

ZH_VERWALTUNGSGERICHT AN.2013.00001 vom 25. September 2009

ZH Verwaltungsgericht, 2009-09-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__AN.2013.00001

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT AN.2013.00001 du 25 septembre 2009

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT AN.2013.00001 del 25 settembre 2009

Regeste

Verkehrsabgabenverordnung | Abstrakte Normenkontrolle: Verkehrsabgaben für Wohnwagen. Legitimation der Beschwerdeführer (Verein und Privatperson; E. 1.2). Weder das bisherige noch das künftige zürcherische Verkehrsabgabengesetz verpflichte(te)n den Regierungsrat dazu, in der Verkehrsabgabenverordnung für Wohnwagen Tarife vorzusehen, die gegenüber dem gesetzlichen Normaltarif reduziert sind (E. 4). Im Rahmen einer abstrakten Normenkontrolle darf das Verwaltungsgericht akzessorisch die Verfassungsmässigkeit des Gesetzes überprüfen, auf dem die angefochtene Verwaltungsänderung beruht (E. 5.1). Im vorliegenden Fall stützt sich die gesetzliche Neuregelung der Verkehrsabgabenbemessung auf verfassungsrechtlich haltbare Kriterien: Die Tarife sollen neu nicht mehr nur nach der Grösse des Hubraums eines Fahrzeugs bemessen werden, sondern auch nach dessen Gesamtgewicht; damit wird dem Umweltschädigungspotenzial bzw. dem Verursacherprinzip besser Rechnung getragen (E. 5.4). Wohnwagen können für lange Reisen eingesetzt werden und verfügen deshalb - wie die meisten anderen Motorfahrzeuge - über ein ihrem Gewicht entsprechendes Umweltschädigungspotenzial (E. 5.5). Der Umstand, dass für Wohnwagen häufig Wechselschilder gelöst werden, stellt keinen sachlichen Grund für eine Abweichung vom gesetzlichen Normaltarif dar (E. 5.6). Die Maximaltarife halten sich (auch) bei Wohnwagen in vernünftigen Grenzen, zumal die Verordnung für mehr als 3'500 kg wiegende Fahrzeuge eine erhebliche Ermässigung der Abgabe vorsieht (E. 5.7). Die Verkehrsabgaben für Wohnwagen mögen im Kanton Zürich künftig zwar höher ausfallen als in einzelnen anderen Kantonen. Solche Differenzen sind indessen zulässig, solange die Bemessungsregeln - wie hier - auf sachlichen Gründen beruhen. Im Fall des Kantons Zürich kommt hinzu, dass die Neubemessung insgesamt saldoneutral erfolgt (E. 5.8). Die Neuregelung führt schliesslich auch nicht zu einer tariflichen Benachteiligung von Wohnwagen gegenüber Personenwagen - im Gegenteil: Wohnwagen, die mehr als 3'500 kg wiegen, werden künftig tiefere Abgaben zu bezahlen haben als gleich schwere "Off-Roader" (E. 5.9). Der Regierungsrat war nicht dazu verpflichtet, den Preisüberwacher vorgängig über die geplante Änderung der Verkehrsabgabenverordnung zu informieren (E. 6). Wird die Rechtmässigkeit einer Bestimmung im abstrakten Normkontrollverfahren überprüft, so sind die Verfahrenskosten höher anzusetzen, als wenn die Überprüfung im Rahmen eines konkreten Normkontrollverfahrens (akzessorisch) erfolgt wäre (E. 7.2). Abweisung. Abweichende Minderheitsmeinung in Bezug auf die Verfahrenskosten: In einem abstrakten Normkontrollverfahren sollen grundsätzlich nicht höhere Gerichtsgebühren auferlegt werden, als wenn die betreffenden Rügen im Rahmen eines konkreten Anfechtungsverfahrens (von einer Einzelperson) vorgebracht worden wären.

Erwägungen

E. 3

Hubraum und einem Gesamtgewicht von 3'400 kg [recte: 5'000 kg] gemäss der Neuregelung künftig eine jährliche Verkehrsabgabe von Fr. 2'068.- statt wie bisher Fr. 525.- bezahlt werden, was einer Erhöhung von 394 % entspreche. Der Regierungsrat sei dem Auftrag des Gesetzgebers gemäss § 10 Abs. 1 VAG 2014, wonach die Verkehrsabgaben für besondere Arten von Motorfahrzeugen unter Beachtung der Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt festzusetzen seien, nicht nachgekommen. Nach dem Willen der Bevölkerung bzw. nach § 10 Abs. 1 VAG 2014 hätte der Regierungsrat in der Verordnung für leichte und schwere Wohnmotorwagen eine Spezialregelung vorsehen müssen, weil es sich dabei um eine besondere (Wohnzwecken dienende) Art von Motorfahrzeugen handle. Wohnmotorwagen wirkten sich – im Vergleich zu normalen Personenfahrzeugen – verhältnismässig wenig umweltschädigend aus, da sie nur sporadisch (in erster Linie für Urlaube im Ausland) eingesetzt würden. Sie wiesen eine geringe Jahreskilometerleistung und eine überdurchschnittlich lange Betriebsdauer auf, weil sie sich während des grössten Teils des Jahres nicht auf der Strasse bewegten. Diese Angaben könnten anhand von Verkaufsinseraten auf dem Occasionmarkt überprüft werden. Besonders stossend sei die neue Tarifregelung für Halter von Wohnmotorwagen mit Wechselschildern: Diese hätten in der Regel ein kleineres Fahrzeug eingelöst, um ihre alltäglichen Besorgungen zu erledigen und zur Arbeit zu fahren, und würden mit der stark erhöhten Abgabe dafür bestraft, dass sie über einen Wohnmotorwagen verfügten, den sie während 10 bis 11 Monaten pro Jahr auf ihrem Privatgrund abstellten und nur während relativ kurzer Zeit bzw. für eine verhältnismässig geringe Kilometerleistung benötigten. Die neue Tarifbemessung sei im Übrigen auch insofern ungerecht, als bei keiner anderen Motorwagenkategorie eine derartige Erhöhung der Abgabe geplant sei; sogar bei Offroad-Fahrzeugen sei ein geringerer Anstieg der Abgabe geplant als bei den Wohnmotorwagen. Schliesslich sei zu bedenken, dass die heutigen Wohnmotorwagen aus gesetzlichen Gründen (Überlast) sowie aus Sicherheitsmotiven immer schwerer würden; für das hohe Gewicht der Wohnmotorwagen bestünden somit – anders als bei schweren Personewagen – sachliche Gründe. Demnach erscheine es nicht gerechtfertigt, die Tarife für Wohnmotorwagen anhand des Fahrzeuggewichts progressiv ansteigend zu gestalten.

E. 4

Zu prüfen ist zunächst, ob der Regierungsrat aufgrund von § 10 Abs. 1 VAG 2014 dazu verpflichtet gewesen wäre, für Wohnmotorwagen eine im Vergleich zum gesetzlichen Normaltarif günstigere Tarifregelung vorzusehen.

E. 4.1

Sowohl gemäss der bisherigen Fassung von § 10 Abs. 1 VAG als auch nach § 10 Abs. 1 VAG 2014 setzt der Regierungsrat die Verkehrsabgaben für besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern, für Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart sowie für besondere Bewilligungen fest, wobei er die Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf die Umwelt beachtet (vgl. E. 2.1 und 2.2). In seiner Weisung vom 2. Mai 1990 erwähnte der Regierungsrat folgende Beispiele von Fahrzeugen, die unter § 10 Abs. 1 VAG fallen (ABI 1990 I 1056): Gewerbliche Traktoren, Sattelmotorfahrzeuge, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Arbeitsmaschinen aller Art und besondere Arten von Motorrädern und Anhängern ("besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern"); Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Motoren ohne Hubkolben ("Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart"); Fahrzeuge mit Händler-, Wechsel- und Tagesschildern ("Fahrzeuge mit besonderen

Bewilligungsarten"). Der Regierungsrat hat in der bisherigen Fassung von §§ 4 ff. VAV keine spezifischen Tarife für Wohnmotorwagen vorgesehen. Somit gingen bis anhin weder der Gesetz- noch der Verordnungsgeber davon aus, dass Wohnmotorwagen in eine der in § 10 Abs. 1 VAG erwähnten Kategorien fallen.

E. 4.2

Im Rahmen der 2010 erfolgten Revision des VAG beabsichtigte der Gesetzgeber nicht, an der bisherigen Regelung in Bezug auf Wohnmotorwagen etwas zu ändern: § 10 Abs. 1 VAG 2014 stimmt mit der bisherigen Fassung von § 10 Abs. 1 VAG inhaltlich überein, und in der Weisung vom 14. April 2010 erwähnte der Regierungsrat als Beispiele, die unter § 10 Abs. 1 VAG 2014 fallen, ähnliche Fahrzeuge wie in der Weisung von 1990: Gewerbliche Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, besondere Motorräder ("Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart"); Fahrzeuge mit Rotationskolbenmotoren, Hybridantrieb sowie künftige Brennstoffzellenfahrzeuge ("Fahrzeuge mit besonderer Antriebsart"); Fahrzeuge mit Wechselschildern, Händlerschildern sowie Ersatzfahrzeuge ("Fahrzeuge mit besonderen Bewilligungsarten"; vgl. ABI 2010, 828). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer durften Wohnmotorwagenbesitzer demnach nicht erwarten, dass der Verordnungsgeber für Wohnmobile eine Ausnahmeregelung vorsehen würde. Im Gegenteil: Jedermann konnte gestützt auf die in Anhang Ziff. 2 VAG 2014 enthaltenen Bemessungskriterien berechnen, wie hoch die Verkehrsabgabe seines Fahrzeugs künftig ausfallen würde. Die im Anhang zur regierungsrätlichen Weisung publizierten Mustertabellen enthalten drei Beispiele für Wohnmobile (ABI 2010, 836), aus denen hervorgeht, dass sich die Verkehrsabgabe – wie bis anhin – auch bei Wohnmotorwagen nach den gesetzlichen Hubraum- und Gewichtskategorien bemisst und dass dies zu erheblichen Tariferhöhungen führt, nämlich – bezogen auf die drei Beispiele – um 239 % (Renault Master T33), 184 % (Mercedes-Benz Marco Polo) bzw. 231 % (Fiat Adria S 680 SL). Es entspricht somit dem Willen der Zürcher Stimmbevölkerung, dass die Verkehrsabgabe für Wohnmotorwagen auch künftig nach dem gesetzlichen Normaltarif bemessen wird. Die Eigentümer schwerer bzw. mehr als 3'500 kg wiegender Wohnmotorwagen mussten aufgrund der gesetzlichen Kriterien sogar befürchten, dass die Tariferhöhungen noch höher ausfallen würden als gemäss den nun vom Regierungsrat beschlossenen Verordnungsbestimmungen: Im Gesetzgebungsprozess war nie thematisiert worden, dass solche Fahrzeuge nicht nach dem gesetzlichen Normaltarif (Anhang Ziff. 2 lit. b VAG 2014), sondern nach einer privilegierenden Regelung (§ 4a VAV 2014) zu bemessen seien.

E. 4.3

§ 10 Abs. 1 VAG 2014 verpflichtete den Regierungsrat somit nicht dazu, für die im Kanton Zürich immatrikulierten 5'750 leichten und 480 schweren Wohnmotorwagen eine im Vergleich zum gesetzlichen Normaltarif günstigere Tarifregelung vorzusehen.

E. 5.1

Die Beschwerdeführer machen sinngemäss geltend, dass der Regierungsrat die vorliegend angefochtenen Verordnungsbestimmungen aufgrund von höherrangigem – verfassungsmässigem – Recht anders hätte ausgestalten müssen. Der Überprüfung dieser Rüge steht entgegen der Auffassung des Beschwerdegegners nicht entgegen, dass die Beschwerdeführer die in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 beschlossene Gesetzesänderung, auf der die umstrittenen Tarifänderungen beruhen, nicht angefochten

hatten: Später – im Rahmen eines konkreten Anfechtungsverfahrens – könnte ohnehin akzessorisch überprüft werden, ob das kantonale Verordnungs- und Gesetzesrecht mit höherrangigem Recht vereinbar ist.

E. 5.2

Bei der vorliegend umstrittenen Verkehrsabgabe handelt es sich um eine Lenkungskausalabgabe, die auf einer genügenden gesetzlichen Grundlage beruht (vgl. E. 2.2 und E. 4). Für solche Abgaben gelten – mit Ausnahme des Kostendeckungsprinzips – die kausalabgaberechtlichen Grundsätze (BGE 125 I 182 E. 4d). Das Äquivalenzprinzip verlangt – in Konkretisierung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes (Art. 5 Abs. 3 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 [BV]) –, dass eine Abgabe nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis zum objektiven Wert der bezogenen Leistung steht und sich in vernünftigen Grenzen bewegt (BGE 132 II 371 E. 2.1). Der Wert der Leistung bemisst sich nach dem Nutzen, den sie dem Pflichtigen bringt, oder nach dem Kostenaufwand der konkreten Inanspruchnahme im Verhältnis zum gesamten Aufwand des betreffenden Verwaltungszweigs, wobei schematische, auf Wahrscheinlichkeit und Durchschnittserfahrungen beruhende Massstäbe angelegt werden dürfen. Es ist nicht notwendig, dass die Abgaben in jedem Fall genau dem Verwaltungsaufwand entsprechen; sie sollen indessen nach sachlich vertretbaren Kriterien bemessen sein und nicht Unterscheidungen treffen, für die keine vernünftigen Gründe ersichtlich sind (BGE 126 I 180 E. 3a/bb).

E. 5.3

Der Regierungsrat hat in der Weisung vom 14. April 2010 zur Änderung des Verkehrsabgabegesetzes (ABl 2010, 819 f. und 825) und im Beleuchtenden Bericht zur Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 ausgeführt, dass die Revision des Verkehrsabgaberechts dem Ziel diene, die Abgaben für Strassenfahrzeuge nach dem Verursacherprinzip und nach ökologischen Kriterien zu bemessen. Die im revidierten Gesetz vorgesehenen Kriterien – Hubraum und Gesamtgewicht des Fahrzeugs – eigneten sich für eine verursachergerechte und ökologisch orientierte Besteuerung gut, da beide Faktoren einen wesentlichen Einfluss auf die Strassenbelastung und den Treibstoffverbrauch bzw. die Umweltbelastung hätten. Eine fahrleistungsabhängige Besteuerung auf kantonaler Ebene komme demgegenüber nicht in Frage, weil die hierfür notwendigen Erfassungsgeräte bundesrechtlich nicht vorgeschrieben seien und zudem die bestehenden Kilometerzähler der Fahrzeuge leicht manipuliert werden könnten. Eine rein verbrauchsabhängige Besteuerung lasse sich ebenfalls nur über einen gesamtschweizerischen Zuschlag auf dem Treibstoffpreis verwirklichen.

E. 5.4

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen, die von den Beschwerdeführern nicht bestritten werden, erscheint es sachgerecht, die Verkehrsabgabe grundsätzlich aller Motorwagen mit Hubkolbenmotor, die unter § 2 Abs. 1 lit. b VAG 2014 fallen, nach den gleichen Kriterien zu bemessen. Die beiden im Gesetz vorgesehenen Kriterien – Hubraum und Gesamtgewicht – sind zwar nicht Ausdruck der effektiven Umweltbelastung eines Fahrzeugs, geben aber immerhin Aufschluss über dessen Umweltbelastungspotenzial. Die vorgesehene Gebührenbemessung entspricht dem Verursacherprinzip ohne Zweifel besser als die heutige Regelung, wonach sich die Verkehrsabgabe bei Motorwagen mit Hubkolbenmotor einzig nach der Hubraumgrösse bzw. unabhängig vom Fahrzeuggewicht bemisst (vgl. § 2 lit. a

VAG). Insofern erscheint es sachgerecht, dass schwere Fahrzeuge künftig – entsprechend ihrem Umweltschädigungspotenzial – eine höhere Abgabe zu bezahlen haben als bis anhin. So wird beispielsweise der Beschwerdeführer 2, dessen Hybridwohnmotorwagen einen Hubraum von 1'339 cm³ und ein Gesamtgewicht von 1'600 kg aufweist, künftig eine rund 25 % höhere Abgabe entrichten müssen: Bis anhin betrug die Abgabe für ein solches Fahrzeug jährlich Fr. 148.75 (vgl. § 2 lit. a VAG in Verbindung mit § 6 VAV), neu beläuft sie sich auf Fr. 188.- (vgl. Anhang Ziff. 2 VAG 2014). Leichte Fahrzeuge haben demgegenüber künftig tiefere Abgaben zu bezahlen, da sie ein geringeres Umweltschädigungspotenzial aufweisen. Eine noch verursachergerechtere Lösung, nämlich eine individuelle Bemessung nach dem Treibstoffverbrauch oder nach der Anzahl gefahrener Kilometer, kommt auf kantonaler Ebene aus rechtlichen bzw. praktischen Gründen nicht in Frage (vgl. E. 5.3).

E. 5.5

Für "besondere Arten von Motorfahrzeugen" hat der Gesetzgeber in § 10 Abs. 1 lit. a VAG 2014 vorgesehen, dass auf Verordnungsebene Abweichungen vom gesetzlichen Normaltarif statuiert werden können. Damit hat der Gesetzgeber dem Umstand Rechnung getragen, dass die pauschalisierenden Bemessungskriterien zu nicht mehr vertretbaren Ergebnissen führen können, wenn eine bestimmte Fahrzeugkategorie faktisch ein klarerweise geringeres Umweltschädigungspotenzial aufweist als Fahrzeuge anderer Kategorien, die über den gleichen Hubraum und das gleiche Gesamtgewicht verfügen. Aus diesem Grund hat der Verordnungsgeber zu Recht Sondertarife für Traktoren, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren und Motoreinachser statuiert (§ 4 VAV 2014). Von Wohnmotorwagen kann hingegen nicht gesagt werden, dass sie offensichtlich über ein geringeres Umweltschädigungspotenzial verfügen als andere Fahrzeuge mit gleichem Hubraum und Gesamtgewicht. Die Behauptung der Beschwerdeführer, dass Wohnmotorwagen durchschnittlich eine geringere Jahreskilometerleistung und eine längere Betriebsdauer aufweisen, mag zwar stimmen. Massgebend ist aber, dass Wohnmotorwagen über ein ihrem Hubraum und Gesamtgewicht entsprechendes umweltschädigendes Potenzial verfügen, wenn sie – was in der Praxis erfahrungsgemäss vorkommt – für lange bzw. weite Reisen eingesetzt werden. Eine Sonderregelung für Wohnmotorwagen, die nicht für lange bzw. weite Reisen eingesetzt werden, wäre nicht praktikabel (vgl. E. 5.3) und würde zu Ungerechtigkeiten gegenüber den anderen Fahrzeugen führen, die ebenfalls einzig nach ihrem Umweltschädigungspotenzial (bzw. nicht nach leistungsabhängigen Kriterien) bemessen werden. Der Umstand, dass das relativ hohe Gewicht von Wohnmotorwagen auf Gründe der Sicherheit und des Wohnzwecks zurückzuführen ist, stellt kein sachliches Motiv dar, vom Grundsatz der Bemessung nach dem Umweltschädigungspotenzial abzuweichen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer ist somit von Verfassung wegen nicht zu beanstanden, dass der Verordnungsgeber die Wohnmotorwagen nicht als "besondere Arten von Motorfahrzeugen" im Sinn von § 10 Abs. 1 lit. a VAG 2014 erachtete .

E. 5.6

Der Umstand, dass für Wohnmotorwagen häufig Wechselschilder im Sinn von Art. 13 ff. der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV) gelöst werden, stellt ebenfalls keinen sachlichen Grund dar, für diese Fahrzeuge vom gesetzlichen Normaltarif abzuweichen. Es erscheint vielmehr sachgerecht, wenn Halter von Wohnmotorwagen, die ein Wechselschild lösen, für den Wohnmotorwagen die volle

Verkehrsabgabe und für das kleinere Motorfahrzeug eine Bewilligungsgebühr zu bezahlen haben (vgl. § 20 VAV). Auch Wohnmotorwagen mit Wechselschildern besitzen nämlich ein ihrem Hubraum und Gesamtgewicht entsprechendes umweltschädigendes Potenzial, das insbesondere im Fall von langen bzw. weiten Reisen durchaus ausgeschöpft werden kann (vgl. E. 5.5). Eine Sonderregelung für Wohnmotorwagen, die mit Wechselschildern gelöst werden, würde überdies zu einer nicht gerechtfertigten Privilegierung führen gegenüber den Haltern von Wohnmotorwagen mit normalem Kontrollschild, die den gesetzlichen Normaltarif zu bezahlen hätten. Im Übrigen muss die Verkehrsabgabe ohnehin nur für diejenigen Tage entrichtet werden, an denen das Motorfahrzeug mit zürcherischem Verkehrsschild verkehrsberechtigt ist oder mit Standort im Kanton Zürich im Verkehr steht (§ 5 Abs. 1 VAG; vgl. §§ 33 f. VAV). Wohnmotorwagenhalter, die ihr Fahrzeug nur während kurzer Zeit verwenden, haben somit – wie alle Halter von Motorfahrzeugen – die Möglichkeit, ihr Fahrzeug während der nicht benutzten Zeit ausser Verkehr zu setzen und in dieser Periode weder Verkehrsabgaben noch Versicherungsprämien zu bezahlen; die Gebühr für die Wiedereinlösung beträgt gemäss den unbestrittenen Angaben der Beschwerdeführerin Fr. 30.-. Für jene Wohnmotorwagen, die nur während weniger Tage pro Jahr bzw. nur für wenige Kilometer eingesetzt werden, besteht ausserdem die Möglichkeit, Tagesausweise im Sinn von Art. 20 ff. VVV zu lösen, die für leichte Motorwagen Fr. 12.50 und für schwere Motorwagen Fr. 25.- kosten (§ 14 lit. a und b VAV).

E. 5.7

Schwere Wohnmotorwagen profitieren – wie alle mehr als 3'500 kg wiegenden Motorfahrzeuge ausser schwere Personalfahrzeuge ("Off-Roader") – von der Ausnahmeregelung gemäss § 4a VAV 2014, wonach für den Fr. 2'000.- übersteigenden Betrag eine erhebliche Tarifiereduktion gilt (vgl. E. 2.3). Der Verordnungsgeber begründete diese Ausnahmeregelung damit, dass es sich um Fahrzeuge wie schwere Wohnwagen, Werkstattwagen, Verkaufs- und Eichfahrzeuge handle, die in der Regel lange an einem Ort stationiert seien und einen ganz besonderen Ausbau aufwiesen, der nur eine sehr eingeschränkte Verwendung zulasse. Aufgrund dieser Besonderheiten rechtfertige es sich, die höchsten jährlichen Verkehrsabgaben, die nach dem gesetzlichen Normaltarif bis zu Fr. 17'000.- betragen könnten, auf höchstens ca. Fr. 3'500.- zu beschränken (Amtsblatt des Kantons Zürich vom 22. März 2013 [www.amtsblatt.zh.ch, Meldungsnummer 00027953], Begründung zu § 4a VAV 2014). Es erscheint zwar fraglich, ob es sachlich gerechtfertigt ist, schwere Wohnmotorwagen im Rahmen von § 4a VAV 2014 in gleicher Weise zu privilegieren wie schwere Werkstattwagen, Verkaufs- und Eichfahrzeuge, obwohl Wohnmotorwagen für lange und weite Reisen eingesetzt werden können und ein entsprechendes Umweltschädigungspotenzial aufweisen (vgl. E. 5.5). Diese Frage muss jedoch im Rahmen des vorliegenden Streitgegenstands nicht näher geprüft werden. Von Bedeutung ist vielmehr, dass die grundsätzliche Privilegierung schwerer Motorfahrzeuge zur Folge hat, dass die jährlichen Verkehrsabgaben für solche Fahrzeuge – und somit auch für schwere Wohnmotorwagen – nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis zum objektiven Wert der bezogenen Leistung stehen und sich angesichts des Maximaltarifs von rund Fr. 3'500.- pro Jahr in vernünftigen Grenzen bewegen. Dies gilt gerade auch für das von den Beschwerdeführern erwähnte Beispiel eines 5'000 kg schweren Wohnmobils mit einem Hubraum von 2'800 cm³: Angesichts des hohen Umweltschädigungspotenzials, das dieses Fahrzeug aufgrund seines grossen Gesamtgewichts hat, erscheint eine jährliche Verkehrsabgabe von Fr. 2'068.- nicht überhöht, zumal der gesetzliche Normaltarif (nach

Anhang Ziff. 2 VAG 2014), der dem eigentlichen Schädigungspotenzial entsprechen würde, Fr. 2'588.- betrüge. Der Umstand, dass sich die Verkehrsabgabe für dieses Fahrzeug mit dem Inkrafttreten der neuen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen beinahe vervierfachen wird (von Fr. 525.- auf Fr. 2'068.-), ist Ausdruck der verursachergerechteren Bemessung der Verkehrsabgaben, die nunmehr auch das Gesamtgewicht des Fahrzeugs – progressiv ansteigend – mitberücksichtigt. Konsequenterweise sinkt umgekehrt der Tarif für leichtere Fahrzeuge; im Vergleich zu heute verringert sich beispielsweise die Abgabe auf Motorwagen mit einem Hubraum von 2'800 cm³ ab einem Gesamtgewicht von weniger als 2'000 kg.

E. 5.8

Soweit der Beschwerdeführer 2 geltend macht, dass die Verkehrsabgaben für Wohnmotorwagen im Kanton Zürich künftig höher ausfallen werden als in den Kantonen Luzern, Aargau, Thurgau, Schaffhausen und Zug, ist ihm entgegenzuhalten, dass die unterschiedliche Bemessung Ausdruck der kantonalen Autonomie im Bereich der Verkehrsabgabenerhebung ist. Aus den kantonalen Differenzen lässt sich im Übrigen kein offensichtliches Missverhältnis der zürcherischen Abgabetarife zum objektiven Wert der bezogenen Leistung ableiten. Dass sich die neue, dem Umweltschädigungspotenzial entsprechende Tarifgestaltung in vernünftigen Grenzen bewegt, ergibt sich bereits aus dem Umstand, dass sie saldoneutral erfolgt bzw. – über alle Fahrzeugarten betrachtet – insgesamt zu keinen Mehrerträgen führen soll (Weisung des Regierungsrats vom 14. April 2010 zu Änderungen des Verkehrsabgabengesetzes, ABI 2010, 831 ; regierungsrätliche Begründung der Verordnungsänderung vom 13. März 2013, Buchstabe C). Eine Verletzung des Äquivalenzprinzips ist unter diesen Umständen zu verneinen.

E. 5.9

Schliesslich ist entgegen den Behauptungen der Beschwerdeführer nicht ersichtlich, inwiefern die neuen Bemessungsregeln zu einer tariflichen Besserstellung von Personenwagen gegenüber Wohnmotorwagen führen sollten. Leichte Wohnmotorwagen werden nach den gleichen Kriterien bemessen wie leichte Personenwagen (vgl. Anhang Ziff. 2 VAG 2014). Schwere Wohnmotorwagen werden gegenüber schweren Personenfahrzeugen tariflich sogar privilegiert, indem einzig Erstere von den Tarifvergünstigungen gemäss § 4a VAV 2014 profitieren. Entsprechend steigt die Verkehrsabgabe aufgrund der neuen Bemessungsregeln beispielsweise für den Offroader "Hummer H1" von Fr. 996.- auf Fr. 4'008.- bzw. um 402 % (vgl. Mustertabelle, ABI 2010 835).

E. 5.10

Zusammenfassend haben der Gesetz- und Verordnungsgeber sachlich vertretbare Kriterien für die Bemessung der Verkehrsabgaben statuiert und keine Unterscheidungen getroffen, für die keine vernünftigen Gründe ersichtlich sind. Die Abgaberegung ist auch aus verfassungsrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden.

E. 6.1

Die Beschwerdeführer machen schliesslich geltend, dass die Tarifierhöhung unzulässig sei, weil vorab keine Stellungnahme des eidgenössischen Preisüberwachers eingeholt worden sei.

E. 6.2

Ist die Legislative oder die Exekutive des Bundes, eines Kantons oder einer Gemeinde zuständig für die Festsetzung oder Genehmigung einer Preiserhöhung, die von den Beteiligten an einer Wettbewerbsabrede oder einem marktmächtigen Unternehmen beantragt wird, so hört sie zuvor den Preisüberwacher an. Er kann beantragen, auf die Preiserhöhung ganz oder teilweise zu verzichten oder einen missbräuchlich beibehaltenen Preis zu senken (Art. 14 Abs. 1 des Preisüberwachungsgesetzes vom 20. Dezember 1985 [PüG]). Wenn ein Gemeinwesen in einem staatlichen Monopolbereich Gebühren erhöht, ist es somit grundsätzlich zur vorgängigen Meldung gegenüber dem Preisüberwacher verpflichtet (vgl. Botschaft des Bundesrats vom 30. Mai 1984 zu einem Preisüberwachungsgesetz, BBl 1984 II 755 ff., 775 f.).

E. 6.3

Die im vorliegenden Fall geplanten Änderungen der Bemessungsgrundlagen der Verkehrsabgabe sind nicht als meldepflichtige Tarifierhöhung im Sinn von Art. 14 Abs. 1 PüG zu erachten: Zum einen erfolgt die umstrittene Neubemessung der Abgaben saldoneutral (vgl. E. 5.9). Zum anderen sind die neuen Bemessungsgrundlagen wie gesagt nicht auf die vorliegend umstrittene Ordnungsänderung zurückzuführen, sondern auf die Gesetzesänderung, die in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 angenommen und nicht angefochten wurde. Unter diesen Umständen war der Regierungsrat nicht dazu verpflichtet, den Preisüberwacher über die geplante Ordnungsänderung vorgängig zu informieren.

E. 7.1

Zusammenfassend erweisen sich die Einwendungen der Beschwerdeführer als unbegründet. Somit ist die Beschwerde abzuweisen. Ausgangsgemäss sind die Kosten des Verfahrens der Beschwerdeführer je zur Hälfte – unter solidarischer Haftung für das Ganze – aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 und § 14 VRG).

E. 7.2

Bei der Bemessung der Verfahrenskosten könnte sich fragen, ob die Beschwerdeführer nicht schlechter gestellt werden dürften, als wenn sie sich bloss im Rahmen der Anfechtung einer konkreten Anordnung gegen die Höhe der Verkehrsabgabe gewehrt hätten. Das ist in Fällen der abstrakten Normenkontrolle jedoch zu verneinen. Gemäss § 38a Abs. 1 VRG entscheidet das Verwaltungsgericht in Fünferbesetzung (statt wie üblich grundsätzlich in Dreierbesetzung; § 38 Abs. 1 sowie e contrario aus § 38b VRG) über Rechtsmittel gegen Erlasse. Die Fünferbesetzung ist aufgrund der grossen politischen Bedeutung der Fälle für die abstrakte Normenkontrolle vorgesehen (Antrag des Regierungsrates vom 29. April 2009 zum Gesetz über die Anpassung des kantonalen Verwaltungsverfahrensrechts [ABl 2009, 967]). Zudem ist in Verfahren der abstrakten – im Vergleich zur konkreten (akzessorischen) – Normenkontrolle der Streitgegenstand ein anderer: Bei der konkreten Normenkontrolle ist einzig noch die inzidente Infragestellung eines Erlasses im Rahmen einer Beschwerde gegen einen darauf gestützten Einzelakt möglich (BGr, 6. November 1998, in: ZBl 101/2000, S. 471, E. 2c). Die allfällige vorfrageweise Feststellung der Verfassungswidrigkeit der fraglichen Norm führt jedoch nicht zu deren Aufhebung, sondern hat lediglich zur Folge, dass die Vorschrift im konkreten Fall nicht angewandt und der gestützt darauf ergangene angefochtene Entscheid aufgehoben wird (BGE 129 I 265 E. 2.3 mit Hinweisen; BGr, 18. März 2005, 2P.318/2004, E. 1.4). Demgegenüber sind die Auswirkungen der abstrakten Normenkontrolle viel weitergehend, kann doch in deren Rahmen nicht nur eine einzelne Norm aufgehoben werden, sondern je nach Bedeutung der

beanstandeten Norm gegebenenfalls gar der gesamte zugrundeliegende Erlass nicht mehr zur Anwendung gelangen. Aufgrund dieser unterschiedlichen Auswirkungen rechtfertigt es sich, in Fällen der abstrakten Normenkontrolle von grundsätzlich höheren Gerichtskosten auszugehen als in Fällen der konkreten Normenkontrolle, selbst wenn sich dabei etwa dieselben Rechtsfragen stellen. Zudem darf neben dem Zeitaufwand des Gerichts und der Schwierigkeit des Falls auch das tatsächliche Streitinteresse bei der Festlegung der Gerichtsgebühr berücksichtigt werden (§ 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts vom 23. August 2010) . Nach der Praxis des Bundesgerichts ist der Streitwert bzw. das tatsächliche Streitinteresse bei der Bemessung der Gerichtsgebühr in Fällen der abstrakten Normenkontrolle zu berücksichtigen und werden bei höheren Streitinteressen auch entsprechende Gerichtsgebühren verlangt (vgl. BGr, 30. August 2012, 8C_63/2012, betreffend Besoldung der Richter am Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich, Gerichtsgebühr Fr. 13'000.-; BGr, 3. Juli 2012, 2C_485/2010, Beschwerde diverser Versicherungen gegen das Gesetz der kantonalen Sachversicherung des Kantons Glarus, Bestimmungen über "Versicherung im Wettbewerb", Gerichtsgebühr Fr. 20'000.-; BGr, 3. Juni 2012, 2C_542/2011, Beschwerde von sieben Gemeinden gegen das Finanzausgleichsgesetz des Kantons Zürich, dessen § 34 betreffend Steuerkraft, Gerichtsgebühr Fr. 35'000.-; BGr, 26. Oktober 2010, 2C_275/2009, betreffend das Reglement über die Benützungsgebühr für Erschliessungsanlagen der Gemeinde Strengelbach/AG, Benützungsgebühr für Grosseinleiter, Gerichtsgebühr Fr. 10'000.-). Geht man davon aus, dass für die betroffenen Besitzer eines Wohnmotorwagens jedenfalls eine Erhöhung der Verkehrsabgaben erfolgen wird, ist angesichts von 5750 leichten und 480 schweren Wohnmotorwagen von einem mindestens erheblichen Streitinteresse auszugehen, das bei der Festlegung der Gerichtsgebühr neben den übrigen Faktoren berücksichtigt werden darf. Unter diesen Umständen erscheint eine Gerichtsgebühr von Fr. 8'000.- angebracht .

E. 7.3

Die Zusprechung einer Parteientschädigung wurde von keiner Partei verlangt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.