

Departement für Justiz, Sicherheit
und Gesundheit Graubünden
Hofgraben 5
7000 Chur

Eingereicht per Email an: info@djsg.gr.ch

Chur, den 28. April 2025

Vernehmlassung zur Neukonzeption der Verkehrssteuer (Totalrevision des EGzSVG; BR 870.100)

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Peyer, sehr geehrte Damen und Herren

Die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden (DWGR; bestehend aus Bündner Gewerbeverband, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden sowie HotellerieSuisse Graubünden) vertreten in Graubünden gemeinsam mehr als 7'000 Unternehmen aus den verschiedensten Branchen. Entsprechend ihren Statuten sind die drei als DWGR zusammengeschlossenen Verbände einer wettbewerbsfähigen und marktwirtschaftlich organisierten Wirtschaft verpflichtet. Sie setzen sich unter Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher Interessen für eine grundsätzlich wettbewerbsgesteuerte Marktwirtschaft mit möglichst geringen Einschränkungen, für gute Rahmenbedingungen sowie für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Graubünden ein.

Für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zur vorliegenden Totalrevision des kantonalen Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) bedanken wir uns herzlich. Gerne bringen wir uns mit nachstehender Stellungnahme in das Vernehmlassungsverfahren ein.

Die vorliegende Stellungnahme der DWGR wird dabei ergänzend ausdrücklich durch die Branchenverbände Graubündnerischer Baumeisterverband (GBV), Sektion Graubünden des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG Graubünden) sowie Sektion Graubünden des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS Graubünden) unterstützt.

Generelle Bemerkungen

Die DWGR begrüßen die Bestrebungen der Regierung, die Strassenverkehrssteuer im Kanton Graubünden an die technologischen Neuerungen anzupassen und anerkennen die Notwendigkeit, diese als Teil der kantonalen Strassenfinanzierung (Spezialfinanzierung Strassen) auf aktuelle und künftige Veränderungen im Mobilitätsverhalten auszurichten. Insbesondere begrüßen die DWGR, dass die künftige Strassenverkehrssteuer technologieneutral sowie solange notwendig mit einem ökologischen Lenkungseffekt ausgestaltet werden soll.

Währenddem sich die DWGR der Empfehlung der Regierung hinsichtlich der vorgesehenen Bemessungsgrundlagen für die Strassenverkehrssteuer für die Personenwagen und für die weiteren Fahrzeugkategorien anschliessen können (vgl. hierzu das nachstehende Kapitel «Zu den vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen»), beantragen wir insbesondere im Bereich der ökologischen Lenkungswirkung bzw. des Ermässigungssystems Verbesserungen (vgl. hierzu das nachstehende Kapitel «Zur ökologischen Lenkungswirkung»). Ausserdem fordern die DWGR Klarstellung hinsichtlich der vorgesehenen Ertragsstabilität und -neutralität (vgl. hierzu das nachstehende Kapitel «Zur Ertragsstabilität und -neutralität») sowie Anpassungen bei einzelnen Artikeln (vgl. hierzu das nachstehende Kapitel «Weitere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen»).

Bedeutung der Strassenverkehrsinfrastruktur für die Bündner Wirtschaft

Die Strassenverkehrsinfrastruktur ist für die Bündner Wirtschaft von zentraler Bedeutung, da sie die gute Erreichbarkeit auch von peripheren Regionen sichert und damit Industrie, Tourismus, Handel und Gewerbe direkt unterstützt. Eine leistungsfähige und gut unterhaltene Verkehrsanbindung ist Grundvoraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität – insbesondere in einem topografisch anspruchsvollen Kanton wie Graubünden.

Entsprechend ist auch die Finanzierung des Unterhalts und der Investitionen dieser Strassenverkehrsinfrastruktur zukunftsgerichtet sicherzustellen. Der Strassenverkehrssteuer kommt dabei im Kanton Graubünden eine zentrale Rolle zu, denn einerseits wird der Reinertrag des Strassenverkehrsamtes der Spezialfinanzierung Strassen zugeteilt (vgl. Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG) und andererseits bilden die Verkehrssteuern wiederum die Grundlage für die Bemessung des ordentlichen Beitrags aus den allgemeinen Staatsmitteln an die Spezialfinanzierung Strassen (vgl. Art. 55 Abs. 3 StrG).

Notwendigkeit einer Auslegeordnung zur Finanzierungsstruktur der Spezialfinanzierung Strassen

Aus Sicht der DWGR sollen die für Unterhalt und Investitionen in das Strassennetz zur Verfügung stehenden Mittel nicht vermindert werden. Gleichzeitig soll aber die vorliegende Neukonzeption der Verkehrssteuer nicht dazu führen, dass die Strassenverkehrsnutzer im Durchschnitt noch mehr belastet werden, als dies heute der Fall ist.

Dies vorausgeschickt erachten die DWGR das gewählte Vorgehen der Regierung – nämlich schlicht den heutigen Stand der Strassenverkehrssteuern anhand des durchschnittlichen Steuerertrags pro Fahrzeug als für die Zukunft massgebliche Grösse zu definieren – als fragwürdig. Denn bevor eine Steuer neu konzipiert wird, sind aus Sicht der DWGR vorab die tatsächlich benötigten Mittel abzuklären und aufzuzeigen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass in der Vernehmlassungsvorlage der zweiten Etappe des Aktionsplan Green Deal für Graubünden vorgesehen ist, 30% des kantonalen LSVA-Anteils neu (anstatt für die Spezialfinanzierung Strassen) für den Bündner Klimafonds zu verwenden.

Aus Sicht der DWGR ist als Grundlage für die Beratungen im Grossen Rat in der Botschaft einerseits eine Auslegeordnung über die heute und künftig in der Spezialfinanzierung Strassen notwendigen Mittel vorzunehmen sowie andererseits eine Übersicht über die heutige und künftige Finanzierungsstruktur der Spezialfinanzierung Strassen zu erarbeiten. Nur mit einer solchen Gesamtschau kann der Grosse Rat beurteilen, ob die Strassenverkehrssteuern künftig tatsächlich im heutigen Umfang notwendig sind oder ob allfällig für entsprechende Grossprojekte der ordentliche Beitrag aus den allgemeinen Staatsmitteln erhöht bzw. mit einem ausserordentlichen Beitrag mitfinanziert werden kann. Die Strasseninfrastruktur des Kantons ist für die Erschliessung sowie für die dezentrale Besiedelung von grosser Bedeutung, auch unabhängig der Inanspruchnahme durch die einzelnen Fahrzeuge. Entsprechend ist auch die genannte Erhöhung

des ordentlichen Beitrags aus den allgemeinen Staatsmitteln - insbesondere im Vergleich zu den vergangenen Jahren - gerechtfertigt.

Ebenfalls ist im Zusammenhang mit der beantragten Auslegeordnung der Strassenfinanzierung zu prüfen, ob die Steuerbefreiung bzw. Steuerermässigung für kantonale, (inter-)regionale und (inter-)kommunale Fahrzeuge zu streichen ist (vgl. hierzu das nachstehende Kapitel «Zu Artikel 10 (Steuerbefreiung) und Art. 11 (Steuerermässigung) revEGzSVG»).

Auch der dieser Vernehmlassungsvorlage zugrundeliegende «Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden» fordert insbesondere, dass die nötigen Investitionen in das kantonale Strassennetz weiterhin gewährleistet, die Einnahmen und Ausgaben jedoch perspektivisch im Gleichgewicht sind und die künftige Strassenverkehrssteuer unter anderem die langfristige Ertragsstabilität angemessen berücksichtigt. Zwar erwähnt die Regierung in ihrer Antwort auf den Auftrag Hohl, dass es bei der Erhebung der kantonalen Verkehrssteuern auch die künftige Neukonzeption des Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer zu berücksichtigen gilt, in den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen finden sich diesbezüglich aber keinerlei Ausführungen.

Entsprechend beantragen die DWGR in der Botschaft zur vorliegenden Totalrevision des EGzSVG eine Auslegeordnung über die heute und künftig in der Spezialfinanzierung Strassen benötigten Mittel vorzunehmen sowie eine Übersicht über die heutige und künftige Finanzierungsstruktur der Spezialfinanzierung Strassen zu erarbeiten. Dabei ist auch eine Anpassung des aktuellen Finanzierungsmodells der Spezialfinanzierung Strassen zu prüfen.

Zu den vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen

Für Personenwagen

Aufgrund der Ausführungen im erläuternden Bericht sowie aufgrund des zugrundeliegenden Schlussberichts der EBP Schweiz AG vom 12. September 2024 unterstützen die DWGR die künftige Verwendung des Steuermodells A (70% lineare Gesamtgewichtssteuer und 30% progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem) als Bemessungsgrundlage für die Strassenverkehrssteuer von Personenwagen. Zur Ausgestaltung des Bonussystems für Personenwagen vgl. unsere Bemerkungen und Anträge im nachstehenden Kapitel «Zur ökologischen Lenkungswirkung».

Für weitere Fahrzeugkategorien

Die DWGR unterstützen auch die vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen für die weiteren Fahrzeugkategorien (Motorräder neu nach der Normleistung und die anderen Fahrzeuge nach Gesamtgewicht). Zur Ausgestaltung des Bonussystems für die weiteren Fahrzeugkategorien vgl. unsere Bemerkungen und Anträge im nachstehenden Kapitel «Zur ökologischen Lenkungswirkung».

Insbesondere begrüßen die DWGR, dass im Bereich der Wechselschilder künftig für Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger keine besondere Regelung mehr vorgesehen wird (bisher immer volle Besteuerung trotz Wechselschildern).

Zur ökologischen Lenkungswirkung

In Bezug auf das Bonussystem bzw. den ökologischen Lenkungseffekt ist aus Sicht der DWGR eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig. Denn währenddem bei den Personenwagen die Technologien und Marktdurchdringung von neuen Antriebsformen (insbesondere vollelektrische Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss) bereits fortgeschritten ist, ist eine Umstellung auf eine emissionsarme

Nutzfahrzeugflotte mit ungleich höheren Hürden verbunden. Um die erwünschte Lenkungswirkung bis zu einem entsprechenden Anteil am Gesamtfahrzeugbestand aufrechtzuerhalten, sind aus Sicht der DWGR sowohl bei den Personenwagen als auch bei den weiteren Fahrzeugkategorien (insbesondere Nutzfahrzeuge) Anpassungen im Vergleich zur in Vernehmlassung befindlichen Vorlage notwendig.

Die DWGR beantragen entsprechend eine Überarbeitung des Bonussystems unter Berücksichtigung nachfolgender Punkte:

- **Der Bonus für vollelektrische Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss ist bei Inkrafttreten der Totalrevision im Vergleich zu der in Vernehmlassung befindlichen Vorlage zu erhöhen. Die DWGR fordern für diese Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung der vorliegenden Revision einen Bonus von zumindest 50%, wenn nicht gar im heutigen Umfang.**
- **Für teilelektrische Fahrzeuge soll - wie in der vorliegenden Vernehmlassung vorgesehen - ein reduzierter Bonus angewendet werden. Auch bei solchen Fahrzeugen ist gemäss den DWGR bei der Dauer des Bonus zwischen Personenwagen und Nutzfahrzeugen zu unterscheiden.**
- **Die entsprechenden Boni sollen mit zunehmendem Anteil der entsprechenden Fahrzeuge am Gesamtfahrzeugbestand reduziert und mit einem Endtermin versehen werden – d.h. es soll eine Unterscheidung zwischen Personenwagen und den weiteren Fahrzeugkategorien (insbesondere Nutzfahrzeugen) erfolgen. Gleichzeitig soll aber auch die Möglichkeit bestehen, die Boni für entsprechende Fahrzeugkategorien noch länger als Anreiz zur Verfügung zu stellen, sollte sich der Anteil an entsprechenden Fahrzeugen im Kanton Graubünden nicht wie erwartet entwickeln. Zur Beurteilung ist dem Grossen Rat spätestens 4 Jahre nach Inkrafttreten Bericht zu erstatten und gegebenenfalls eine Vorlage zu unterbreiten.**
- **Abschaffung oder Reduktion der Boni dürfen im Vergleich zu heute nicht zu Mehrerträgen führen.**

Zur Ertragsstabilität und -neutralität

Gemäss dem erläuternden Bericht sollen die Strassenverkehrssteuern mit der vorliegenden Vorlage ertragsstabil und ertragsneutral ausgestaltet werden und die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern sollen somit voraussichtlich gleichbleiben (vgl. S. 28 des erläuternden Berichts). Bei allen vorgeschlagenen Modellen – so auch beim empfohlenen Steuermodell A – entsteht allerdings sowohl anhand der Beispieltabellen (S. 14, 16 und 17 des erläuternden Berichts) als auch anhand der simulierten Ertragsberechnungen im Schlussbericht der EBP Schweiz AG (vgl. S. 36, 39 und 41 Schlussbericht der EBP Schweiz AG vom 12. September 2024) stark der Eindruck, dass die Erträge aus den Strassenverkehrssteuern steigen werden. So zeigen die Berechnungen in der Beispieltabelle mit den 38 meistverkauften Personenwagen für das Steuermodell A bei 35 Personenwagen teilweise erhebliche Steuererhöhungen und lediglich bei 3 Personenwagen eine Reduktion der Strassenverkehrssteuer. **Für die Botschaft beantragen die DWGR entsprechend, dass bezüglich der vorgesehenen Ertragsstabilität und -neutralität Transparenz geschaffen wird und diese aufgrund der vorzulegenden Berechnungen auch tatsächlich nachvollzogen werden kann. Ebenfalls sind dabei Instrumente zu prüfen, wie die Ertragsstabilität und -neutralität unabhängig der Entwicklung der im Verkehr stehenden Fahrzeuge sichergestellt werden kann.**

In der heutigen Fassung des EGzSVG besteht mit Art. 10 Abs. 3 zudem eine Bestimmung, welche die maximale Strassenverkehrssteuer pro Fahrzeug festlegt (maximal CHF 3'000.- für die Besteuerung nach Hubraum und maximal CHF 5'000.- für die Besteuerung nach Gesamtgewicht). **Eine entsprechende Obergrenze für die Strassenverkehrssteuer pro Fahrzeug erscheint für die DWGR auch künftig sinnvoll und wir beantragen, eine entsprechend auf die neuen Bemessungsgrundlagen angepasste Bestimmung auch für die vorliegende Totalrevision vorzusehen.**

Weitere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 10 (Steuerbefreiung) und Art. 11 (Steuerermässigung) revEGzSVG

Vor dem Hintergrund der ökologischen Lenkungswirkung ist auch die Steuerbefreiung für kantonale Fahrzeuge (Art. 10 Abs. 1 lit. a revEGzSVG) sowie die Praxis zur Steuerermässigung von (inter-)kommunalen und (inter-)regionalen Fahrzeugen kritisch zu hinterfragen. **Die DWGR beantragen eine Prüfung, ob diese Steuerbefreiung und Steuerermässigung der angestrebten Ökologisierung nicht entgegenstehen.**

Zu Artikel 12 (Anpassung an die Teuerung) revEGzSVG

Die Strassenverkehrssteuern wurden bisher nicht an die Teuerung angepasst. Aus Sicht der DWGR ist bei einem höheren Mittelbedarf auch künftig der parlamentarische Weg einzuschlagen. **Entsprechend beantragen die DWGR bei den Strassenverkehrssteuern auf die Anpassung an die Teuerung zu verzichten.**

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



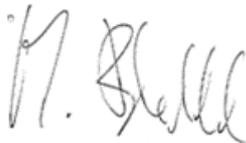
Bündner Gewerbeverband
Viktor Scharegg, Präsident



Handelskammer und
Arbeitgeberverband Graubünden
Andrea Fanzun, Präsident



HotellerieSuisse Graubünden
Ernst Wyrsch, Präsident



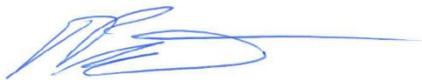
Bündner Gewerbeverband
Maurus Blumenthal, Direktor



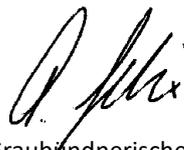
Handelskammer und
Arbeitgeberverband Graubünden
Elia Lardi, Geschäftsführer



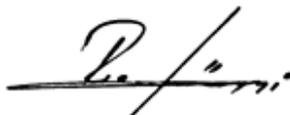
HotellerieSuisse Graubünden
Dr. Jürg Domenig, Geschäftsführer



Graubündnerischer
Baumeisterverband
Maurizio Pirola, Präsident



Graubündnerischer
Baumeisterverband
Andreas Felix, Geschäftsführer



ASTAG Graubünden
Roland Jäggi, Präsident



AGVS Graubünden
Andri Zisler, Präsident