich und Winterthur (§§ 43 bis 52)

2.2.1. Handlungsbedarf

Weiterer Klärungsbedarf bei der Mittelverwendung besteht bei der Übertragung von Zuständigkeiten vom Kanton an die Städte Zürich und Winterthur (§§ 43 ff. StrG). Damit die neu vorgesehenen Steuerungsinstrumente dem Kantonsrat eine umfassende Beurteilung über die Grundsätze der Strasseninfrastrukturpolitik und die Prioritäten bei der Mittelverwendung ermöglichen können, sind die Städte in die Strategie und ihre Vorhaben auf den Strassen von überkommunaler Bedeutung in die Finanzplanung einzubeziehen.

Die Aufwendungen der Städte Zürich und Winterthur für den Bau, Betrieb und Unterhalt des überkommunalen Strassennetzes werden heute über die sog. „Baupauschale“ bzw. „Unterhaltspauschale“ abgegolten. Dieser jährliche Betrag berechnet sich auf der Basis der Aufwendungen des Kantons für den Staatsstrassenbau bzw. den Staatsstrassenunterhalt, umgerechnet auf die Strassenlänge in diesen beiden Städten sowie korrigiert um einen vom Regierungsrat alle drei Jahre festzulegenden Faktor (§§ 46 und 47 StrG). Mit diesen Faktoren sollen die ausgewiesenen Bedürfnisse der Städte im Verhältnis zu denjenigen des Kantons und den gesamthaft zur Verfügung stehenden Mitteln berücksichtigt werden.

Dieses Instrument hat sich als schwerfällig und unübersichtlich erwiesen. Der Mechanismus führt zu Schwankungen und damit laufend zu Korrekturen an den Faktoren sowie den Zahlungen. Für grosse Vorhaben sind die Faktoren jeweils im Voraus zu erhöhen, damit die überproportionalen Ausgaben einigermaßen ausgeglichen werden können. Eine projektbezogene Entschädigung ist in der heutigen gesetzlichen Regelungen nicht vorgesehen. Die Bau- und Unterhaltspauschalen erfordern sodann die Führung separater Kontokorrentkonti. Faktisch bestehen so vier aus dem kantonalen Strassenfonds gespeiste Unterfonds, deren Bestände laufend überwacht werden müssen.

In den vergangenen Jahren wurden jährlich durchschnittlich rund 13 Millionen Franken über die Baupauschalen und 40 Millionen Franken über die Unterhaltspauschalen an die Städte Zürich und Winterthur überwiesen. Auf diese erheblichen Bezüge aus dem Strassenfonds hat der Kanton nach heutiger Kompetenzordnung nur über den Voranschlag sowie beim Entscheid des Regierungsrats über die Anrechenbarkeit der Kosten im Rahmen der Projektgenehmigung Einfluss. Die entsprechenden Ausgabenbeschlüsse obliegen den städtischen Behörden bzw. dem jeweiligen Stimmvolk. Die heutige Regelung schliesst sowohl den Kantonsrat als auch die kantonale Stimmbevölkerung von der Mitbestimmung bei Strassenkrediten für überkommunale Strassen in diesen beiden Städten aus, obwohl diese vom Kanton im Rahmen der Richtplanung festgelegt und in der Folge vom Kanton finanziert werden.

Zudem ist aufgrund des geltenden Strassengesetzes unklar, an welchen Kriterien sich der Regierungsrat bei der Genehmigung der städtischen Projekte zu orientieren hat.

2.2.2. Vorgeschlagene Lösung

Die althergebrachte Aufgabenteilung zwischen den beiden Grossstädten und dem Kanton hat sich im Grundsatz bewährt und soll erhalten bleiben. So ist es nach wie vor zweckmässig, dass die Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet dieser Städte von diesen erstellt, ausgebaut und unterhalten werden. Sinnvoll ist auch, dass die Bauprojekte für solche Strassen durch die Stadträte dieser Städte ausgearbeitet und festgesetzt werden; der Kanton ist mit seinen Ressourcen nicht in der Lage, im komplexen grossstädtischen Raum Strassenprojekte zu realisieren. Es sind jedoch Instrumente vorzusehen, mit denen der Kanton seine Interessen beim Neubau und bei der Änderung von überkommunalen Strassen besser wahren kann.

Neu sollen Ausgaben für Vorhaben auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung von kantonalen Stellen bewilligt werden, sofern die Kosten den Betrag von 3 Mio. Franken überschreiten. Für neue Ausgaben ist der Kantonsrat bzw. bei einem Referendum das Stimmvolk (Ausgaben über 6 Mio. Franken), für gebundene Ausgaben der Regierungsrat zuständig. Die Ausgabenbewilligung setzt grundsätzlich voraus, dass diese Vorhaben in den oben beschriebenen Steuerungsinstrumenten (Finanzplanung Strasse und Strategie bei strategischen Vorhaben) berücksichtigt worden sind. Dies bewirkt, dass die Stadträte ihre Strassenplanungen dem Kanton zu einem früheren Zeitpunkt vorlegen. Die Pauschalen sind durch die zweckmässigeren Instrumente von

objektgebundenen Beiträgen bzw. Krediten (Bau- und Unterhaltsprojekte) bzw. Leistungsvereinbarung (Unterhalt) zu ersetzen. Um die Handlungsfreiheit der Städte bei der Erarbeitung der Vorhaben zu gewährleisten, ist vorgesehen, ihnen die Zuständigkeit für Projektierungskredite bis 150 000 Franken pro Vorhaben einzuräumen.

2.3. Verwendung der Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe (§ 28)

Das Bundesrecht sieht für die Einnahmen aus den Schwerverkehrsabgaben eine sehr weite Zweckbindung vor, die den kantonalen Behörden einen grossen Ermessensspielraum einräumt. Art. 19 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG; SR 641.81) sieht vor, dass die Kantone die Einnahmen aus der leistungsabhängigen und der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (SVA; LSVA und PSVA) „vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr“ verwenden. Aufgrund dieser weiten bundesrechtlichen Zweckbindung war und ist die Verwendung der SVA-Mittel im Kanton Zürich Gegenstand parlamentarischer Vorstösse: Postulat Marie-Therese Büsser-Beer (KR-Nr. 358/1998), Einzelinitiative Regula Weber (KR-Nr. 77/1999), Postulat Marcel Burlet (KR-Nr. 178/2005).

Die dem Kanton Zürich in den Strassenfonds zufließenden Mittel werden nach dem Wortlaut von § 28 Abs. 1 StrG für Bau und Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge an die Gemeinden verwendet. Daneben werden die Mittel in zunehmendem Mass auch für den eigentlichen Betrieb der Strassen verwendet. Die Mittelverwendung zugunsten der Nationalstrassen beschränkt sich infolge der NFA auf die Projekte der Netzzollendung (Westumfahrung, N4 Knonaueramt). Insbesondere die Kosten für Bau- und Unterhalt der Strassen (Wegekosten) sowie für Lärmschutz werden zu einem erheblichen Teil vom Schwerverkehr verursacht. Sodann liegen die Ursachen, die den Betrieb der Verkehrsleitzentralen, den Bau von Infrastrukturanlagen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, von Überdeckungen und Einhausungen, aber auch von Rad- und Fusswegen erfordern, teilweise beim Schwerverkehr; auch solche Massnahmen werden vom Strassenfonds finanziert oder mitfinanziert. Weiter hat der Regierungsrat am 16. Juli 2008 beschlossen, Schallschutzfenster an Liegenschaften, bei denen die Lärmimmissionen zwischen dem Immissionsgrenzwert und dem Alarmwert gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41) liegen und wo Massnahmen an der Lärmquelle nicht zweckmässig sind, aus dem Strassenfonds zusammen mit dem Bund anteilmässig mitzufinanzieren.

Der dem Schwerverkehr zuzuschreibende Anteil an diesen Aufwendungen fällt unter den oben umschriebenen, vom Bund vorgegebenen Verwendungszweck. Die Verwendung der SVA-Mittel wird heute indes nur teilweise ausgewiesen: Nach gängiger Praxis wird die Finanzierung von Strassen mit Flächen und Anlagen für den ÖV durch den SVA-Anteil des Kantons finanziert und in der Strassenfondsrechnung ausgewiesen.

Die Mittel aus der Schwerverkehrsabgabe sollen dem Kanton auch weiterhin für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen einschliesslich der oben genannten Zwecke zur Verfügung stehen und in den Strassenfonds einfliessen. Um indes bestmögliche Transparenz über die Verwendung der SVA-Mittel zu erlangen, erscheint es angezeigt, die Verwendung der SVA-Einnahmen auszuweisen.

2.4. Staatsbeiträge an Gemeindestrassen (§§ 28a, 29 bis 32a und 33a)

Mit der geltenden Regelung erhalten finanzschwache Gemeinden Staatsbeiträge bis zu höchstens 30% an den Bau (§ 29 StrG) und bis zu höchstens 50% an den Unterhalt (§ 30 StrG) von Gemeindestrassen. Der Kanton wendet jährlich rund 10 Mio. Franken für Staatsbeiträge an Gemeindestrassen auf. Die Staatsbeiträge werden heute anhand des Finanzkraftindex bemessen, der im Zusammenhang mit der Reform des kantonalen Finanzausgleichs (REFA; Finanzausgleichsgesetz) abgeschafft wird. Mit der Änderung des kantonalen Finanzausgleichs entfallen diese Staatsbeiträge. Die Änderungen von §§ 29 bis 32 Strassengesetz sind daher Gegenstand von REFA und werden im Rahmen dieser Vernehmlassung nur der Vollständigkeit halber aufgeführt. Mit der Neuregelung wird vorgeschlagen, Mittel aus dem Strassenfonds in den geographisch-topographischen Sonderlastenausgleich zu überweisen. Mit dieser Regelung werden die Mittel im Gegensatz zur heutigen Regelung nach den tatsächlichen Lasten verteilt.

Sodann ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, damit sich der Kanton an kommunalen Gesamtverkehrsprojekten, die im Einklang mit dem GVK stehen und die von überkommunalem Interesse sind, finanziell beteiligen kann. Hier ist insbesondere an Verkehrsprojekte in Agglomerationen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu denken. Es wird vorgeschlagen, dafür maximal 5% der jährlichen Einlagen in den Strassenfonds, als rund 20 Mio. Franken vorzusehen, wobei der Regierungsrat den Prozentsatz festlegt. Soweit diese kommunalen Vorhaben (auch) durch den Schwerverkehr ausgelöst werden, kann auf diese Weise ein Teil der SVA-Einnahmen direkt an die Gemeinden weitergegeben werden.

2.5. Grundeigentümerbeiträge (§§ 33b bis 33d)

§ 62 StrG regelt die Grundeigentümerbeiträge für die Groberschliessung durch Staats- und Gemeindestrassen. § 62 StrG umfasst Beiträge an den Bau von Staats- und Gemeindestrassen (lit. b) sowie Trottoirbeiträge (lit. d) zugunsten des jeweiligen baupflichtigen Gemeinwesens; in allen Fällen handelt es sich um Beiträge an die Groberschliessung.

Beim Erlass des Strassengesetzes wurde von einer baldigen Revision der Grundeigentümerbeiträge ausgegangen; daher die Wendung „vorerst“ in § 62 StrG. Die Vorlage 2688 für ein Erschliessungsbeitragsgesetz, mit welcher das in verschiedenen Spezialgesetzen geregelte Erschliessungsbeitragswesen umfassend neu geregelt werden sollte, scheiterte jedoch am 22. September 1986 im Kantonsrat (Nichteintreten). Die die Vorlage 2688 vorberatende Kommission hatte einstimmig die Meinung vertreten, Trottoirbeiträge für Staats- und Gemeindestrassen seien abzuschaffen. Seit dem Scheitern der Vorlage wurde von einer umfassenden Revision des Erschliessungsbeitragswesens Abstand genommen und die Ansicht vertreten, die Beiträge seien in den jeweiligen Spezialgesetzen zu revidieren (RRB Nr. 1297/1987). In Bezug auf das Strassengesetz ist dies bislang nicht erfolgt.

Vom Kanton werden seit einiger Zeit kaum mehr Strassenbeiträge (§ 62 lit. b StrG) erhoben, da beitragsbegründende Neubauten des Kantons immer seltener werden. Die Erhebung von Trottoirbeiträgen, welche für den Kanton ebenfalls von abnehmender Bedeutung sind, führt zudem regelmässig zu Begründungsproblemen gegenüber den Beitragspflichtigen. Der Kanton nimmt über die Trottoirbeiträge jährlich lediglich einige Hunderttausend Franken ein. Strassenbeiträge nach § 62 StrG sind anhand der den einzelnen Grundeigentümern entstehenden Wertvermehrung zu bemessen, wobei die Summe aller Beiträge drei Viertel der Kosten nicht übersteigen darf (lit. c). Bei den Trottoirbeiträgen ist die Summe der Anstösserbeiträge auf die Hälfte der vollen Kosten beschränkt (lit. d). Mit RRB Nr. 4356/1982 hat der Regierungsrat die zu erhebenden Beiträge bei Trottoirs auf 25 % der gesamten Kosten einschliesslich Landerwerb beschränkt. Infolge unüberwindbarer Schwierigkeiten bei der Ermittlung des Mehrwerts wird dieser in der Praxis regelmässig als Ersparnis eigener Aufwendungen verstanden, deren Höhe anhand der Kosten bemessen wird. Die bestehende Rechtsgrundlage hat sich somit als unpraktikabel erwiesen.

Die Grundeigentümerbeiträge sind primär aus Gründen der Rechtsgleichheit grundsätzlich beizubehalten. Bei einer gänzlichen Abschaffung würden die Eigentümer von Liegenschaften, die durch eine Staats- oder Gemeindestrasse erschlossen werden (Groberschliessung), gegenüber solchen, die die Erschliessung ihrer Liegenschaften im Rahmen von Quartierplänen vollumfänglich selber finanzieren, unverhältnismässig privilegiert. Die Bestimmungen sollen für Kanton und Gemeinden direkt anwendbar sein, d.h. keiner Ausführungsbestimmungen bedürfen. Sie sind als Kann-Vorschriften auszugestalten, um den zuständigen Behörden den nötigen Ermessensspielraum bei der Erhebung einzuräumen. Neu sollen aus Gründen der Akzeptanz keine Beiträge mehr für Fahrbahnen (Strassenbeiträge), sondern nur noch für Fussgänger- und Radfahreranlagen (neu) erhoben werden. Letztere dienen den anstossenden Liegenschaften ebenso wie Fussgängeranlagen, weshalb sich eine Beitragserhebung rechtfertigt. Zudem können so auch für kombinierte Rad- und Fussgängeranlagen Beiträge erhoben werden. Zudem soll auf die Erhebung von Beiträgen von Eigentümern gegenüberliegender Grundstücke verzichtet werden. Damit sollen ebenfalls die Akzeptanz der neuen Regelung erhöht und somit der Vollzugsaufwand verringert werden.

Wenngleich der Beitragserhebung nach wie vor die Annahme zugrunde liegt, dass die beitragsbegründenden Anlagen zu einem Mehrwert der anliegenden Grundstücke führen, sind die Beiträge aus Gründen der Praktikabilität und entsprechend der langjährigen Praxis des Kantons nicht mehr am Mehrwert der Grundstücke zu bemessen. Neu ist vorzusehen, dass ein Teil der Kosten des baupflichtigen Gemeinwesens nach der innerhalb eines Abstands von 25 Metern zur Anlage liegenden Grundstücksfläche auf die Grundeigentümer abgewälzt werden kann. Damit wird die bisherige, weitherum bekannte und von zahlreichen Gemeinden übernommene Praxis des Kantons im Gesetz festgeschrieben. Die neue Regelung im Strassengesetz soll für die Gemeinden direkt anwendbar sein. Kommunale Ausführungsbestimmungen erübrigen sich.

2.6. Sponsoring (§ 33a)

Vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Mittel im Strassenwesen soll diese Finanzierungsmöglichkeit den Gemeinwesen nicht verschlossen bleiben. Für das Sponsoring von Verkehrsinfrastrukturen (insbesondere Kreisel) soll im Strassengesetz eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, die den Kanton und Gemeinden ermächtigt, Gestaltungswünsche Privater unter Wahrung der übergeordneten öffentli-

chen Interessen und der Verkehrssicherheit sowie unter teilweiser Abschöpfung des wirtschaftlichen Mehrwerts für den Sponsor zu berücksichtigen. Die Einflussnahme des Sponsors auf die vom Staat bereits vorgesehene oder geplante Strassenanlage bleibt dabei durch übergeordnete öffentliche Interessen (Sicherheit, Ortsbild usw.) begrenzt.

2.7. Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum (§§ 3, 3a und 37)

Aus dem Strassenfonds werden seit 2006 die Kosten für die Strasseninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum der Staatsstrassen finanziert (RRB Nr. 117/2006). Die gesetzgeberische Umsetzung des mit RRB Nr. 117/2006 beschlossenen Grundsatzes, dass die Kosten für die Strasseninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum vom Strassenfonds zu tragen sind, erfordert eine technische Differenzierung einzelner Anlageteile. Diese in den neuen Bestimmungen §§ 3 lit. f und m sowie 3a vorgenommene Ausscheidung entspricht der bestehenden Praxis. Die gemäss § 3 zur Strasse gehörenden Elemente auf Staatsstrassen werden nach § 28 aus dem Strassenfonds finanziert. Die in § 37 Abs. 1 statuierte Duldungspflicht der Strasseneigentümer für Verkehrsanlagen ist dementsprechend auf Anlagen und Einrichtungen im Sinne von § 3a zu beschränken.

3. Weitere Änderungen im Strassengesetz

3.1. Projektierungsgrundsätze (§ 14)

Die Gelegenheit dieser Revision ist zu nutzen, um § 14 an die Vorgaben des übergeordneten Rechts in Bezug auf das behindertengerechte Bauen anzupassen. Zudem ist sicherzustellen, dass das erhebliche kantonale Interesse an der Leistungsfähigkeit des überkommunalen Strassennetzes im ganzen Kanton Niederschlag im Gesetz findet.

3.2. Interessenwahrung gegenüber dem Bund (§ 58a)

Der heutige § 3 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG) vom 24. März 1963 (LS 722.1) ermächtigt den Regierungsrat bzw. die zuständige Direktion, die Interessen des Kantons im Nationalstrassenbau gegenüber dem Bund zu vertreten. Im Hinblick auf die Aufhebung des EG NSG ist diese Bestimmung in einer an die heutige Zuständigkeitsordnung angepassten Form ins Strassengesetz zu überführen. Der Kanton wird auch unter der umfassenden Zuständigkeit des Bundes nicht umhinkommen, in einem gewissen Umfang Ressourcen und Mittel bereitzustellen, um seine Interessen gegenüber dem Bund zu wahren.

3.3. Innerkantonale Zuständigkeit (diverse Bestimmungen)

Für die im Strassengesetz formulierten Aufgaben des Kantons sind entweder die Baudirektion oder die Volkswirtschaftsdirektion zuständig. Diese Zuständigkeiten werden in einer Verordnung durch den Regierungsrat geregelt.

4. Revision des Verkehrsabgabengesetzes

4.1. Ausgangslage

Die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich beruhen auf dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des Strassenverkehrsrechts des Bundes (Verkehrsabgabengesetz) vom 11. September 1966. Mehrere Versuche, das Verkehrsabgabengesetz zu revidieren, sind in den vergangenen Jahrzehnten gescheitert.

Die Verkehrsabgaben werden gemäss dem geltenden Verkehrsabgabengesetz im Wesentlichen nach der Grösse des Motorhubraumes, bei Lastwagen und Anhängern nach der Nutzlast bemessen. Fahrräder und deren Anhänger sowie Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb sind abgabefrei. Für Fahrzeuge mit elektrischem und alternativem motorischem Antrieb (sog. Hybrid-Fahrzeuge) wird die Hälfte der Verkehrsabgabe gemäss dem Ansatz für den Hubraum bzw. für die Nutzlast erhoben.

Diese seit Jahrzehnten unveränderten Bemessungsgrundlagen genügen den heutigen Anforderungen an eine möglichst verursachergerechte Besteuerung mit wirksamen Anreizen zu möglichst ökologischem Verhalten nicht mehr. Ihre Revisionsbedürftigkeit ist unbestritten und entsprechende parlamentarische Vorstösse wurden durch den Kantonsrat überwiesen. Auch sind in verschiedenen anderen Kantonen ebenfalls Revisionen der Gesetze über die Besteuerung der Motorfahrzeuge mit der gleichen Zielsetzung eingeleitet oder bereits durchgeführt worden.

Mit der vorliegenden Revision des Verkehrsabgabengesetzes sollen die Bemessungsgrundlagen den heutigen Anforderungen an eine Besteuerung der Strassenfahrzeuge nach dem Verursacherprinzip und nach ökologischen Kriterien angepasst werden. Diese Neuregelung soll grundsätzlich saldoneutral erfolgen, d.h. sie soll über den gesamten Fahrzeugbestand keine Mehrerträge generieren. Zurzeit beträgt der Nettoertrag aus den kantonalen Verkehrsabgaben rund 283 Millionen Franken (Stand 2008).

4.2. Bemessung der Verkehrsabgaben

Im Kanton Zürich sind über 800'000 Fahrzeuge (inkl. Anhänger) immatrikuliert. Die Bemessung der Verkehrsabgaben muss deshalb auf lückenlos vorhandenen amtlichen Daten basieren. Im Vordergrund stehen dabei die Angaben aus dem Fahrzeugausweis. Die Rechnungsstellung muss möglichst vollautomatisiert mittels einer Infor-

matiklösung erfolgen können. Die vorliegend vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen der Verkehrsabgaben tragen auch dem Erfordernis der effizienten praktischen Umsetzbarkeit Rechnung.

Zusammengefasst werden folgende Bemessungsgrundlagen vorgeschlagen:

Fahrzeugart	Heute	Revisionsvorlage
Motorwagen mit Hubkolbenmotor (ohne Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen)	Hubraum	Hubraum und Gesamtgewicht Befristete Steuerbefreiung bzw. -reduktion ab 1. Inverkehrsetzung für besonders umweltschonende Fahrzeuge
Lastwagen schwere Sattelschlepper Gesellschaftswagen	Nutzlast Pauschaltarif Hubraum	Gesamtgewicht und Euro-Norm für alle drei Fahrzeugarten (analog LSVA)
Motorräder	Hubraum	Hubraum und Emissionscode
Anhänger	Nutzlast	Gesamtgewicht

Das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges hat einen wesentlichen Einfluss auf die Strassenbelastung und den Treibstoffverbrauch. Auch zwischen dem Hubraum und dem Verbrauch eines Verbrennungsmotors besteht ein wesentlicher Zusammenhang. Ein höherer Treibstoff- und damit Ressourcenverbrauch hat Auswirkungen auf die Umweltbelastung. So besteht unter anderem ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Verbrauch und CO₂-Emissionen. Gesamtgewicht und Hubraum sind als Bemessungsgrößen für alle Fahrzeuge als amtliche Daten vorhanden und in jedem Fahrzeugausweis aufgeführt.

Der Bund hat im Jahr 2002 die Energieetikette für Personenwagen eingeführt, welche über den Treibstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen, die Energieeffizienz und bei Dieselfahrzeugen über das Vorhandensein eines Partikelfilters informiert. Die Energieetikette ist rechtlich im Energiegesetz (SR 730.0) und in der Energieverordnung (SR 730.01) verankert und wird periodisch an die aktuellen Verhältnisse angepasst. Die Energieetikette kennt heute sieben Stufen beziehungsweise Energieeffizienzklassen von A (sehr energieeffizient) bis G (wenig energieeffizient). Die Energieeffizienzklassen

orientieren sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht des Fahrzeuges. Im Jahr 2006 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen, die Energieetikette zu einer Umweltetikette weiterzuentwickeln, die eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien ermöglichen soll. Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette wurden im August 2007 in Angriff genommen und die Überführung der Energieetikette in die Umweltetikette ist für das Jahr 2010 geplant.

Grundlage für den Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Diese Kriterien ermöglichen eine umfassende ökologische Differenzierung der Fahrzeuge. Die KeeF berücksichtigen dazu die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung. Die Emissionen werden in Umweltbelastungspunkten pro Fahrzeug bewertet. Dabei wird insbesondere der Ausstoss an NO_x, CO₂ und Feinstaubpartikel PM10 miteinberechnet. Die definitiven Kriterien für die Umweltetikette sollten in naher Zukunft vorliegen. Damit ist die Umweltetikette mit ihrer gesamtheitlichen Gewichtung einer separaten Berücksichtigung eines einzelnen Schadstoffes bei den Bemessungsgrundlagen überlegen und klar vorzuziehen.

Die Umweltetikette (bzw. bis zu deren Realisierung die Energieetikette) eignet sich deshalb in idealer Weise als Bonuskriterium für besonders energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter der beiden besten Kategorien sollen ab 1. Inverkehrsetzung für das laufende Kalenderjahr und die beiden folgenden Kalenderjahre in den Genuss einer Steuerbefreiung bzw. eines Steuererrabattes kommen. Dadurch wird beim Erwerb eines Motorfahrzeuges ein gewichtiger Anreiz zur Wahl eines Modells der beiden besten Kategorien nach Energieetikette bzw. Umweltetikette geschaffen. Ein solches Bonussystem für besonders energieeffiziente und emissionsarme Motorfahrzeuge dürfte auf breitere Akzeptanz stossen als ein Malssystem für wenig energieeffiziente und umweltbelastende Motorfahrzeuge.

Im heutigen Zeitpunkt ist die Energieetikette erst für Personenwagen verfügbar und das vorgeschlagene Bonussystem auf diese Fahrzeuge beschränkt. Andere Fahrzeugarten, insbesondere Motorräder, Lieferwagen und Lastwagen, werden dann einbezogen werden können, wenn sie ebenfalls mit einer Energie- bzw. Umweltetikette des Bundes ausgerüstet werden.

Dieses Rabattsystem entspricht grundsätzlich dem Modell, das unter Mitwirkung des Bundes, der ETH, von Vertretern der kantonalen Umwelt- und Energiefachstellen sowie der Vereinigung der Strassenverkehrsämter im Juli 2007 verabschiedet wurde. An ihrer Herbstversammlung vom 15. und 16. November 2007 schloss sich die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren diesem Modell an und legt allen Kantonen nahe, bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern dieses umzusetzen.

Bei Lastwagen, schweren Sattelschleppern und Gesellschaftswagen ist infolge des Fehlens einer Energieetikette neben dem Gesamtgewicht als zusätzliche Bemessungsgrundlage analog der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf die erfüllte Euro-Abgasnorm (heute Euro 0 bis Euro 5) abzustellen. Die saubersten Fahrzeuge (heute Euro 5) profitieren von einem günstigen Steuertarif, was faktisch ebenfalls einem Bonus gleichkommt.

Ähnlich verhält es sich bei den Motorrädern. Auch diese Fahrzeuge verfügen zur Zeit noch nicht über eine Energieetikette. Neben dem Hubraum soll hier der erfüllte Emissionscode gemäss Fahrzeugausweis als Bemessungskriterium berücksichtigt werden. Emissionsarme Motorräder werden dadurch von tieferen Steuersätzen profitieren.

Die Lenkungswirkung der kantonalen Verkehrsabgaben darf nicht überschätzt werden. Gemessen an den gesamten jährlichen Betriebskosten machen die heutigen Verkehrsabgaben bei leichten Motorwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) ca. 2% bis 4% und bei schweren Motorwagen (über 3,5 t Gesamtgewicht) ca. 2% aus. Auch ein grosszügiges Rabattsystem für besonders umweltschonende Fahrzeuge hat deshalb nur eine beschränkte Lenkungswirkung.

Der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle auf die relativ hohe Belastung der Benzin- und Dieseltreibstoffe mit Abgaben des Bundes hinzuweisen, nämlich rund 85 Rappen pro Liter Benzin bzw. 90 Rappen pro Liter Diesel. Ein hoher Benzin- oder Dieserverbrauch wird mit anderen Worten bereits heute steuerlich ganz erheblich belastet. Seit 1. Juli 2008 wird umweltschonender Treibstoff fiskalisch entlastet. Aufgrund der entsprechenden Revision des Mineralölsteuergesetzes ist seit diesem Zeitpunkt die Mineralölsteuer für Erd- und Flüssiggas um 40 Rappen pro Liter "Benzinäquivalent" reduziert. Zudem sind Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen (wie Biogas, Bioethanol und

Biodiesel) steuerbefreit, wenn ihre ökologische Gesamtbilanz positiv ausfällt. Auf Bundesebene wird zur Zeit geprüft, ob die Automobilsteuer, welche vom Bund bei der Einfuhr von Automobilen wie auch bei deren Herstellung im Inland erhoben wird, von heute 4% auf neu 8% erhöht werden soll. Mit den Zusatzeinnahmen soll den Käuferinnen und Käufern von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen gestützt auf die Umweltetikette ein einmaliger Bonus ausgerichtet werden.

Die Bemessung der Verkehrsabgaben für die einzelnen Fahrzeuggruppen wird bei den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen in der synoptischen Darstellung näher erläutert. Im Anhang sind Berechnungsmodelle für die einzelnen Fahrzeuggruppen mit einem Vergleich der heutigen und zukünftigen Steuerbeträge angeführt.

5. Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu keiner Veränderung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Dies gilt auch für die Städte Zürich und Winterthur. Die Finanzierung des kantonalen sowie des kommunalen Strassenbaus und –unterhalts bleibt im Grundsatz unverändert. Durch den im neuen Finanzausgleich vorgesehenen geografisch-topografischen Sonderlastenausgleich, der neu vom Strassenfonds mitfinanziert werden soll, ergeben sich gewisse Verschiebungen unter den Empfängergemeinden. Diese sind allerdings Folge der Vorlage für das neue Finanzausgleichsgesetz.

Durch die Abschaffung der Grundeigentümerbeiträge für eigentliche Fahrbahnbauten entgeht den Gemeinden grundsätzlich eine Finanzierungsquelle für den kommunalen Strassenbau. Hier ist allerdings darauf hinzuweisen, dass solche Beiträge verbreitet als nicht mehr zeitgemäss erachtet und daher nicht oder nur in sehr geringem Umfang erhoben wurden. Zudem soll mit dieser Vorlage die Möglichkeit geschaffen werden, auch für Radfahranlagen Beiträge zu erheben, was allfällige Mindereinnahmen aufwiegen dürfte.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die vorgeschlagenen Änderungen des Strassengesetzes keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden haben. Die vorgeschlagene Revision der Verkehrsabgaben hat keinerlei finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden.

Anhang: Mustertabellen zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Verkehrsabgabentarife

Beispiele: Abgabentarif für Motorwagen, ausgenommen Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Marke / Typ	Nähere Bezeichnung	Hubraum	Gesamtgewicht	1. Inverkehrsetzung	Energie-Etikette	Verkehrsabgaben neu	Verkehrsabgaben bisher	Differenz neu / bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)	befristeter Bonus
Smart Coupé VA (Fr.)	Kleinwagen	698	805	Jan. 06	B	119	200	-81	60
Daewoo Matiz VA (Fr.)	Kleinwagen	796	1210	Jul. 99	D	139	200	-61	0
VW Polo Blue Motion VA (Fr.)	Kleinwagen	1422	1550	Feb. 07	A	208	314	-106	208
VW Polo Classic VA (Fr.)	Kleinwagen	1422	1640	Mai. 05	A	238	314	-76	238
Volvo V50 2.0 D VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1997	1960	Okt. 05	A	308	395	-87	308
BMW 316i VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1796	1895	Dez. 05	B	288	362	-74	144
Mercedes C180 Kompressor VA (Fr.)	Mittelklassewagen	1796	2060	Okt. 06	C	318	363	-45	0
Renault Mégane VA (Fr.)	Familien-Van (5 Plätze)	1870	1890	Sep. 06	A	308	379	-71	308
Toyota Landcruiser VA (Fr.)	Offroader	4164	3260	Mrz. 05	D	1738	753	986	0
BMWx5 4.4i VA (Fr.)	Offroader	4398	2685	Feb. 07	G	1358	785	573	0
Jeep Cherokee VA (Fr.)	Offroader	5654	2345	Jan. 06	G	1568	996	572	0
Hummer HZ 4x4	Offroader	5967	3500						

VA (Fr.)		1258	930	Jul. 05	G	2188	1045	1143	0
Hummer H2	Offroader	5967	5800						
VA (Fr.)		1258	2230	Sep. 05	keine	3488	1045	2443	0
Mercedes Benz 316 CDI	Grossraum Familien-	2685	3800						
VA (Fr.)	Van (9 Plätze)	358	1190	Aug. 01	keine	1548	509	1039	0
Fiat Ducato	Lieferwagen	2198	3300						
VA (Fr.)		208	930	Mai. 05	keine	1138	428	710	0
Ford Transit 350L	Lieferwagen	2198	3500						
VA (Fr.)		208	930	Sep. 06	keine	1138	428	711	0
VW T5	Lieferwagen	2461	2800						
VA (Fr.)		208	550	Dez. 06	keine	758	476	282	0
Mercedes Kasten	Lieferwagen	2874	2345						
VA (Fr.)		358	310	Dez. 01	keine	668	541	127	0
Mercedes 315 CDI	Kleinbus	2148	3500						
VA (Fr.)	(14 Plätze)	208	930	Aug. 06	keine	1138	428	711	0
Toyota Hiace D-4D	Schulbus	2494	3000						
VA (Fr.)	(20 Plätze)	208	670	Jan. 05	keine	878	476	402	0
Fiat 230	Wohnmobil	2800	5000						
VA (Fr.)		358	1710	Mai. 02	keine	2068	525	1543	0
Chevrolet P30	Wohnmobil	6463	6713						
VA (Fr.)		1558	2750	Mai. 99	keine	4308	1126	3182	0
Toyota Prius	Mittelklassewagen	1497	1725				1)		
VA (Fr.)	Hybrid	108	130	Mrz. 04	A	238	157	81	238
Opel Astra G16 CNG Cvan	Mittelklassewagen	1598	1875						
VA (Fr.)	Gas	108	160	Dez. 03	A	268	330	-62	268
VW Golf Var.-Bifuel	Mittelklassewagen	1984	1880						
VA (Fr.)	Gas/Benzin	148	160	Mai. 04	C	308	395	-87	0
Citroen Saxo Electrique	Mittelklassewagen	0	1405						
VA (Fr.)	Elektrisch	0	0	Mai. 97	2)	0	0	0	2)

1) Hybridfahrzeuge zahlen heute die Hälfte der normalen Steuer

2) Steuerbefreit (zeitlich unbefristet)

Beispiele: Abgabentarif für Lastwagen, schwere Sattelschlepper und Gesellschaftswagen

Marke / Typ	Nähere Bezeichnung	Gesamtgewicht	Emissionscode	Verkehrsabgaben neu	Verkehrsabgaben bisher	Differenz neu / bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)
Unimog U 90 VA (Fr.)	Lastwagen	6100 429	E01 900	1'329	675	654
MB Atego 812 4x VA (Fr.)	Lastwagen	7490 499	E02 900	1'399	750	649
Iveco 110-16 A VA (Fr.)	Lastwagen	11000 744	E00 900	1'644	1'320	324
Iveco MH 190E 27 VA (Fr.)	Lastwagen	18000 1'234	E02 900	2'134	1'770	364
Iveco MH 260E 271 VA (Fr.)	Lastwagen	26000 1'794	E03 600	2'394	2'055	339
Scania R420CB VA (Fr.)	Lastwagen	32000 2'214	E04 300	2'514	3'630	-1'116
Scania 10x4 VA (Fr.)	Lastwagen	40000 2'774	E04 300	3'074	3'525	-451
Saurer 5 DF VA (Fr.)	Sattelschlepper	16000 1094	E00 900	1'994	1625	369
MB Actros 1843 VA (Fr.)	Sattelschlepper	18000 1234	E03 600	1'834	1625	209
MAN TGA 18430 VA (Fr.)	Sattelschlepper	18000 1234	E04 300	1'534	1625	-91
IVECO 440S50T VA (Fr.)	Sattelschlepper	18000 1234	E05 300	1'534	1625	-91
Bova Futura VA (Fr.)	Car	18000 1234	E02 900	2'134	1'971	163
Kässbohrer Setra S216 VA (Fr.)	Car	21500 1479	E00 900	2'379	2'459	-80

Neoplan N 314	Car	18000	E01			
VA (Fr.)		1234	900	2'134	2'150	-16
Bova Futura 340	Car	18000	E03			
VA (Fr.)		1234	600	1'834	2'118	-284
Bova Futura 365	Car	21500	E05			
VA (Fr.)		1479	300	1'779	1'565	214

Beispiele: Abgabentarif für Motorräder

Marke	Hubraum	Emissions- code	Verkehrs- abgaben neu	Verkehrs- abgaben bisher	Differenz neu / bisher in Fr. (- = besser als bis- her)
Yamaha DT125R VA (Fr.)	125 34	C00 35	69	50	19
Honda CBF250 VA (Fr.)	249 34	C01 35	69	50	19
Honda CBF500 VA (Fr.)	499 52	C01 35	87	75	12
Suzuki GSR600 VA (Fr.)	599 61	C03 0	61	88	-27
Honda CBR600F VA (Fr.)	600 61	C00 35	96	88	9
Ducati 750 Monster VA (Fr.)	748 79	C00 35	114	113	2
Honda CBR1000RR VA (Fr.)	998 97	C03 0	97	138	-41
BMW R1200GS VA (Fr.)	1170 115	C01 35	150	163	-13
Honda CB1300A VA (Fr.)	1284 124	C01 35	159	175	-16
Honda GL1500C VA (Fr.)	1520 151	C00 35	186	213	-27
Honda GL1800A VA (Fr.)	1832 178	C00 35	213	250	-37

Beispiele: Abgabentarif für Anhänger an Motorwagen

Marke	Gesamtgewicht	Verkehrsabgaben neu	Verkehrsabgaben bisher	Differenz neu / bisher in Fr. (- = tiefer als bisher)
Heinemann Z 5214 VA (Fr.)	500 29	29	113	-84
Heinemann Z 600 VA (Fr.)	600 64	64	113	-49
Humbaur HA 100M VA (Fr.)	1000 64	64	131	-67
Heinemann PH 1500 VA (Fr.)	1500 99	99	150	-51
Heinemann PH 2000 VA (Fr.)	2000 134	134	169	-35
Heinemann PH 250 VA (Fr.)	2500 169	169	169	0
Heinemann Z 3031 VA (Fr.)	3000 204	204	188	17
Heinemann PH 350 VA (Fr.)	3500 239	239	206	33
Zbinden 5000-S VA (Fr.)	5000 344	344	244	100
Krone ZZW 18 VA (Fr.)	10000 694	694	371	323
Van Hool 2K0019 VA (Fr.)	16000 1'114	1'114	533	582
Krone AZF 18 VA (Fr.)	18000 1'254	1'254	664	590