



Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden
Departament da giustia, segirezza e sanadad dal Grischun
Dipartimento di giustizia, sicurezza e sanità dei Grigioni

Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100)

Erläuternder Bericht

Das Wichtigste in Kürze

Mit der vorliegenden Revision soll die Verkehrssteuer an die technologischen Neuerungen angepasst werden. Die Verkehrssteuer knüpft bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor derzeit an den Hubraum an. Der Hubraum nimmt wegen des technologischen Fortschritts laufend ab. Ausserdem steigt die Zahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die von einer unbefristeten Steuerermässigung im Umfang von bis zu 80 % profitieren. Aufgrund dieser Entwicklungen nehmen die Einnahmen aus der Verkehrssteuer laufend ab. Um weiterhin Einnahmen im heutigen Umfang generieren zu können, ist die Verkehrssteuer deshalb neu zu konzipieren. Dabei sind der «Aktionsplan Green Deal für Graubünden (AGD)» sowie der Auftrag Hohl betreffend den Umbau und die Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer zu beachten.

Diese Anforderungen sollen mit der vorliegenden Revision umgesetzt werden, indem die Verkehrssteuer technologieneutral, ertragsneutral, ökologisch, vollzugstauglich und ertragsstabil ausgestaltet wird. Ausgehend von diesen Zielsetzungen wurden zahlreiche Modelle für die Ausgestaltung der Verkehrssteuer geprüft. In Abwägung der mit diesen Modellen verbundenen Vor- und Nachteile ist die Regierung zum Schluss gelangt, dass die Verkehrssteuer für Personenwagen zukünftig grundsätzlich nach dem «Gesamtgewicht» und der «Normleistung» bemessen werden soll. Die Lenkungswirkung der Verkehrssteuer soll insofern beibehalten werden, als Halterinnen und Halter von besonders energieeffizienten Fahrzeugen von befristeten Rabatten profitieren sollen. Für weitere Fahrzeugkategorien sollen weiterhin besondere Bemessungssysteme gelten. Die neuen Verkehrssteuern sollen ab ihrem Inkrafttreten für sämtliche Fahrzeuge gelten; es soll keine Übergangsfrist vorgesehen werden.

Im Weiteren soll das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) mit der vorliegenden Revision an die bundesrechtlichen Entwicklungen angepasst werden.

Chur, Oktober 2024

Inhaltsverzeichnis

I.	Ausgangslage	1
1.	Technologische Entwicklung	1
2.	Aktionsplan Green Deal	2
3.	Auftrag Hohl	3
4.	Vorgehen und Inhalt der Vorlage.....	3
II.	Neukonzeption der Verkehrssteuer	4
1.	Ziele der Revision	4
2.	Regelung in anderen Kantonen.....	5
3.	Mögliche Bemessungsgrundlagen	6
3.1.	Hubraum	6
3.2.	Gesamtgewicht.....	6
3.3.	Normleistung	7
3.4.	g CO ₂ /km-Wert	8
3.5.	Energieverbrauch	9
3.6.	Pro Jahr gefahrene Kilometer («Mobility Pricing»).....	9
3.7.	Bewertung der möglichen Bemessungsgrössen	10
3.7.1.	<i>Bonus-System</i>	11
3.7.2.	<i>Energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren</i>	11
3.7.3.	<i>Ergebnis</i>	12
4.	Neues Bemessungs- und Ermässigungssystem.....	12
4.1.	Für Personenwagen	12
4.1.1.	<i>Steuermodell A</i>	13
4.1.2.	<i>Steuermodell B</i>	15
4.1.3.	<i>Steuermodell C</i>	17
4.1.4.	<i>Beurteilung und Empfehlung der Regierung</i>	18
4.2.	Für weitere Fahrzeugkategorien	19
5.	Überprüfung des neuen Steuermodells	19
III.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	20
IV.	Fremdänderungen	27
1.	Strassengesetz des Kantons Graubünden	27
2.	EGzumBSG	28
V.	Inkraftsetzung	28
VI.	Personelle und finanzielle Auswirkungen	28
1.	Für den Kanton	28
2.	Für die Gemeinden und die Regionen.....	28
	Abkürzungsverzeichnis	29

Anhang: EBP Schweiz AG, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024

I. Ausgangslage

Halterinnen und Halter haben für im Kanton Graubünden immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger eine jährliche Verkehrssteuer zu entrichten (Art. 10 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [EGzSVG; BR 870.100]). Diese bemisst sich grundsätzlich nach dem Hubraum oder dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, sofern in besonderen Fällen nicht fixe Ansätze vorgesehen sind (Art. 10 Abs. 2 EGzSVG). Die Verkehrssteuer beträgt maximal 3000 Franken für Fahrzeuge, welche nach dem Hubraum, und maximal 5000 Franken für Fahrzeuge, welche nach dem Gesamtgewicht besteuert werden (Art. 10 Abs. 3 EGzSVG). Für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen oder alternativen Antriebssystemen wird eine Ermässigung von 60 bis 80 % gewährt (Art. 13 Abs. 2 EGzSVG). Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern fliessen nach Abzug der Aufwendungen des Strassenverkehrsamts (STVA) in die Strassenrechnung (Art. 56 Abs. 1 lit. b des Strassengesetzes des Kantons Graubünden [StrG; BR 807.100]).

1. Technologische Entwicklung

Die technologische Entwicklung im Bereich der Fahrzeuge hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht, insbesondere bei Fahrzeugen mit rein elektrischen Antrieben. Fortschritte in der Batterietechnologie haben die Reichweite von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erheblich erhöht und die Kosten gesenkt, wodurch diese wettbewerbsfähiger geworden sind. Zudem wächst die Ladeinfrastruktur stetig, mit mehr öffentlichen Ladestationen, Heimpladestationen und Schnellladestationen. Darüber hinaus sind die Betriebskosten von Fahrzeugen mit Elektroantrieb niedriger als jene von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, da Elektrofahrzeuge weniger wartungsintensive Bauteile haben. Schliesslich investieren die Herstellerinnen und Hersteller stark in die Entwicklung neuer Elektrofahrzeuge, die in Design, Leistung und Preis attraktiv sind, was die Akzeptanz bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern erhöht.

Diese technologischen Fortschritte und Marktinnovationen werden höchstwahrscheinlich dazu führen, dass Elektrofahrzeuge langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzen werden. Laut der von der EBP Schweiz AG (EBP) für den Kanton Graubünden vorgenommenen Prognose werden voraussichtlich bereits im Jahr 2035 die Hälfte der im Kanton immatrikulierten Fahrzeuge einen Elektroantrieb haben. In den folgenden Jahren wird die Zahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiter abnehmen.

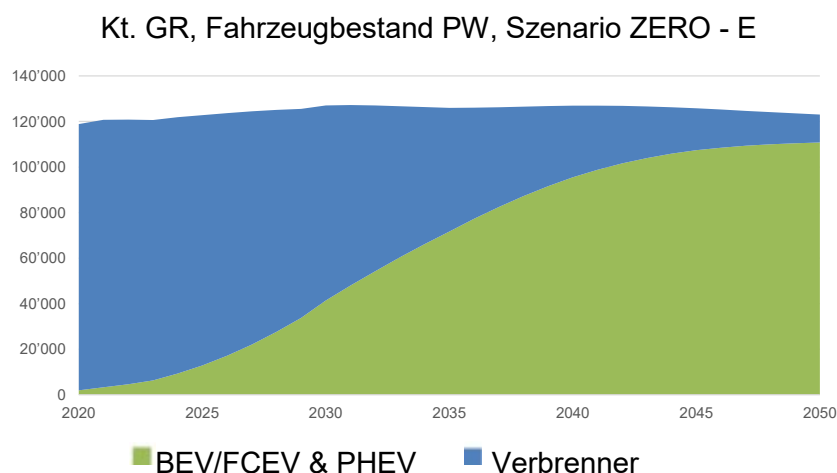


Abbildung 1: Modellierter künftiger Entwicklung des Anteils der Elektro-Fahrzeuge (Summe von BEV, FCEV & PHEV) am Fahrzeugbestand des Kantons Graubünden (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 18)

Diese Entwicklung führt zu einem erheblichen Rückgang der Einnahmen aus der Verkehrssteuer. Dies ist hauptsächlich auf das derzeitige Modell der Steuermässigung zurückzuführen, das Fahrzeugen mit Elektroantrieb einen unbefristeten Rabatt von bis zu 80 % gewährt. Würde das heutige Steuersystem beibehalten, so würden die Einnahmen aus den Verkehrssteuern deshalb erheblich sinken.

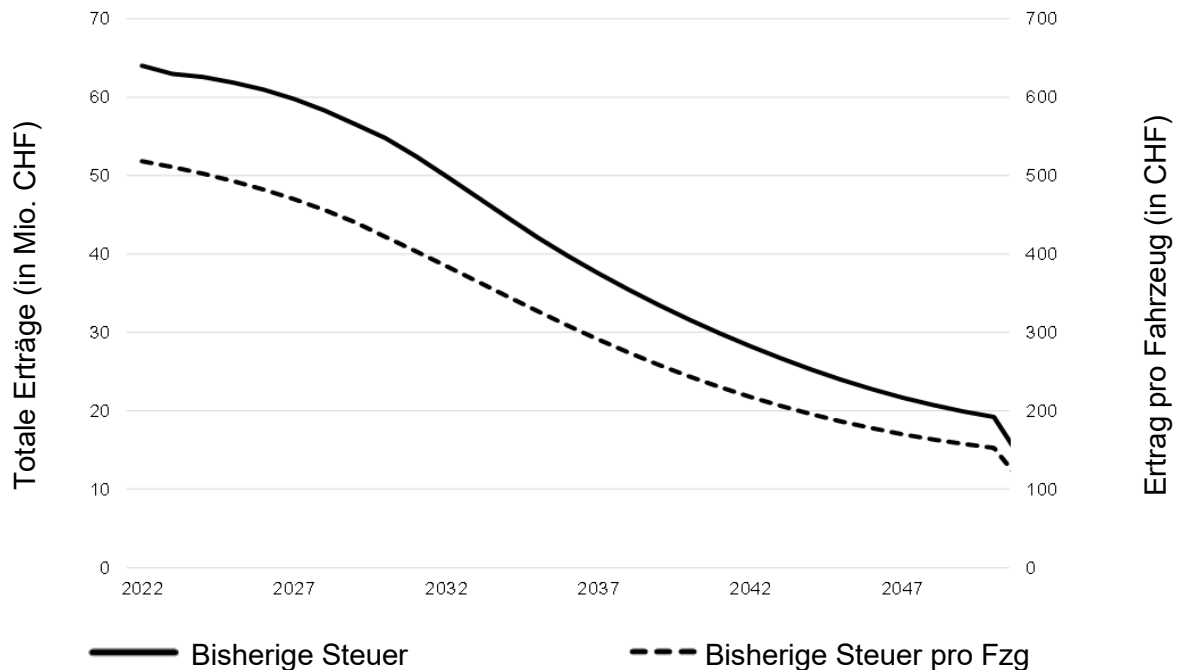


Abbildung 2: Simulierter zukünftiger Verlauf der Verkehrssteuereinnahmen für Personenwagen im Kanton Graubünden bei Beibehaltung des heutigen Steuermodells (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 19)

2. Aktionsplan Green Deal

In der Junisession 2019 hat der Grosse Rat die Regierung beauftragt, einen umfassenden Aktionsplan für den Klimaschutz vorzulegen. Dieser sog. «Aktionsplan Green Deal für Graubünden (AGD)» soll wirksame Massnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung, einen Finanzierungsplan sowie die notwendigen Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen enthalten. Er soll gewährleisten, dass die Drosselung der Treibhausgas-Emissionen und die Anpassung an den Klimawandel effektiv und mit höchster zeitlicher Priorität angegangen werden.¹

Im Juni 2021 legte die Regierung dem Grossen Rat einen Zwischenbericht zur Massnahmenplanung mit einem Finanzierungskonzept betreffend den AGD vor.² Auf dieser Grundlage entschied der Grosse Rat in der Oktobersession 2021, den AGD in Etappen umzusetzen. Für die Etappe I des AGD stellte der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 67 Millionen Franken für eine verstärkte Förderung von Massnahmen im Gebäudepark, beim öffentlichen Verkehr und Güterverkehr sowie bei der Landwirtschaft zur Verfügung. In Bezug auf die Etappe II des AGD entschied der Grosse Rat, die Regierung habe die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für deren Umsetzung und Finanzierung auszuarbeiten. Als eine der weiteren Massnahmen nennt der Zwischenbericht zur Massnahmenplanung die

¹ GRP 5/2018-2019, S. 802; GRP 5/2018-2019, S. 916 ff.

² Botschaft Heft Nr. 4/2021-2022, S. 269 ff.

Ökologisierung der Verkehrssteuern.

Rasch zeichnete sich ab, dass die Erarbeitung der fachlichen Grundlagen für die Ökologisierung der Verkehrssteuern viel Zeit beanspruchen wird. Deshalb wurde im Dezember 2022 entschieden, das Projekt «Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer» vom AGD zu entkoppeln und dem Grossen Rat in einer separaten Vorlage zum Beschluss vorzulegen.

3. Auftrag Hohl

Am 15. Februar 2023 wurde der Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuern in Graubünden eingereicht. Dieser verlangt, dem Grossen Rat als separate Etappe des AGD und mit zeitlicher Priorität eine Botschaft zum ganzheitlichen Umbau der Strassenverkehrssteuern zu unterbreiten. Die neue Strassenverkehrssteuer sei so auszugestalten, dass die nötigen Investitionen in das Bündner Strassennetz gewährleistet seien, die Einnahmen und Ausgaben perspektivisch im Gleichgewicht seien und die neue Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität berücksichtige. Ausserdem weise aktuell ein klarer und rascher Trend bei der Anschaffung von neuen Fahrzeugen weg von kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen hin zu reinen Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen sowie weiteren Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Das aktuell geltende Regime mit der Bemessungsgrundlage Hubraum verbunden mit Rabatten sei weder zeitgemäss noch zukunftstauglich. Die Strassenverkehrssteuer müsse grundlegend überarbeitet und an die neuen Entwicklungen angepasst werden.

In der Junisession 2023 überwies der Grosse Rat diesen Auftrag mit 105 Ja-Stimmen bei 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen.³ Damit hat der Grosse Rat die Regierung beauftragt, die Verkehrssteuern unter Beachtung der im Auftrag Hohl definierten Leitprinzipien neu zu konzipieren und dem Grossen Rat die hierfür erforderliche Gesetzesrevision, losgelöst von der Umsetzung der Etappe II des AGD, in einer separaten Botschaft zum Beschluss vorzulegen.

4. Vorgehen und Inhalt der Vorlage

Das STVA setzte eine Arbeitsgruppe ein, um zu prüfen, wie die Verkehrssteuern an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst und wie die Beschlüsse des Grossen Rates umgesetzt werden können. Der Arbeitsgruppe gehörten Mitarbeitende des STVA und des Amtes für Natur und Umwelt (ANU) an. Um sie in fachlicher Hinsicht zu unterstützen und zu beraten, wurde die EBP beigezogen. Die EBP führte mehrere Workshops durch und verfasste auf deren Grundlage sowie den ihr vom STVA gelieferten Daten einen Bericht.⁴ Der Bericht stellt die zukünftige Entwicklung des Fahrzeugbestands im Kanton Graubünden dar und erarbeitet vor diesem Hintergrund verschiedene Steuermodelle, mit denen die Zukunftstauglichkeit der Verkehrssteuern gesichert werden kann. Der Bericht bildet die fachliche Grundlage für die Neukonzeption der Verkehrssteuern.

Regelungstechnisch bedingt die Neukonzeption der Verkehrssteuern die Revision des EGzSVG. Denn das Gesetzmässigkeitsprinzip stellt im Steuerrecht hohe Anforderungen an die Rechtsgrundlagen (vgl. Art. 31 Abs. 2 Ziff. 2 und Art. 94 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Graubünden [KV; BR 110.100]). Deshalb sind die neuen Bemessungsgrundlagen für die Verkehrssteuern im EGzSVG abzubilden, soweit sie den Bestand und den Umfang der Steuerpflicht betreffen. Darüber hinaus soll die vorliegende Revision genutzt werden, um etliche Regelungen, die derzeit auf Verordnungsebene verankert sind, in das EGzSVG

³ GRP 4/2022-2023, S. 593, GRP 4/2022-2023, S. 926 ff.

⁴ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024.

aufzunehmen. Davon betroffen ist primär die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (BR 870.120), welche die massgeblichen Steuertarife enthält. Die betreffenden Regelungen sollen alle in das EGzSVG aufgenommen werden, so dass die Steuertarife zukünftig – wie in den meisten Kantonen – grundsätzlich auf Gesetzesebene verankert sind. Die vorliegende Vorlage enthält daher nicht nur Anpassungen, die aufgrund der Neukonzeption der Verkehrssteuern erforderlich sind, sondern auch Änderungen, die wegen des Gesetzmässigkeitsprinzips sinnvoll erscheinen. Die weiteren Anpassungen, die vorgeschlagen werden, sind auf Neuerungen auf Bundesebene zurückzuführen, die mit der vorliegenden Revision nachvollzogen werden sollen.

Nicht Inhalt der vorliegenden Vorlage ist die von der Regierung im Rahmen der Vernehmlassung zum Erlass eines Klimafondsgesetzes (BKliG) zur Diskussion gestellte Zuweisung eines Anteils des Reinertrags aus den Verkehrssteuern an den Bündner Klimafonds.⁵ Diese Massnahme wird erst in sieben bis zehn Jahren zu prüfen sein, wenn die Mittel aufgebraucht sein werden, die dem Klimafonds mit der vorgeschlagenen Basisfinanzierung, bestehend aus Mitteln aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, Mitteln aus der Gewinnausschüttung der Schweizerischen Nationalbank, den ordentlichen und ausserordentlichen Beiträgen aus allgemeinen Staatsmitteln sowie einer Einmaleinlage aus dem Eigenkapital des Kantons Graubünden, zufließen sollen.⁶

II. Neukonzeption der Verkehrssteuer

1. Ziele der Revision

Die Verkehrssteuern sind – wie dargelegt – zu revidieren, damit sie weiterhin ihre Finanzierungsfunktion erfüllen können. Dabei sind die Vorgaben des AGD und des Auftrags Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer umzusetzen. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, strebt die Regierung mit der Neukonzeption der Verkehrssteuern folgende Ziele an:

- **Technologie-Neutralität:** Die Bemessungsgrundlagen sollen kompatibel sein sowohl mit den heutigen konventionellen Verbrennungsmotoren als auch den (teil-)elektrischen Antrieben und weiteren, zukünftigen Antriebstechnologien (Wasserstoff-Brennstoffzellen, synthetische E-Fuels usw.). Für alle Antriebstypen müssen Bemessungsgrössen verwendet werden, die nachgewiesen werden können und pro Fahrzeug stabil erhalten bleiben.
- **Ertragsneutralität:** Der durchschnittliche Steuerertrag pro Fahrzeug, der durch die neuen Steuern erzielt wird, soll für den kantonalen Fahrzeugbestand gleich sein wie unter den bisherigen Steuern. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Einnahmen, die mit den neuen Verkehrssteuern erzielt werden, gleich hoch sind wie die derzeitigen Einnahmen aus den Verkehrssteuern.

Anmerkung

Die Zahl der im Kanton Graubünden zugelassenen Motorfahrzeuge und Anhänger variiert von Jahr zu Jahr. Die Steuersätze, die der vorliegenden Vorlage zugrunde liegen, beruhen auf dem Fahrzeugbestand vom September 2023. Hiermit werden

⁵ Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung BKliG, S. 11 f.; Beilage 4 zum Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung des BKliG, S. 2.

⁶ Vgl. Art. 20 des Gesetzes über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zum Klimaschutz in Graubünden (BKliG; BR 820.400) in der von der Regierung am 17. Dezember 2024 verabschiedeten Fassung.

dieselben Einnahmen wie im Jahr 2023 generiert. Die Berechnungen zur Ermittlung der Steuersätze werden vor der Verabschiedung der Botschaft, voraussichtlich basierend auf dem Fahrzeugbestand vom September 2025, wiederholt, um die Steuersätze zu aktualisieren. Mit dieser Neuberechnung soll das Ziel der Ertragsneutralität, soweit möglich, erreicht werden.

- **Ökologische Lenkungswirkung:** Die Bemessungsgrundlagen sollen so gewählt werden, dass Fahrzeuge mit geringeren Umweltauswirkungen eine tiefere Verkehrssteuer zahlen als Fahrzeuge mit einer schlechteren Umweltbilanz. Dieses Leitprinzip gilt vor allem für Personenwagen sowie leichte Nutzfahrzeuge; für Fahrzeuge mit geringer steuerlicher Relevanz ist die Steuer einfach auszugestalten.
- **Vollzugstauglichkeit:** Die Bemessungsgrundlagen für die Berechnung der Verkehrssteuer sollen für nahezu alle Bestandsfahrzeuge standardmässig vorhanden sein. Soweit Bemessungsgrössen zu berechnen sind, soll das Ergebnis eindeutig und einfach zu ermitteln sein. Schliesslich soll der Vollzug der neuen Verkehrssteuer – abgesehen von einmaligen Umstellungskosten – keine zusätzlichen Kosten verursachen.
- **Längerfristige Ertragsstabilität:** Der Steuerertrag soll langfristig konstant bleiben, d.h. die heutigen Einnahmen aus den Verkehrssteuern sollen auch in Zukunft erzielt werden.

2. Regelung in anderen Kantonen

Alle Kantone erheben Verkehrssteuern in Form von Fahrzeugsteuern. Die kantonalen Steuermodelle unterscheiden sich aber erheblich.⁷ In der Regel basieren sie auf dem Hubraum und/oder dem Gesamtgewicht.

Die Kantone, die sich – wie der Kanton Graubünden im Grundsatz – für den Hubraum als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern entschieden haben, sehen sich gezwungen, ihre Verkehrssteuern anzupassen, wenn sie hiermit weiterhin Einnahmen im bisherigen Umfang generieren wollen. Aus diesem Grund haben in den vergangenen Jahren insbesondere die Kantone *Aargau*, *Freiburg*, *Luzern*, *Neuenburg*, *Waadt* und *Zug* ihre Verkehrssteuern revidiert.⁸ Im Kanton *St. Gallen* läuft momentan ein entsprechendes Gesetzgebungsprojekt.⁹ Im Kanton *Bern* lehnte das Volk am 12. Februar 2022 eine Gesetzesvorlage ab, mit welcher die hubraumbasierten Verkehrssteuern hätten angepasst werden sollen.

Werden die jüngsten Revisionen betrachtet, so zeigt sich, dass die Kantone jeweils unterschiedliche Steuermodelle wählen. So hat z.B. der Kanton *Freiburg* entschieden, die Verkehrssteuern allein aufgrund der Leistung festzulegen. Der Kanton *Neuenburg* hat den g CO₂/km-Wert und das Fahrzeugalter als Bemessungsgrössen gewählt. Die Kantone *Aargau*,

⁷ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 61 ff.

⁸ Vgl. Botschaft vom 13. September 2023 betreffend die Verkehrssteuer, S. 3 (Kanton Aargau; noch nicht in Kraft), vgl. Anhang A1 zum Gesetz vom 11. Februar 2021 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (Kanton Freiburg), vgl. Botschaft vom 16. Mai 2023 betreffend die Ökologisierung der Verkehrssteuern, S. 2 (Kanton Luzern; noch nicht in Kraft), Art. 4 ff. de la Loi sur la taxe véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB; 761.260 [Kanton Neuenburg]), loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB; 741,11, [Kanton Waadt]).

⁹ Bericht und Entwurf des Bau- und Umweltdepartementes und des Sicherheits- und Justizdepartementes vom 19. Dezember 2023 betreffend die Strassenfinanzierung im Kanton St. Gallen.

Luzern, Waadt und *Zug* bemessen die Verkehrssteuern aufgrund des Gewichts und der Leistung. Der Kanton *St. Gallen* beabsichtigt, dasselbe Steuermodell zu wählen. Die Steuerbeträge pro Fahrzeug unterscheiden sich aber auch in diesen Kantonen merklich, da die Gewichtung der Bemessungsgrössen, die technischen Ausgleichswerte und/oder der Grad der Ökologisierung (Bonus[Malus]-System) von Kanton zu Kanton variieren. Ein Standardmodell existiert bislang nicht.

3. Mögliche Bemessungsgrundlagen

Um entscheiden zu können, mit welchem Steuermodell die Ziele der vorliegenden Revision am besten erreicht werden können, ist deshalb nachfolgend zunächst aufzuzeigen, welche Bemessungsgrössen für die Neukonzeption der Verkehrssteuern in Betracht zu ziehen sind.

3.1. Hubraum

Der Hubraum ist derzeit bei Personenwagen in der Regel die primäre Bemessungsgrösse für die Verkehrssteuern. Er eignet sich aber nur für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Für die meisten Alternativantriebe ist der Hubraum nicht verfügbar bzw. bei Plug-in-Hybridfahrzeugen nicht aussagekräftig. Mit Blick auf die technologische Entwicklung, die dazu führt, dass Personenwagen mit Verbrennungsmotor sukzessive durch Personenwagen mit Alternativantrieben abgelöst werden, erscheint der Hubraum daher als Bemessungsgrundlage nicht mehr geeignet. Der Hubraum ist folglich als Bemessungsgrösse für die Verkehrssteuern nicht mehr zu wählen.

3.2. Gesamtgewicht

Das Gewicht der Fahrzeuge wird mit der Zulassung im Informationssystem Verkehrszulassung erfasst. Es kann dort vom STVA einfach abgerufen werden. Grundsätzlich kann sowohl das Leergewicht als auch das Gesamtgewicht (Leergewicht plus Nutzlast) eines Fahrzeugs als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern verwendet werden. Letzteres ist üblicher. Es hat den Vorteil, dass leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t Gesamtgewicht) nach dem gleichen Tarif besteuert werden können wie Personenwagen. Damit entfallen einzelne Abgrenzungsprobleme.¹⁰

Das Gesamtgewicht benachteiligt tendenziell elektrisch aufladbare Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Diese Fahrzeuge sind schwerer als vergleichbare Fahrzeugmodelle mit reinem Verbrennungsmotor. Dies ist namentlich auf das Mehrgewicht der als Energiespeicher verwendeten Batterien zurückzuführen. Auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind von ihrer Bauart her schwerer. Damit eine gewichtsbasierte Besteuerung von (teil-)elektrischen Fahrzeugen in etwa gleich hoch ausfällt wie für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, muss das technologiebedingte Mehrgewicht ausgeglichen werden.

¹⁰ Einzelne Fahrzeugtypen (zum Beispiel Toyota Proace) können mit praktisch identischer Ausstattung je nach Verwendungszweck sowohl als Personenwagen als auch als Nutzfahrzeug eingelöst werden.

Verbrenner: Hyundai Kona 1.0 T-GDI



Gesamtgewicht: 1855 kg

Elektro: Hyundai Kona Elektro Trend



Gesamtgewicht: 2110 kg

Abbildung 3: Hyundai Kona mit Verbrennungsmotor links und mit elektrischem Antrieb rechts

Um die technischen Ausgleichswerte zu bestimmen, hat die EBP das Gewicht vieler Fahrzeugtypen mit Verbrennungsmotor mit dem Gewicht ähnlicher Fahrzeuge mit Elektroantrieb verglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass Elektrofahrzeuge mit einem kleinen Akku im Allgemeinen knapp 20 % schwerer sind als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Bei den Elektrofahrzeugen mit grossen Akkus ist die Differenz sogar grösser als 20 %. Vor diesem Hintergrund schlägt die EBP vor, für die Bemessung der Verkehrssteuern für batterie-elektrisch betriebene Fahrzeuge 80 % des Gesamtgewichts miteinzubeziehen, um diese gleich zu behandeln wie vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Bei Plug-in-Hybridfahrzeugen, die ebenfalls rein elektrisch betrieben werden können, regt die EBP an, den halben Ausgleichswert anzuwenden.¹¹ Mit diesen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien nach dem jetzigen Stand der Technik einander gleichgestellt. Eine Ökologisierung erfolgt hiermit nicht.

Für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere nicht extern aufladbare Hybridfahrzeuge, soll auf Reduktionsfaktoren verzichtet werden; sie sind hinsichtlich Mehrgewicht sehr unterschiedlich konstruiert und weisen von Typ zu Typ eine sehr unterschiedliche Ökobilanz aus.

3.3. Normleistung

Die Normleistung eines Fahrzeugs beschreibt die maximale Leistung, die der Motor eines Fahrzeugs unter bestimmten standardisierten Bedingungen erbringen kann. Sie wird für alle Fahrzeuge bei der Zulassung registriert. Die Normleistung ist dem STVA folglich bekannt. Sie eignet sich somit als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern.

Die Normleistung eines Fahrzeugs mit einem Verbrennungsmotor lässt sich indessen nur bedingt vergleichen mit jener eines Fahrzeugs mit einem Elektroantrieb. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können die Maximalleistung über eine längere Zeit hinweg abgeben. Bei Elektroautos kann die Maximalleistung jedoch aufgrund des Temperaturmanagements von Elektromotoren und Batterien nicht dauerhaft abgerufen werden. Für die verhältnismässige Besteuerung von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren mit vergleichbaren Fahreigenschaften ist es deshalb notwendig, die Normleistung auszugleichen.

¹¹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024. S. 27 f.



Abbildung 4: Hyundai Kona mit Verbrennungsmotor links und mit elektrischem Antrieb rechts

Um die entsprechenden Ausgleichswerte zu ermitteln, ist die EBP gleich vorgegangen wie beim Gesamtgewicht. Dabei hat sie auch geprüft, ob allenfalls anstelle der Normleistung die Dauerleistung verwendet werden könnte. Diese Abklärungen haben ergeben, dass sich die Dauerleistung nicht zuverlässig ermitteln lässt, da das Verhältnis zwischen der Normleistung und der Dauerleistung unerklärlich stark variiert und nicht alle Hersteller(innen) die Dauerleistung bekanntgeben. Deshalb schlägt die EBP vor, den Unterschied in der Normleistung zwischen einem Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor und einem Fahrzeug mit Elektroantrieb mittels eines technischen Ausgleichswerts zu kompensieren. Dieser ist für batterie-elektrische Fahrzeuge auf 30 % festzulegen, weil deren Normleistung durchschnittlich 30 % höher ist als für Verbrennerfahrzeuge. Bei Plug-in-Hybridfahrzeuge beträgt die Differenz zur Normleistung von Verbrennungsmotoren ca. die Hälfte, weshalb von einem Ausgleichswert von 15 % auszugehen ist.¹² Mit diesen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien einander nach dem jetzigen Stand der Technik gleichgestellt. Eine Ökologisierung erfolgt hiermit nicht.

Für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere nicht extern aufladbare Hybridfahrzeuge, soll auf Reduktionsfaktoren verzichtet werden; sie sind hinsichtlich Mehrleistung sehr unterschiedlich konstruiert und weisen von Typ zu Typ eine sehr unterschiedliche Ökobilanz aus.

3.4. g CO₂/km-Wert

Als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern kann im Weiteren der g CO₂/km-Wert gewählt werden. Der g CO₂/km-Wert ist für ältere Fahrzeuge allerdings nicht vorhanden; hier müssen Ersatzwerte herangezogen werden. Bei Fahrzeugen, die vor bzw. nach 2021 zugelassen wurden, sind ausserdem die Normmessverfahren unterschiedlich, nach denen der g CO₂/km-Wert ermittelt wurde (NEFZ vs. WLTP). Deshalb sind die für diese Fahrzeuge vorhandenen Werte nur bedingt miteinander vergleichbar.

Zu beachten ist im Weiteren, dass bei der Fahrzeugzulassung nur die Emissionen im Betrieb erfasst werden. Für Fahrzeuge mit Elektroantrieb wird daher der Wert von 0 g CO₂/km hinterlegt. Der g CO₂/km-Wert kann deshalb keine ökologische Differenzierung innerhalb der emissionsfreien Antriebe abbilden. Dies führt dazu, dass bei einer Zunahme der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge das Steuersubstrat wegfällt oder sich vermindert, wenn die Verkehrssteuern ausschliesslich auf der Basis des g CO₂/km-Werts festgelegt werden. Auf der Grundlage des g CO₂/km-Werts können die Verkehrssteuern deshalb nur in Kombination mit

¹² EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 28 f.

einer weiteren Bemessungsgrösse festgelegt werden, welche die Ertragsneutralität der Verkehrssteuern gewährleistet. Der g CO₂/km-Wert eignet sich daher nur bedingt als Bemessungsgrösse.

3.5. Energieverbrauch

Der Energieverbrauch kann ebenfalls als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern genutzt werden. Es werden verschiedene Formen des Energieverbrauchs erhoben. Für die Bemessung der Verkehrssteuern sind diejenigen Formen von besonderem Interesse, die nicht nur die Energie für den Betrieb eines Fahrzeugs, sondern auch jene für die Herstellung der Antriebsenergie erfassen.

Diese Vorgabe erfüllt der *Primärenergieverbrauch*, der jährlich vom Bund berechnet wird. Der Primärenergieverbrauch bildet die gesamte Energieeffizienz des verwendeten Energieträgers (Benzin, Diesel, Strom, Wasserstoff, Erdgas/Biogas, usw.) ab: Erstens die Energie, die notwendig ist, um den Energieträger herzustellen, und zweitens den durchschnittlichen Energieverbrauch während des Betriebs (um eine Strecke von 100 km zurückzulegen). Damit diese Faktoren bei verschiedenen Energieträgern miteinander vergleichbar sind, wird alles im Vergleich zum Energieträger Benzin berechnet.¹³ Werden die Verkehrssteuern auf der Grundlage dieser sog. *Primärenergie-Benzinäquivalente* berechnet, so bezahlen Fahrzeuge, die einen effizienten Energieträger verwenden, folglich weniger Steuern als Fahrzeuge mit einem weniger effizienten Energieträger. Mithilfe der Primärenergie-Benzinäquivalente kann somit im Gegensatz zum g CO₂/km-Wert eine ökologische Differenzierung innerhalb der emissionsfreien Antriebe vorgenommen werden.

Auch in diesem Fall reduziert sich das Steuersubstrat indessen bei einer Zunahme der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge. Die Ertragsneutralität kann daher nur sichergestellt werden, wenn den Verkehrssteuern zusätzlich eine weitere Bemessungsgrösse zugrunde gelegt wird und die Steuersätze periodisch erhöht werden. Allerdings wäre die direkte Besteuerung des individuellen Primärenergieverbrauchs jedes einzelnen Fahrzeugs wirkungsvoller, da damit eine hohe ökologische Lenkungswirkung auch innerhalb der Antriebskategorien sichergestellt werden kann (wie bei den Verbrennerautos gibt es auch bei den Elektrofahrzeugen sowohl energie-effiziente als auch energie-ineffiziente Modellvarianten). Hier besteht jedoch das Problem, dass der Bund den Kantonen keine vollständigen Daten zum Energieverbrauch aller Fahrzeuge, auch der älteren und der direkt importierten, zur Verfügung stellen kann, und sich eine entsprechende Steuervariante auf kantonaler Ebene nur mit grossem zusätzlichem Vollzugsaufwand umsetzen liesse. Im Vergleich zum g CO₂/km-Wert eignet sich der Energieverbrauch indessen besser für die Bemessung der Verkehrssteuern. Wird die Verkehrssteuer anhand der Bemessungsgrösse ökologisiert, so ist daher der Energieverbrauch und nicht der g CO₂/km-Wert zu wählen.

3.6. Pro Jahr gefahrene Kilometer («Mobility Pricing»)

Diskutiert wird ferner, die Verkehrssteuern anhand der pro Jahr gefahrenen Kilometer festzulegen. Dieses sog. «Mobility Pricing» wäre aus Sicht der Umweltbelastung (Lärm, Flächeninanspruchnahme, Ressourcenbedarf, Schadstoffemissionen, Treibhausgase) eine sinnvolle Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern.

Die pro Jahr gefahrenen Kilometer können erhoben werden, indem bei Fahrzeugen Geräte zur Erfassung der Kilometerleistung, analog zu den Erfassungsgeräten für Lastwagen für die

¹³ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 24.

leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, installiert würden. Der hiermit verbundene Aufwand ist beträchtlich. Deshalb fällt ein solches Vorgehen ausser Betracht. Wird eine Selbstdeklaration ermöglicht, so benötigt es effektive Kontrollmöglichkeiten, um Falschdeklarationen erkennen zu können. Derartige Kontrollmöglichkeiten existieren gegenwärtig nicht. Derzeit kann eine Verkehrssteuer, die auf den pro Jahr gefahrenen Kilometern beruht, folglich nicht mit vernünftigem Aufwand verwirklicht werden. Diese Bemessungsgrösse fällt deshalb momentan ausser Betracht.

3.7. Bewertung der möglichen Bemessungsgrössen

Die möglichen Bemessungsgrundlagen weisen in Bezug auf die mit der vorliegenden Revision angestrebten Ziele nach dem vorangehend Ausgeführten folgende Vor- und Nachteile auf:

	Technologie-Neutralität	Einfacher Vollzug	Ertrags-sicherung	Ökologisierung innerhalb von Antriebskategorien	Ökologisierung zwischen Antriebskategorien
Hubraum	●	●	●	●	●
Gesamtgewicht	●	●	●	●	●
Normleistung	●	●	●	●	●
g CO ₂ /km-Wert	●	●	●	●	●
Energieverbrauch	●	●	●	●	●
Fahrleistung	●	●	●	●	●

Abbildung 5: Übersicht über die verschiedenen Bemessungsgrundlagen und deren Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrssteuer (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 26).

Nicht geeignet als Grundlage für die Bemessung der Verkehrssteuern sind mit Blick auf die mit der vorliegenden Revision verfolgten Ziele demnach der Hubraum und die pro Jahr gefahrenen Kilometer. Letztere weil sie mit verhältnismässigem Aufwand nicht erhoben werden können; erstere weil bei einer Zunahme der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge das Steuersubstrat wegfällt oder sich erheblich vermindert. Der g CO₂/km-Wert fällt sodann als Bemessungsgrösse ausser Betracht, weil er sich für die Bemessung der Verkehrssteuern weniger gut eignet als der Energieverbrauch.

Die gewünschte steuerrechtliche Begünstigung umweltfreundlicher Fahrzeuge lässt sich aufgrund der verbleibenden Bemessungsgrössen nur verwirklichen, wenn die Verkehrssteuern aufgrund des Energieverbrauchs festgelegt werden. Denn eine Verkehrssteuer, die nur auf der Normleistung beruht, kann diesen Effekt nur innerhalb von Fahrzeugen mit derselben Antriebsart entfalten, nicht jedoch zwischen Fahrzeugen mit unterschiedlicher Antriebsart. Sodann ermöglichen es das Gesamtgewicht und die Normleistung nicht, eine ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

3.7.1. Bonus-System

Die angestrebte ökologische Lenkungswirkung kann erreicht werden, indem ein Bonus-System eingeführt wird. Der Kanton Graubünden kennt ein solches Modell seit dem 1. Januar 2009. Seither fördert er den Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen, indem emissionsarme Fahrzeuge von einer unbefristeten Steuerermässigung von 60 bis 80 % profitieren. Dieses Bonus-System stellt sicher, dass emissionsarme Fahrzeuge eine tiefere Verkehrssteuer bezahlen als Fahrzeuge mit konventionellen Antriebssystemen. Dieses System hat sich bewährt. Es ist einfach, verständlich, direkt umsetzbar und gut kommunizierbar. Soweit ersichtlich konnten hiermit die erhofften Anreize zum Kauf emissionsarmer Fahrzeuge gesetzt werden. Das derzeitige Bonus-System führt indessen dazu, dass die Einnahmen aus den Verkehrssteuern erheblich sinken, wenn die Anzahl der Fahrzeuge mit Elektroantrieb im prognostizierten Ausmass ansteigen wird (vgl. die vorstehenden Ausführungen unter I.1.). Das bestehende Bonus-System muss daher angepasst werden.

Die EBP schlägt vor, die für emissionsarme Fahrzeuge zu bezahlenden Verkehrssteuern nur mehr während acht Jahren nach dem Inkrafttreten der neuen Verkehrssteuern zu ermässigen. Diesem Bonus-Modell liegt die Idee zugrunde, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nach diesem Zeitraum als Standard gelten und keine zusätzliche Förderung mehr benötigen. Mit Blick auf die derzeitige Entwicklung sollen ausserdem nur mehr für Fahrzeuge mit Elektroantrieb Steuerermässigungen vorgesehen werden. Um den Übergang vom aktuellen Bonus-System zum neuen Bonus-Modell abzufedern, regt die EBP an, diese Grundsätze umzusetzen, indem Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) während den ersten vier Jahren nach dem Inkrafttreten der neuen Verkehrssteuern eine Steuerermässigung von 30 % beanspruchen können. Die Verkehrssteuern für Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) sollen während dieses Zeitraums um 15 % reduziert werden. In den darauffolgenden vier Jahren soll sich der Rabatt für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb und für Brennstoffzellenfahrzeuge auf 15 % reduzieren, während er für Plug-in-Hybridfahrzeuge wegfallen soll.¹⁴

Mit diesem Bonus-Modell kann die ökologische Lenkungswirkung der Verkehrssteuern aufrechterhalten werden, soweit dies unter den geänderten Rahmenbedingungen erforderlich ist. Deshalb erscheint es nicht notwendig, zusätzlich einen Malus für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren einzuführen.

3.7.2. Energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren

Die Verkehrssteuern können zudem im gewünschten Sinne ökologisiert werden, indem eine Bemessungsgrösse, die keine ökologische Differenzierung ermöglicht (z.B. das Gesamtgewicht oder die Normleistung), mit einem «energieträgerspezifischen Bemessungsfaktor» multipliziert wird.¹⁵

Die EBP empfiehlt, hierfür die «Primärenergie-Benzinäquivalente» zu verwenden. Sie hat die entsprechenden «energieträgerspezifischen Faktoren» für den kantonalen Fahrzeugbestand 2023 ermittelt (vgl. zur Bedeutung der Primärenergie-Benzinäquivalente die Ausführungen unter II.3.5.).¹⁶

¹⁴ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 33.

¹⁵ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 26.

¹⁶ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 27.

Daraus haben sich für die Energieträger Diesel, Benzin, Elektro sowie den Antrieb Plug-in folgende energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren ergeben:¹⁷

Diesel:	Faktor 0.9 (Liter PE-BÄ/100 km pro Liter D/100 km);
Benzin:	Faktor 1.0;
Elektro:	Faktor 0.4 (Liter PE-BÄ/100 km pro kWh/100 km);
Plug-in:	Faktor 0.7 (separate Umrechnung Benzinverbrauch und Stromverbrauch, dann Anwendung des Faktors).

Werden die Verkehrssteuern anhand von energieträgerspezifischen Faktoren berechnet, so ist es möglich, Fahrzeuge, die effiziente Energieträger verwenden, tiefer zu besteuern als weniger umweltfreundliche Fahrzeuge. Energieträgerspezifische Faktoren haben jedoch, wie die Besteuerung anhand des Energieverbrauchs, den Nachteil, dass die Erträge bei zunehmender Elektrifizierung langfristig nur sichergestellt werden können, wenn die Steuersätze periodisch erhöht werden. Die energieträgerspezifischen Faktoren müssen deshalb jährlich überprüft und angepasst werden.

3.7.3. Ergebnis

Aus dem vorangehend Ausgeführten ergibt sich, dass die mit der vorliegenden Revision verfolgten Ziele erreicht werden können, wenn die Verkehrssteuern aufgrund einer oder mehrerer nachfolgender Bemessungsgrössen bestimmt wird:

- Gesamtgewicht;
- Normleistung;
- Energieverbrauch.

Die angestrebte Ökologisierung kann dabei sichergestellt werden durch:

- ein befristetes Bonus-System für Fahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, und das geringere Ermässigungen gewährt als das heutige Bonus-System;
- energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren, die auf den «Primärenergie-Benzinäquivalenten» basieren.

4. Neues Bemessungs- und Ermässigungssystem

4.1. Für Personenwagen

Auf der Grundlage der vorgenannten Bemessungsgrössen wurden verschiedene Modelle für die Besteuerung von Personenwagen entwickelt.¹⁸ Vertieft geprüft wurden die folgenden drei Steuermodelle:

¹⁷ Sollte ein Steuermodell gewählt werden, dass für die Ökologisierung der Verkehrssteuer mit energieträgerspezifischen Bemessungsfaktoren arbeitet, wird die EBP die energieträgerspezifischen Bemessungsfaktoren für weitere Energieträger (z.B. Wasserstoff) berechnen. Für den Variantenentscheid wurden diese Bemessungsfaktoren nur für die häufigsten Energieträger bestimmt.

¹⁸ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 32-41, S. 52-60.

4.1.1. Steuermodell A

70 % lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem	
Aufteilung	Bei dieser Verkehrssteuer werden 70 % der zu erreichenden Einnahmen durch die Gesamtgewichtssteuer und 30 % der zu erreichenden Einnahmen durch die Normleistungssteuer generiert. Durch diese 70:30-Aufteilung lässt sich die Steuerprogression und die Ökologisierung ähnlich ausgestalten wie nach der bisherigen Verkehrssteuer. Würde ein grösserer Anteil der Steuereinnahmen über die Normleistungssteuer erzielt, führte dies bei leistungsschwachen Fahrzeugen im Durchschnitt zu einem Rückgang der Steuer, bei leistungsstärkeren zu einer Erhöhung; bei sehr leistungsstarken Fahrzeugen wäre eine klar höhere Steuer zu entrichten. Eine Verkehrssteuer mit einer anderen Gewichtung «funktioniert» steuertechnisch gesehen gleich gut wie das vorgeschlagene Modell. Die vorgeschlagene Aufteilung kommt dem Ziel am nächsten, die neue Verkehrssteuer vom fiskalischen Charakter her gleich wie das derzeitige Steuermodell auszugestalten.
Gesamtgewicht	Die Teil-Verkehrssteuer auf dem Gesamtgewicht steuert 70 % zu den Einnahmen bei. Der Tarif ist linear. Er beträgt 0.190 CHF/kg. Es braucht einen Ausgleich für das antriebsbedingte Mehrgewicht (Batteriegewicht). Deshalb wird bei batterie-elektrischen Personenwagen nur 80 % des Gesamtgewichts, bei Plug-in-Hybriden Personenwagen nur 90 % des Gesamtgewichts berücksichtigt. Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebsarten nach dem jetzigen Stand der Technik einander gleichgestellt (vgl. II.3.2.).
Normleistung	Die Teil-Verkehrssteuer auf der Normleistung generiert 30 % der Einnahmen. Der Tarif ist progressiv. Dieser geht von folgenden Parametern aus: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bis 90 kW: Einfacher Basistarif 1.04 CHF/kW ○ 91–180 kW: 1.5-facher Basistarif 1.56 CHF/kW ○ Ab 181 kW: 2-facher Basistarif 2.08 CHF/kW Die obigen Grenzen zwischen den Leistungs-Progressionsstufen wurden so gewählt, dass die zu besteuern den Personenwagen unterteilt werden in die drei Segmente der normal, der stark und der sehr stark motorisierten Fahrzeugtypen. Damit soll dem fiskalisch regressiven Charakter der Gewichtssteuer entgegengewirkt werden, um den derzeitigen Charakter der hubraumbasierten Verkehrssteuer trotz des Wechsels der Bemessungsgrundlagen möglichst beibehalten zu können. Es braucht einen Ausgleich für die antriebsbedingte Mehrleistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Vergleich zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Hierzu wird bei batterie-elektrischen Fahrzeugen nur 70 %, bei Plug-in-Hybriden nur 85 % der Normleistung berücksichtigt. Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebsarten nach dem jetzigen Stand der Technik einander gleichgestellt (vgl. II.3.3.).
Bonus	Personenwagen, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, profitieren von Steuerermässigungen (vgl. vorstehende Ausführungen unter II.3.7.1.). Das Bonus-System der ersten vier Jahre nach Einführung der neuen Verkehrssteuern diene als Grundlage für die Berechnung der ertragsneutralen Steuersätze für den Fahrzeugbestand per Mai 2024. Bei einem steigenden Anteil an Personenwagen mit Elektroantrieb ist mit Steuerausfällen zu rechnen. Diese sind aufgrund der Befristung des Bonus-Systems indessen begrenzt und im Vergleich zum derzeitigen Bonus-System relativ klein.
Anpassung	Um die Personenwagen mit unterschiedlichen Antriebsarten gleich besteuern zu können, braucht es einen technischen Ausgleich für das Mehrgewicht und die Mehrleistung. Diese Ausgleichswerte sind vom Stand der Technik abhängig. Sie müssen periodisch überprüft und, soweit erforderlich, an die technische Entwicklung angepasst werden.

Werden die Verkehrssteuern zukünftig nach dem Steuermodell A festgelegt, so ändern sich die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen im Vergleich zu den heutigen Verkehrssteuern folgendermassen:

	Fahrzeugmodell	Antrieb	Steuer bisher ohne Bonus	Steuer neu ohne Bonus	Veränderung in %	Steuer bisher mit Bonus	Steuer neu mit Bonus	Veränderung in %
Miniklasse	Fiat 500	Benzin	380	311	-18%	380	311	-18%
	Fiat Panda	Benzin	332	366	10%	332	366	10%
	VW Up	Elektro	451	277	-39%	90	194	115%
	Fiat 500e	Elektro	451	320	-29%	90	224	149%
Kleinwagenklasse	VW Polo	Benzin	332	388	17%	332	388	17%
	Dacia Sandero	Benzin	332	370	11%	332	370	11%
	Renault Zoe	Elektro	451	375	-17%	90	262	191%
	Mini Cooper SE	Elektro	451	370	-18%	90	259	188%
Untere Mittelklasse	VW Golf	Benzin-Hybrid	475	480	1%	475	480	1%
	Skoda Fabia	Benzin	332	380	14%	332	380	14%
	Cupra Bom	Elektro	496	461	-7%	99	322	225%
	VW ID.3	Elektro	496	462	-7%	99	323	226%
Mittelklasse	Skoda Octavia	Diesel	570	527	-8%	570	527	-8%
	BMW 3er	Diesel-Hybrid	570	607	6%	570	607	6%
	KIA EV6	Elektro	526	505	-4%	105	354	236%
	VW ID.4	Elektro	556	521	-6%	111	365	228%
Obere Mittelklasse	Mercedes-Benz E-Klasse	Diesel	570	615	8%	570	615	8%
	BMW 5er	Diesel-Hybrid	570	652	14%	570	652	14%
	Tesla Modell 3	Elektro	496	732	48%	99	512	417%
	Polestar 2	Elektro	541	692	28%	108	484	347%
Luxusklasse	BMW 8er	Benzin	809	840	4%	809	840	4%
	Mercedes-Benz S-Klasse	Diesel-Hybrid	809	1059	31%	809	1059	31%
	Porsche Taycan	Elektro	586	822	40%	117	575	390%
	Mercedes-Benz EQS	Elektro	632	897	42%	126	628	397%
Coupés/Sportwagen	Porsche 911	Benzin	1000	1238	24%	1000	1238	24%
	Ferrari F8	Benzin	1047	1331	27%	1047	1331	27%
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	586	801	37%	117	561	378%
Cabrios / Roadster	Mini Cabrio	Benzin	570	489	-14%	570	489	-14%
	Jeep Wrangler	Benzin	570	765	34%	570	765	34%
	Fiat 500 Cabrio	Elektro	451	326	-28%	90	228	154%
Geländewagen (SUV)	Audi Q3	Benzin-Hybrid	475	519	9%	475	519	9%
	VW Tiguan	Diesel	570	620	9%	570	620	9%
	Volvo XC40	Elektro	556	699	26%	111	489	340%
	Skoda Enyaq iV	Elektro	556	520	-7%	111	364	227%
Vans	Seat Alhambra	Diesel	570	648	14%	570	648	14%
	VW touran	Benzin	475	550	16%	475	550	16%
	Mercedes-Benz EQV	Elektro	677	649	-4%	135	454	236%
	Citroen e-Berlingo	Elektro	496	421	-15%	99	296	197%

Abbildung 6: Vergleich der bisherigen und der neuen Personenwagen-Verkehrssteuer in der Variante A für die meistverkauften Modelle (jeweils zwei Modelle mit Benzin- oder Dieselmotor und zwei mit Elektromotor) je Fahrzeugkategorie (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 35).

4.1.2. Steuermodell B

70 % energieträgerspezifische lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % energieträgerspezifische lineare Normleistungssteuer	
Aufteilung	Bei dieser Verkehrssteuer werden – wie mit dem Steuermodell A – 70 % der zu erreichenden Einnahmen durch die Gesamtgewichtssteuer und 30 % der zu erreichenden Einnahmen durch die Normleistungssteuer generiert. Durch diese 70:30-Aufteilung lässt sich die Steuerprogression und die Ökologisierung ähnlich ausgestalten wie nach der bisherigen Verkehrssteuer. Würde ein grösserer Anteil der Steuereinnahmen über die Normleistungssteuer erzielt, führte dies bei leistungsschwachen Fahrzeugen im Durchschnitt zu einem Rückgang der Steuer, bei leistungsstärkeren zu einer Erhöhung; bei sehr leistungsstarken Fahrzeugen wäre eine klar höhere Steuer zu entrichten. Eine solche Verkehrssteuer «funktioniert» steuertechnisch gesehen gleich gut wie das vorgeschlagene Modell. Die vorgeschlagene Aufteilung kommt dem Ziel am nächsten, die neue Verkehrssteuer vom fiskalischen Charakter her gleich wie das derzeitige Steuermodell auszugestalten.
Gesamtgewicht	Die Teil-Verkehrssteuer auf dem Gesamtgewicht generiert 70 % der Erträge in einem linearen Modell mit einem Basistarif von 0.198 CHF/kg. Es ist kein technischer Ausgleich des antriebstechnischen Mehrgewichts von batterie-elektrischen Personenwagen (Batteriegewicht) notwendig, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Normleistung	Die Teil-Verkehrssteuer auf der Normleistung generiert 30 % der Erträge mit einem linearen Basistarif von 1.33 CHF/kW. Es ist kein technischer Ausgleich der antriebstechnischen Mehrleistung von batterie-elektrischen Personenwagen notwendig, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Bonus	Es gibt kein Bonussystem für alternative Antriebe, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Anpassung	Der Anteil der Elektroautos im Bestand wird ständig zunehmen. Je nachdem, wie sich dabei das durchschnittliche Gesamtgewicht, die durchschnittliche Normleistung und die Anteile der Energieträger entwickeln, sind der Gewichtstarif, der Normleistungstarif und die energieträgerspezifischen Tarife periodisch anzupassen, um den durchschnittlichen Steuerertrag pro Personenwagen beibehalten zu können. Die Bemessungsparameter sind folglich jährlich zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Werden die Verkehrssteuern zukünftig nach dem Steuermodell B festgelegt, so ändern sich die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen im Vergleich zu den heutigen Verkehrssteuern folgendermassen:

	Fahrzeugmodell	Antrieb	Steuer bisher ohne Bonus	Steuer neu ohne Bonus	Veränderung in % (ohne Bonus zu neu)	Steuer bisher mit Bonus	Steuer neu ohne Bonus	Veränderung in % (mit Bonus zu neu)
Miniklasse	Fiat 500	Benzin	380	337	-11%	380	337	-11%
	Fiat Panda	Benzin	332	397	20%	332	397	20%
	VW Up	Elektro	451	154	-66%	90	154	71%
	Fiat 500e	Elektro	451	180	-60%	90	180	100%
Kleinwagenklasse	VW Polo	Benzin	332	422	27%	332	422	27%
	Dacia Sandero	Benzin	332	402	21%	332	402	21%
	Renault Zoe	Elektro	451	211	-53%	90	211	134%
	Mini Cooper SE	Elektro	451	212	-53%	90	212	136%
Untere Mittelklasse	VW Golf	Benzin-Hybrid	475	517	9%	475	517	9%
	Skoda Fabia	Benzin	332	413	24%	332	413	24%
	Cupra Bom	Elektro	496	259	-48%	99	259	161%
	VW ID.3	Elektro	496	260	-48%	99	260	162%
Mittelklasse	Skoda Octavia	Diesel	570	509	-11%	570	509	-11%
	BMW 3er	Diesel-Hybrid	570	576	1%	570	576	1%
	KIA EV6	Elektro	526	281	-46%	105	281	168%
	VW ID.4	Elektro	556	290	-48%	111	290	161%
Obere Mittelklasse	Mercedes-Benz E-Klasse	Diesel	570	583	2%	570	583	2%
	BMW 5er	Diesel-Hybrid	570	618	8%	570	618	8%
	Tesla Modell 3	Elektro	496	371	-25%	99	371	275%
	Polestar 2	Elektro	541	366	-32%	108	366	238%
Luxusklasse	BMW 8er	Benzin	809	817	1%	809	817	1%
	Mercedes-Benz S-Klasse	Diesel-Hybrid	809	982	21%	809	982	21%
	Porsche Taycan	Elektro	586	420	-28%	117	420	258%
	Mercedes-Benz EQS	Elektro	632	453	-28%	126	453	259%
Coupés/Sportwagen	Porsche 911	Benzin	1000	1036	4%	1000	1036	4%
	Ferrari F8	Benzin	1047	1089	4%	1047	1089	4%
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	586	411	-30%	117	411	251%
Cabrios / Roadster	Mini Cabrio	Benzin	570	520	-9%	570	520	-9%
	Jeep Wrangler	Benzin	570	776	36%	570	776	36%
	Fiat 500 Cabrio	Elektro	451	183	-59%	90	183	103%
Geländewagen (SUV)	Audi Q3	Benzin-Hybrid	475	557	17%	475	557	17%
	VW Tiguan	Diesel	570	586	3%	570	586	3%
	Volvo XC40	Elektro	556	369	-34%	111	369	232%
	Skoda Enyaq iV	Elektro	556	290	-48%	111	290	160%
Vans	Seat Alhambra	Diesel	570	617	8%	570	617	8%
	VW touran	Benzin	475	590	24%	475	590	24%
	Mercedes-Benz EQV	Elektro	677	357	-47%	135	357	164%
	Citroen e-Berlingo	Elektro	496	235	-53%	99	235	137%

Abbildung 7: Vergleich der bisherigen und der neuen Personenwagen-Verkehrssteuer in der Variante B für die meistverkauften Modelle (jeweils zwei Modelle mit Benzin- oder Dieselmotor und zwei mit Elektromotor) je Fahrzeugkategorie (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 38).

4.1.3. Steuermodell C

100 % energieträgerspezifische progressive Gesamtgewichtssteuer	
Gesamtgewicht	Die Verkehrssteuer auf dem Gesamtgewicht generiert 100 % der Einnahmen (berechnet für die steuerpflichtige Flotte per September 2022) in einem progressiven Modell: <ul style="list-style-type: none"> - bis 2300 kg Gesamtgewicht: Einfacher Basistarif 0.277 CHF/kg - über 2300 kg Gesamtgewicht: 1.5-facher Basistarif 0.416 CHF/kg Es ist kein technischer Ausgleich des antriebsbedingten Mehrgewichts für Personenwagen mit Elektroantrieb (Batteriegewicht) notwendig, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Bonus	Es gibt kein Bonussystem für alternative Antriebe, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Anpassung	Der Anteil der Personenwagen mit Elektroantrieb im Bestand wird ständig zunehmen. Je nachdem, wie sich dabei das durchschnittliche Gesamtgewicht und die Anteile der Energieträger entwickeln, sind der Gewichtstarif und die energieträgerspezifischen Tariffaktoren periodisch anzupassen, um den durchschnittlichen Steuerertrag pro Personenwagen beibehalten zu können. Die Bemessungsparameter sind folglich jährlich zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Werden die Verkehrssteuern zukünftig nach dem Steuermodell C festgelegt, so ändern sich die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen im Vergleich zu den heutigen Verkehrssteuern folgendermassen:

	Fahrzeugmodell	Antrieb	Steuer bisher ohne Bonus	Steuer neu ohne Bonus	Veränderung in % (ohne Bonus zu neu)	Steuer bisher mit Bonus	Steuer neu ohne Bonus	Veränderung in % (mit Bonus zu neu)
Miniklasse	Fiat 500	Benzin	380	377	-1%	380	377	-1%
	Fiat Panda	Benzin	332	439	32%	332	439	32%
	VW Up	Elektro	451	170	-62%	90	170	88%
	Fiat 500e	Elektro	451	187	-58%	90	187	108%
Kleinwagenklasse	VW Polo	Benzin	332	460	39%	332	460	39%
	Dacia Sandero	Benzin	332	437	32%	332	437	32%
	Renault Zoe	Elektro	451	220	-51%	90	220	144%
	Mini Cooper SE	Elektro	451	197	-56%	90	197	118%
Untere Mittelklasse	VW Golf	Benzin-Hybrid	475	518	9%	475	518	9%
	Skoda Fabia	Benzin	332	447	35%	332	447	35%
	Cupra Born	Elektro	496	250	-49%	99	250	153%
	VW ID.3	Elektro	496	252	-49%	99	252	154%
Mittelklasse	Skoda Octavia	Diesel	570	528	-7%	570	528	-7%
	BMW 3er	Diesel-Hybrid	570	571	0%	570	571	0%
	KIA EV6	Elektro	526	276	-48%	105	276	162%
	VW ID.4	Elektro	556	315	-43%	111	315	183%
Obere Mittelklasse	Mercedes-Benz E-Klasse	Diesel	570	577	1%	570	577	1%
	BMW 5er	Diesel-Hybrid	570	659	16%	570	659	16%
	Tesla Model 3	Elektro	496	247	-50%	99	247	149%
	Polestar 2	Elektro	541	305	-44%	108	305	182%
Luxusklasse	BMW 8er	Benzin	809	712	-12%	809	712	-12%
	Mercedes-Benz S-Klasse	Benzin-Hybrid	809	849	5%	809	849	5%
	Porsche Taycan	Elektro	586	351	-40%	117	351	199%
	Mercedes-Benz EQS	Elektro	632	394	-38%	126	394	212%
Coupés/Sportwagen	Porsche 911	Benzin	1000	560	-44%	1000	560	-44%
	Ferrari F8	Benzin	1047	538	-49%	1047	538	-49%
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	586	345	-41%	117	345	194%
Cabrios / Roadster	Mini Cabrio	Benzin	570	483	-15%	570	483	-15%
	Jeep Wrangler	Benzin	570	751	32%	570	751	32%
	Fiat 500 Cabrio	Elektro	451	192	-57%	90	192	113%
Geländewagen (SUV)	Audi Q3	Benzin-Hybrid	475	575	21%	475	575	21%
	VW Tiguan	Diesel	570	573	1%	570	573	1%
	Volvo XC40	Elektro	556	313	-44%	111	313	181%
	Skoda Enyaq iV	Elektro	556	313	-44%	111	313	181%
Vans	Seat Alhambra	Diesel	570	682	20%	570	682	20%
	VW Touran	Benzin	475	620	31%	475	620	31%
	Mercedes-Benz EQV	Elektro	677	454	-33%	135	454	236%
	Citroen e-Berlingo	Elektro	496	254	-49%	99	254	156%

Abbildung 8: Vergleich der bisherigen und der neuen Personenwagen-Verkehrssteuer in der Variante C für die meistverkauften Modelle (jeweils zwei Modelle mit Benzin- oder Dieselmotor und zwei mit Elektromotor) je Fahrzeugkategorie (Quelle: Schlussbericht EBP, S. 40).

4.1.4. Beurteilung und Empfehlung der Regierung

Mit der vorliegenden Revision soll die bisher grundsätzlich auf dem Hubraum basierende Verkehrssteuer für Personenwagen abgeschafft werden. Das neue Steuersystem soll technologieneutral, ertragsneutral, vollzugstauglich und ertragsstabil ausgestaltet sein. Ausserdem soll es eine mindestens gleich grosse Lenkungswirkung entfalten wie das heutige Steuermodell.

Die Steuermodelle A, B und C erfüllen alle diese fünf Leitprinzipien. Sie unterscheiden sich jedoch in Bezug auf wichtige Aspekte. Die EBP sieht die Variante A gegenüber den Varianten B und C im Vorteil.¹⁹ Als Begründung führt sie an, dass Variante A ein befristetes Bonus-System und technische Ausgleiche für Elektrofahrzeuge (BEV & FCEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) vorsieht, um die ökologische Lenkungswirkung zu sichern. Im Gegensatz dazu setzen die Varianten B und C auf energieträgerspezifische Steuertarife, die zwar eine stärkere ökologische Lenkungswirkung haben, aber zur Sicherstellung der Ertragsstabilität jährliche Anpassungen der Steuertarife erfordern. Diese regelmässigen Erhöhungen stellen im politischen Prozess einen substanziellen Nachteil dar. Zudem wird die Methodik der energieträgerspezifischen Faktoren von der EBP als nicht vollständig überzeugend eingestuft. Vor diesem Hintergrund bevorzugt die EBP Variante A. Nur wenn der Kanton Graubünden die Ökologisierung prioritär behandeln möchte und dafür bereit sei, als erster Kanton ein Steuersystem mit jährlich anzupassenden Steuersätzen zu akzeptieren, wären die Steuermodelle B oder C ein gangbarer und aus ökologischer Sicht noch konsequenterer Weg als das Steuermodell A. Andernfalls empfehle die EBP, das Steuermodell A zu wählen.

Die Regierung hat sich mit den Vor- und Nachteilen der Steuermodelle A, B und C eingehend auseinandergesetzt. Sie hat sich aus den folgenden Gründen für das Steuermodell A entschieden:

- Das Gesamtgewicht und die Normleistung sind bewährte Bemessungsgrössen. Sie sind bei allen Personenwagen sowohl derzeit als auch zukünftig in der aktuellen Grössenordnung vorhanden und können vom STVA einfach über das Informationssystem Verkehrszulassung des Bundes abgerufen werden.
- Die Kantone *Aargau*, *Luzern* und *Zug* haben ihre hubraumbasierten Verkehrssteuern jüngst durch ein Steuermodell mit einer 70%-igen Gewichtssteuer und einer 30%-igen Leistungssteuer ersetzt. Der Kanton *St. Gallen* plant, ein solches Steuermodell einzuführen. Mit dem Steuermodell A wählt der Kanton somit ein Steuermodell, welches andere Kantone auch kennen.
- Mit dem Abstellen auf die Bemessungsgrössen Gesamtgewicht und Normleistung bleiben die Einnahmen aus den Verkehrssteuern konstant stabil. Das Ziel der Ertragsneutralität und der Ertragsstabilität lassen sich hiermit optimal erreichen.
- Mit dem Modell A sind die Abweichungen zu den bisherigen Verkehrssteuern am geringsten, da dieses Modell den fiskalischen Charakter des geltenden Steuermodells am besten nachbildet.
- Die ökologische Lenkungswirkung wird – wie nach geltendem Recht – gewährleistet, indem die Verkehrssteuern durch ein Bonus-System ermässigt werden. Dieses Vorgehen ist etabliert, gut verständlich und lässt sich leicht kommunizieren. Um die

¹⁹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 49.

Ertragsstabilität zu sichern, werden die Steuerermässigungen auf acht Jahre befristet und nehmen mit zunehmendem Bestand an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ab.

- Die Berechnungsgrundlagen für die Verkehrssteuern müssen nach dem Steuermodell A nur angepasst werden, wenn sich die technischen Ausgleichswerte aufgrund der technologischen Entwicklung erheblich ändern. Bei den Steuermodellen B und C müssen die Steuertarife hingegen mutmasslich jährlich angepasst werden. Bei den Steuermodellen B und C ist daher damit zu rechnen, dass die Steuerbelastung von Jahr zu Jahr variieren kann. Dies könnte bei den Steuerpflichtigen auf Unverständnis stossen, zumal die Art der Berechnung der Verkehrssteuern komplex und daher schwer zu erklären ist. Bei grundlegenden Änderungen könnte es sodann sein, dass die Berechnungsparameter neu zu konzipieren sind, um die langfristige Ertragsstabilität zu gewährleisten. Die Steuermodelle B und C bergen folglich grössere Risiken als das Steuermodell A.

4.2. Für weitere Fahrzeugkategorien

Die derzeitigen Verkehrssteuern basieren nicht nur bei den Personenwagen, sondern auch bei anderen Motorfahrzeugen auf dem Hubraum. Diese Steuermodelle sollen mit der vorliegenden Revision angepasst werden. Diese Änderungen betreffen 19 Fahrzeugarten.²⁰

Für diese Fahrzeugarten soll ein differenziertes Steuermodell geschaffen werden. So sollen die Motorräder neu nach der Normleistung besteuert werden. Für die anderen Fahrzeuge soll das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern gewählt werden. Dabei sollen das antriebsbedingte Mehrgewicht und die antriebsbedingte Mehrleistung – wie bei den Personenwagen – mithilfe eines technischen Ausgleichswerts kompensiert werden, um die fiskalische Gleichbehandlung der Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebsarten sicherzustellen. Ausserdem sollen diese Fahrzeuge von denselben Steuerermässigungen profitieren wie die Personenwagen.

Im Weiteren soll die vorliegende Revision dazu genutzt werden, das derzeitige Steuersystem für Motorkarren und landwirtschaftliche Fahrzeuge zu vereinfachen. Hierzu sollen einige Fahrzeug-Unterkategorien zusammengefasst und die Verkehrssteuern für einzelne Fahrzeugkategorien leicht vereinfacht werden.

Diese Neuerungen sind so konzipiert, dass die Einnahmen aus diesen Verkehrssteuern ohne Berücksichtigung des Bonus-Systems gleichbleiben.²¹ Wie hoch die Mindereinnahmen aufgrund des Bonus-Systems sein werden, wurde nicht berechnet, da es aktuell keine oder nur sehr wenige Fahrzeuge mit Elektroantrieb gibt. Bei einem steigenden Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb ist deshalb mit Steuerausfällen zu rechnen. Diese sind aber aufgrund der Befristung der Steuerermässigung, deren moderaten Charakters und der Tatsache, dass die Ablösung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch Fahrzeuge mit Elektroantrieb Zeit in Anspruch nehmen wird, nur gering. Das Bonus-System führt somit nur zu leichten Steuerausfällen, die gut verkraftbar sind.

5. Überprüfung des neuen Steuermodells

Die EBP hat für den Kanton Graubünden prognostiziert, wie sich der Fahrzeugbestand bis 2050 entwickeln wird (vgl. Abbildung 1). Gemäss dieser Prognose werden im Jahr 2035 rund

²⁰ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 13.

²¹ EBP, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024, S. 47.

die Hälfte der im Kanton Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge mit einem Elektroantrieb ausgestattet sein. Anreize für den Kauf von Fahrzeugen mit Elektroantrieb braucht es deshalb ab 2035 nicht mehr (vgl. die Ausführungen unter II.3.7.1.). Das vorgeschlagene Bonus-System soll daher am 31. Dezember 2034 auslaufen.

Dies hat zur Folge, dass die Steuererträge pro elektrischem Personenwagen im Jahr 2035 mutmasslich trotz technischer Ausgleiche höher ausfallen werden als heute. Nach der derzeitigen Prognose erfüllt das vorgeschlagene Steuermodell das Ziel der Ertragsneutralität folglich im Jahr 2035 nicht mehr. Dasselbe gilt für das Ziel der Ertragsstabilität, da der gesamte Steuerertrag im Jahr 2035 voraussichtlich ebenfalls höher sein wird als der derzeitige Gesamtsteuerertrag. Wird an den Zielsetzungen der Ertragsneutralität und der Ertragsstabilität festgehalten, so ist das vorgeschlagene Steuermodell folglich im Jahr 2035 anzupassen.

Ebenfalls Anpassungsbedarf besteht, wenn sich der Anteil der Fahrzeuge mit Elektroantrieb anders entwickeln wird als angenommen. Liegt dieser im Jahr 2034 immer noch deutlich unter 50 %, so wird zu prüfen sein, ob das Bonus-System weitergeführt werden soll, um den Kauf von Elektrofahrzeugen weiterhin zu fördern. Sollte der Anteil der Elektrofahrzeuge im Jahr 2034 deutlich mehr als 50 % betragen, so werden die Ziele der Ertragsneutralität und der Ertragsstabilität mit dem vorgeschlagenen Steuermodell bereits vor dem Jahr 2035 nicht mehr erreicht. Schliesslich kann es sich als erforderlich erweisen, das vorgeschlagene Steuermodell im Jahr 2035 generell anzupassen, um den veränderten Bedingungen und Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität gerecht zu werden.

Um auf derartige Entwicklungen rechtzeitig reagieren zu können, wird die Regierung fortlaufend prüfen, wie sich die dem vorgeschlagenen Steuermodell zugrundeliegenden Bemessungsgrössen entwickeln werden und ob die getroffenen Annahmen eintreten. Sollte sich die Prognose der EBP bewahrheiten, so wird die Regierung dem Grossen Rat im Jahr 2034 eine Teilrevision des EGzSVG vorlegen, um die Verkehrssteuern an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

III. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Titel

Das EGzSVG trägt momentan den Titel «Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr». Diese Bezeichnung existiert im Bundesrecht auf Deutsch nicht. Der Bund hat das betreffende Bundesgesetz als «Strassenverkehrsgesetz» bezeichnet. Der deutsche Titel des EGzSVG soll mit der vorliegenden Revision an die bundesrechtliche Terminologie angepasst werden. Der italienische Titel bleibt unverändert, da dieser mit dem Bundesrecht übereinstimmt. Dasselbe gilt für den romanischen Titel.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Art. 106 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) verpflichtet die Kantone, die zum Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes erforderlichen Vorschriften zu erlassen und die zuständigen Behörden zu bezeichnen. Das EGzSVG geht darüber zumindest insofern hinaus, als es auch die Behörden bezeichnet, welche für die Ordnungsbussenverfahren gemäss Strassenverkehrsgesetz zuständig sind. Es erscheint daher erforderlich, den Regelungsgegenstand des E-EGzSVG in Art. 1 E-EGzSVG zu umschreiben.

Art. 2 Delegation von Aufgaben

Art. 2 E-EGzSVG wird unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (Art. 1 EGzSVG).

Art. 3 Entfernung von Fahrzeugen

Diese Regelung wird unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (Art. 4 EGzSVG).

Art. 4 Dienstliche Fahrten

Diese Regelung wird unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (Art. 5 EGzSVG).

2. Verkehrsregelung

Die Art. 5-8 E-EGzSVG werden grundsätzlich unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (vgl. Art. 6-9 EGzSVG).

Die einzige Neuerung betrifft Art. 6 Abs. 4 E-EGzSVG. In dieser Regelung soll neu die besondere Rechtsmittelordnung verankert werden, welche derzeit in Art. 20 EGzSVG normiert ist. Dies ermöglicht es, den Abschnittstitel «5. Rechtspflege» aufzuheben, da darin nur der besondere Rechtsmittelzug zur Anfechtung von Entscheiden, welche die Gemeinden gestützt auf Art. 7 Abs. 3 EGzSVG fällen, geregelt ist. Diese Neuerung ist nur von systematischer Bedeutung. Sie führt zu keiner inhaltlichen Änderung.

3. Strassenverkehrssteuern

Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern und den übrigen Abgaben des STVA fliessen in die Strassenrechnung, soweit sie die Ausgaben des STVA übersteigen (Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG). Bei den Verkehrssteuern handelt es sich folglich um Sondersteuern, die als Kostenanlastungssteuern ausgestaltet sind.²² Besteuert werden hiermit allerdings nicht Vorgänge des Rechts- und Wirtschaftsverkehrs, wie dies für Verkehrssteuern üblich ist, sondern Motorfahrzeuge und Anhänger.²³ Deshalb schlägt die Regierung vor, neu anstelle des Begriffs der Verkehrssteuern jenen der «Strassenverkehrssteuern» zu verwenden.

3.1. Allgemeine Grundsätze

Art. 9 Steuerpflicht

Diese Regelung entspricht inhaltlich dem geltenden Recht (Art. 10 EGzSVG, Art. 13 Abs. 1 und 3 der Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [RVzEGzSVG; BR 870.110]).

Neu soll vorgesehen werden, dass die Strassenverkehrssteuern auf ganze Franken auf- oder abzurunden sind. Eine solche Regelung kennen z.B. die Kantone *Aargau*, *Luzern* und *Zug*. Sie bietet sich aus Praktikabilitätsgründen an. Das STVA geht davon aus, dass die neue Rundungsregelung weder zu Mehr- noch Mindereinnahmen führt.

Art. 10 Steuerbefreiung

Diese Regelung entspricht inhaltlich dem geltenden Recht (Art. 12 EGzSVG, Art. 1 Abs. 1 Ziff. 14 der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger [BR 870.120]). Die Formulierungen wurden geringfügig angepasst. Änderungen sind hiermit nicht verbunden.

²² BGE 124 I 289 E. 3a.

²³ MARKUS REICH, Steuerrecht, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2020, S. 25.

Art. 11 Steuerermässigung

In Art. 11 Abs. 1 lit. a E-EGzSVG wird die heutige Praxis zu Art. 13 Abs. 1 EGzSVG kodifiziert. Danach profitieren nicht nur Motorfahrzeuge und Anhänger, die auf die Gemeinden immatrikuliert sind, von Steuerermässigungen im Umfang von 50 %, sondern auch Motorfahrzeuge und Anhänger, welche die Regionen einlösen. Dasselbe gilt für Fahrzeuge, die eingelöst werden von Trägerschaften, welche Gemeinden und Regionen gebildet haben, um eine ihnen obliegende öffentliche Aufgabe gemeinsam zu erfüllen. Dies gilt ungeachtet der Rechtsform, welche sie für die interkommunale bzw. interregionale Zusammenarbeit gewählt haben. Mit dieser Neuformulierung ist keine Rechtsänderung verbunden.

Art. 11 Abs. 1 lit. b und c E-EGzSVG entsprechen Art. 13 Abs. 1 lit. b und c EGzSVG. Diesbezüglich werden nur begriffliche Anpassungen vorgeschlagen.

Neu ausgestaltet werden soll hingegen das Bonus-System (vgl. hierzu die Ausführungen unter II.3.7.1.). Mit dem Inkrafttreten der vorliegenden Revision sollen die Strassenverkehrssteuern nur mehr für Motorfahrzeuge mit alternativen Antrieben ermässigt werden (Art. 11 Abs. 2 lit. a E-EGzSVG). Der Begriff «Motorfahrzeuge mit alternativem Antrieb» bezieht sich auf alle Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen. Dazu zählen derzeit in erster Linie die batterie-elektrischen Fahrzeuge (BEV), die Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) sowie die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV). Diesen Fahrzeugen und weiteren Fahrzeugen, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, kann eine Steuerermässigung von 15-30 % gewährt werden. Diese Rabattierung soll per 31. Dezember 2030 auslaufen. Ab dem 1. Januar 2031 sollen die Strassenverkehrssteuern lediglich noch für Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss ermässigt werden. Diese sollen bis zum 31. Dezember 2034 eine Steuerermässigung im Umfang von 15 % beanspruchen können (Art. 11 Abs. 2 lit. b E-EGzSVG). Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sollen ab dem 1. Januar 2031 nicht mehr von einer Steuerermässigung profitieren. Mit diesem Bonus-System soll die ökologische Lenkungswirkung der Strassenverkehrssteuern aufrechterhalten werden, soweit dies unter den geänderten Rahmenbedingungen erforderlich ist.

Um die Steuerermässigungen an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen zu können, soll die Regierung berechtigt werden, in der RVzEGzSVG die ermässigungsberechtigten Motorfahrzeuge, die Ermässigungsansätze und das Verfahren festzulegen (Art. 11 Abs. 3 E-EGzSVG).

Art. 12 Anpassung an die Teuerung

Die Strassenverkehrssteuern werden aktuell nicht an die Teuerung angepasst. Bislang konnte die fehlende Anpassung an die Teuerung durch die Zunahme der Anzahl der eingelösten Fahrzeuge aufgefangen werden. Mittel- und langfristig wird mit einer Stagnation der eingelösten Fahrzeuge gerechnet. Ausserdem nimmt seit 2022 die Teuerung wieder zu. Es ist daher davon auszugehen, dass die realen Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern mittel- bis langfristig abnehmen werden, wenn die Strassenverkehrssteuern nicht an die Teuerung angepasst werden. Zur Gewährleistung der Ertragsstabilität erscheint es deshalb erforderlich, die Strassenverkehrssteuern an die Teuerung anzupassen.

Soweit ersichtlich sehen derzeit nur sechs Kantone einen Teuerungsausgleich für die Strassenverkehrssteuern vor.²⁴ Die betreffenden Regelungen lassen sich in drei Kategorien einteilen:

²⁴ Anhörungsbericht des Kantons Aargau vom 23. Januar 2023, S. 31.

Im Kanton *Basel-Landschaft* werden die Strassenverkehrssteuern jährlich der Teuerung angepasst.

- In den Kantonen *Neuenburg* und *Wallis* kann die Regierung die Strassenverkehrssteuern der Teuerung anpassen, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise um 5 % erhöht.
- In den Kantonen *Schwyz* und *Freiburg* kann die Legislative den Steuertarif anpassen, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise um 5 % erhöht hat. Im Kanton *Aargau* wird der Grosse Rat die Steuertarife ab dem 1. Januar 2026 an die Teuerung anpassen können, wenn sich der Landesindex der Konsumentenpreise dauerhaft um 5 % verändert hat und die Finanzierung aufgrund des Fondsbestands der Strassenrechnung dies ermöglicht oder erforderlich macht.

Das kantonale Recht sieht einen Teuerungsausgleich momentan primär im Steuerrecht (Art. 4 des Steuergesetzes für den Kanton Graubünden [StG; BR 720.000]) und für die Entlöhnung von kantonalen Mitarbeitenden (Art. 20 des Gesetzes über das Arbeitsverhältnis der Mitarbeitenden des Kantons Graubünden [Personalgesetz, PG; BR 170.400]) sowie die Entlöhnung der Lehrpersonen vor (Art. 66 Abs. 4 des Gesetzes für die Volksschulen des Kantons Graubünden [Schulgesetz; BR 421.000]). Im Steuerrecht entscheidet die Steuerverwaltung, im Personalrecht die Regierung über die Gewährung des Teuerungsausgleichs.

Art. 12 E-EGzSVG sieht keine automatische Teuerungsanpassung vor. Er räumt der zuständigen Behörde nur die Möglichkeit ein, eine Teuerungsanpassung vorzunehmen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Ob die zuständige Behörde von dieser Möglichkeit Gebrauch machen möchte, liegt in ihrem Ermessen. Dieser Entscheid soll daher – wie im Personalrecht – der Regierung zugewiesen werden. Das STVA erscheint hierfür nicht geeignet.

Art. 13 Steuerbezug

Das Steuerbezugsverfahren ist momentan nur auf Verordnungsebene geregelt (Art. 11 und Art. 14 RVzEGzSVG). Neu sollen dessen Eckpfeiler im EGzSVG verankert werden. Inhaltlich bleibt die derzeitige Regelung unverändert.

3.2. Steuerberechnung

Art. 14 Bemessungsgrundsätze

In Art. 14 Abs. 1 E-EGzSVG soll festgelegt werden, mithilfe welcher Bemessungsgrössen die Strassenverkehrssteuern bestimmt werden. Die Gründe für die Wahl dieser Bemessungsgrössen wurden bereits erläutert (vgl. die vorstehenden Ausführungen unter II.3. und II.4.).

Während das Gesamtgewicht und die Normleistung bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unverändert zu berücksichtigen sind (Art. 14 Abs. 2 E-EGzSVG), sind sie für Fahrzeuge, die ihre Energie aus Batterien oder aus Wasserstoffbrennzellen beziehen, anzupassen. Diese Fahrzeuge sind vor allem aufgrund des Mehrgewichts der als Energiespeicher verwendeten Batterien schwerer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (vgl. die vorstehenden Ausführungen in II.3.2.). Ausserdem kann die Normleistung eines Fahrzeugs mit einem Verbrennungsmotor nur bedingt mit der Normleistung eines Fahrzeugs mit einem Elektroantrieb verglichen werden (vgl. die vorstehenden Ausführungen in II.3.3.). Um die Fahrzeuge, die ihre Energie aus Batterien oder aus Wasserstoffbrennzellen beziehen, steuerlich gleich wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu behandeln, sind deshalb für das

Gesamtgewicht und die Normleistung technische Ausgleichswerte vorzusehen. Diese betragen für batterie-elektrische Fahrzeuge 80 % des gesamten Gewichts und 70 % der gesamten Normleistung, für Plug-in-Hybridfahrzeuge 90 % des gesamten Gewichts und 85 % der gesamten Normleistung (Art. 14 Abs. 3 E-EGzSVG). Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien nach dem jetzigen Stand der Technik einander gleichgestellt.

Aufgrund der technischen Entwicklung können sich die technischen Ausgleichswerte verändern. Dies kann dazu führen, dass die Strassenverkehrssteuern für Fahrzeuge mit Elektroantrieb nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zu den Strassenverkehrssteuern stehen, welche für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geschuldet sind. Um derartige Ungleichbehandlungen verhindern zu können, ohne das EGzSVG revidieren zu müssen, soll die Regierung berechtigt werden, die technischen Ausgleichswerte auf Verordnungsebene anzupassen, soweit dies erforderlich ist, um die Fahrzeuge mit unterschiedlicher Antriebstechnologie steuerlich gleich behandeln zu können (Art. 14 Abs. 4 E-EGzSVG).

Art. 15 Personenwagen

In dieser Regelung wird festgelegt, wie Personenwagen zukünftig besteuert werden sollen. Die Gründe für dieses Steuermodell und die massgeblichen Bemessungsgrössen wurden bereits erläutert (vgl. die vorstehenden Ausführungen unter II.3. und II.4.1.).

Art. 16 Motorräder und Kleinmotorräder

Die Verkehrssteuern für Motorräder und Kleinmotorräder basieren derzeit auf dem Hubraum (Art. 1 Abs. 1 Ziff. 6 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger). Neu soll die Strassenverkehrssteuer aufgrund der Normleistung bemessen werden. Der Steuerbetrag bleibt mit 56.70 Franken unverändert (Art. 16 Abs. 1 E-EGzSVG).

Art. 16 Abs. 2 E-EGzSVG entspricht Art. 1 Abs. 1 Ziff. 7 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger.

Art. 17 Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge

Diese Regelung wird unverändert aus Art. 1 Abs. 1 Ziff. 3 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger übernommen.

Art. 18 Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger

Diese Regelung wird unverändert aus Art. 1 Abs. 1 Ziff. 10 und 11 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger übernommen.

Art. 19 Weitere Motorfahrzeuge

Diese Regelung entspricht Art. 1 Abs. 1 Ziff. 2 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger. Darin werden ausserdem die Anwendungsfälle von Art. 1 Abs. 1 Ziff. 12 und 13 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger integriert.

In Art. 19 E-EGzSVG sollen im Weiteren die Strassenverkehrssteuern für die Fahrzeugarten normiert werden, bei denen die derzeitigen hubraumbasierten Strassenverkehrssteuern durch eine Gewichtssteuer abgelöst werden sollen. Regelungstechnisch wird dies umgesetzt, indem die Strassenverkehrssteuern jeweils auf der Grundlage eines einfachen Steuersatzes festgelegt werden, der vom Gesamtgewicht abhängt.

Art. 20 Sattelanhänger, Ausnahmeanhänger und weitere Anhänger

Diese Regelung wird inhaltlich unverändert aus Art. 1 Abs. 1 Ziff. 5 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger übernommen.

Art. 21 Besondere Steuern,

1. Motorwagen, andere Motorfahrzeuge und Anhänger mit Händlerschildern

Diese Regelung wird inhaltlich unverändert aus Art. 1 Abs. 1 Ziff. 8 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger übernommen.

Art. 22 2. Motorfahrzeuge mit Wechselschildern

Diese Regelung entspricht grundsätzlich Art. 12 RVzEGzSVG. Mit der vorliegenden Revision soll die betreffende Regelung insofern angepasst werden, als für die Bemessung der Strassenverkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit Wechselschildern nicht mehr der höchste Steuertarif, sondern der höchste effektiv geschuldete Steuerbetrag massgebend sein soll. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Steuerermässigung den Steuerbetrag beeinflussen kann. Deshalb kann mit der Anknüpfung an den Steuertarif nicht in allen Fällen sichergestellt werden, dass die Strassenverkehrssteuer für Motorfahrzeuge mit Wechselschildern aufgrund des höchsten Steuerbetrags festgelegt wird. Neu soll deshalb als Basis für die Bemessung der Strassenverkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit Wechselschildern der Steuerbetrag «für das am höchsten besteuerte Motorfahrzeug» dienen (Art. 22 Abs. 1 E-EGzSVG).

Der Zuschlag pro weiteres Fahrzeug beträgt weiterhin 20 % des massgeblichen Steuerbetrags (Art. 22 Abs. 2 E-EGzSVG).

Keine besondere Regelung soll im neuen Recht für Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger vorgesehen werden. Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger sollen zukünftig gleich besteuert werden wie die übrigen Fahrzeuge mit Wechselschildern.

Art. 23 3. Motorfahrzeuge mit Tagesausweis

Die Strassenverkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit Tagesausweis sind aktuell in Art. 1 Abs. 1 Ziff. 15 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger geregelt. Die betreffende Regelung soll in das E-EGzSVG übernommen werden, soweit sie vorsieht, Strassenverkehrssteuern in Form von Tagespauschalen zu erheben. Deren Höhe soll im E-EGzSVG indessen nur insofern normiert werden, als die Tagespauschale auf 30 Franken begrenzt wird (Art. 23 Abs. 1 E-EGzSVG). Den Steuerbetrag soll neu die Regierung auf Verordnungsebene festlegen können. Dasselbe gilt für die Höhe des als Sicherheit zu hinterlegenden Depots.

4. Strassenverkehrsgebühren

Die Strassenverkehrsgebühren sind derzeit in Art. 11 und Art. 14 EGzSVG geregelt. Die betreffenden Regelungen sollen in Art. 24 E-EGzSVG zusammengefasst werden.

Die Anforderungen an die gesetzliche Grundlage von Gebühren sind geringer als bei Steuern, da Gebühren nach dem Wert der erbrachten Leistung zu bemessen sind und ihre Höhe durch das Kostendeckungsprinzip sowie das Äquivalenzprinzip begrenzt wird. Es genügt daher auf Gesetzesebene den Kreis der abgabepflichtigen Personen, den Gegenstand der Gebühr und den maximalen Gebührenansatz festzulegen. Die weiteren Regelungen können auf Verordnungsebene getroffen werden. Diesen Regelungsansatz hat der kantonale Gesetzgeber bereits im geltenden Recht gewählt. Daran soll festgehalten werden.

Neu soll aber bereits im E-EGzSVG der Gebührenverzicht geregelt werden (Art. 24 Abs. 1 E-EGzSVG). Diese Möglichkeit ergibt sich aktuell nur aus Art. 4 der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (Strassenverkehrsgebührenverordnung, StrGebV; BR 870.130). Es erscheint angezeigt, die betreffende Regelung anzuheben. Die übrigen Änderungen sind nur von terminologischer und in Bezug auf die Zusammenführung von Art. 11 und Art. 14 EGzSVG von systematischer Bedeutung. Die Rechtslage ändert sich hierdurch nicht.

5. Strafverfahren

Verzicht auf eine kantonale Strafnorm (Art. 15 EGzSVG)

Das EGzSVG enthält derzeit eine Strafbestimmung, die es erlaubt, die Verletzung von Bestimmungen des EGzSVG oder gestützt darauf erlassener Vorschriften mit Busse bis zu 1000 Franken zu bestrafen (Art. 15 EGzSVG). Würde eine entsprechende Regelung in das neue Recht aufgenommen, so könnten auf dieser Grundlage Personen gebüsst werden, welche die Strassenverkehrsabgaben nicht bezahlen. Eine solche Strafbestimmung ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und der Lehre zulässig.²⁵

Das STVA erachtet eine derartige Strafbestimmung nicht für erforderlich. Nach seiner Erfahrung bezahlen die meisten Personen die Strassenverkehrsabgaben, wenn sie hierzu aufgefordert werden. In wenigen Fällen sind die Strassenverkehrsabgaben auf dem Wege der Schuldbetreibung durchzusetzen. Dass eine Strafnorm die Bereitschaft zur Bezahlung der Strassenverkehrsabgaben erhöhen und damit deren Durchsetzung erleichtern würde, erscheint unwahrscheinlich. Daher soll darauf verzichtet werden, eine kantonale Strafnorm im E-EGzSVG zu verankern.

Art. 25 Ordnungsbussenverfahren

Art. 25 E-EGzSVG entspricht dem geltenden Recht (Art. 19 EGzSVG).

6. Schlussbestimmungen

Die Regierung beabsichtigt, das neue Recht mit Beginn der neuen Steuerperiode, d.h. per 1. Januar 2027, in Kraft zu setzen (vgl. die Ausführungen unter V.). Deshalb braucht es grundsätzlich keine Übergangsbestimmung. Eine Übergangsbestimmung ist nur für die Steuerermässigung vorzusehen.

Gemäss Art. 13 Abs. 2 EGzSVG sind die Strassenverkehrssteuern für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen oder alternativen Antriebssystemen um 60 bis 80 % zu ermässigen. Diese Regelung hat die Regierung in Art. 15 und Art. 16 RVzEGzSVG konkretisiert. Die betreffenden Regelungen werden praxismässig dahingehend ausgelegt, dass die einmal zugesprochene Ermässigung gilt, bis das Motorfahrzeug aus dem Verkehr genommen wird. Deshalb erscheint es erforderlich, zu regeln, ob diese Steuerermässigungen auch unter der Herrschaft des neuen Rechts weiterbestehen sollen.

Dies muss aus Gründen der Rechtsgleichheit abgelehnt werden. Würden die derzeitigen Steuerermässigungen weiterhin gelten, so würden die betreffenden Fahrzeughalterinnen und -halter weiterhin von Steuerermässigungen im Umfang von 60 bis 80 % profitieren. Damit wären sie deutlich besser gestellt als Fahrzeughalterinnen und -halter, deren Fahrzeuge nach dem Inkrafttreten des neuen Rechts im Kanton Graubünden immatrikuliert werden, die höchstens

²⁵ BGE 134 I 293 E. 3.2; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich/St. Gallen 2020, N. 1208).

von einer Steuerermässigung von 15 bis 30 % profitieren. Eine derartige Ungleichbehandlung lässt sich sachlich nicht rechtfertigen. Deshalb ist vorzusehen, dass die unter altem Recht gewährten Steuerermässigungen für emissionsarme Fahrzeuge mit herkömmlichen und alternativen Antriebssystemen mit dem Inkrafttreten des neuen Rechts erlöschen (Art. 26 Abs. 1 E-EGzSVG).

Um den Übergang vom aktuellen zum neuen Ermässigungsmodell für die betroffenen Fahrzeughalterinnen und -halter abzufedern, sollen diese weiterhin von Steuerermässigungen profitieren, wenn sie die Voraussetzungen von Art. 11 Abs. 2 E-EGzSVG erfüllen (Art. 26 Abs. 2 E-EGzSVG). Mit dem Inkrafttreten des neuen Rechts fällt die Steuerermässigung somit nur für Fahrzeughalterinnen und -halter mit emissionsarmen Motorfahrzeugen mit herkömmlichen Antriebssystem dahin. In den anderen Fällen reduziert sich die Steuerermässigung auf 15 bis 30 %. Damit profitieren diese Fahrzeughalterinnen und -halter nochmals für acht (Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder Brennstoffzellenfahrzeuge) bzw. vier Jahre (Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge) von Steuerermässigungen.

IV. Fremdänderungen

1. Strassengesetz des Kantons Graubünden

Art. 55 Spezialfinanzierung, Kompetenzen, Abgrenzungen

Gemäss Art. 55 Abs. 3 StrG legt der Grosse Rat mit dem Budget den ordentlichen Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln an die Strassenrechnung fest. Dieser Beitrag beträgt mindestens 25 % und höchstens 75 % der Verkehrssteuern. Diese Regelung ist an die neue Terminologie des EGzSVG anzupassen, indem der Begriff der Verkehrssteuern durch Strassenverkehrssteuern zu ersetzen ist.

Art. 56 Einnahmen

Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG sieht vor, dass die Verkehrssteuern sowie die übrigen Abgaben und die Ordnungsbussen nach Abzug der Aufwendungen für das STVA und für die verkehrsbezogenen Aufgaben der Kantonspolizei in die Strassenrechnung fliessen.

Diese Regelung muss revidiert werden, weil die «Verkehrssteuern» neu als «Strassenverkehrssteuern» bezeichnet werden sollen. Die Regierung schlägt vor, auf diese Änderung zu verzichten und nur mehr von den vom STVA erhobenen «Abgaben» zu sprechen. Der Begriff der «Abgaben» erfasst sämtliche Geldleistungen, die Dritte dem STVA im Strassen- und Schifffahrtsbereich schulden. Darin sind auch die Strassenverkehrssteuern enthalten. Die heutige Regelung bringt dies zum Ausdruck, indem in Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG die Verkehrssteuern und die übrigen Abgaben aufgeführt werden. Diese Formulierung kann vereinfacht werden, indem vorgesehen wird, dass die vom STVA erhobenen Abgaben in die Strassenrechnung fliessen, soweit diese die Ausgaben des STVA übersteigen.

Im Weiteren soll der Begriff der «Ordnungsbussen» präzisiert werden. Seit dem 1. Januar 2018 werden im eidgenössischen Ordnungsbussenverfahren nicht mehr nur strassenverkehrsrechtliche Straftatbestände, sondern auch Straftatbestände, die in 17 weiteren Bundesgesetzen normiert sind, geahndet (vgl. Art. 1 des Ordnungsbussengesetzes [OBG; SR 314.1]). Zudem existieren etliche kantonale Ordnungsbussenverfahren (vgl. z.B. Art. 36k des Polizeigesetzes des Kantons Graubünden [PolG; BR 613.000]; Art. 45 Abs. 4 des Gesetzes über den Natur- und Heimatschutz im Kanton Graubünden [Kantonales natur- und Heimatschutzgesetz, KNHG; BR 496.000]). Der Begriff der «Ordnungsbussen» bezieht sich auf alle Einnahmen, die in diesen Verfahren erzielt werden. Der Strassenrechnung kommen

aber nur die Einnahmen zugute, welche die Kantonspolizei mit den strassenverkehrsrechtlichen Ordnungsbussen erzielt, soweit diese die verkehrsbezogenen Ausgaben der Kantonspolizei übersteigen. Dies soll mit der vorgeschlagenen Neuformulierung sichtbar gemacht werden (Art. 56 Abs. 1 lit. b^{bis} E-StrG).

Die vorgeschlagenen Änderungen sind nur von begrifflicher Bedeutung. Die Rechtslage ändert sich hierdurch nicht.

2. EGzumBSG

Im kantonalen Schifffahrtsrecht existieren keine kantonalen Strafnormen. Strafrechtlich zu verfolgen und zu beurteilen, sind demnach nur eidgenössische Schifffahrtsstraftatbestände. Wie diese Verfahren durchzuführen sind, hat der Bund in der Schweizerischen Strafprozessordnung (Strafprozessordnung, StPO; SR 312.0) bzw. im OBG abschliessend geregelt, soweit er die Kantone nicht zum Erlass ergänzender Bestimmungen ermächtigt hat. Eine entsprechende Ermächtigung fehlt für die Auskunftspflicht von Halterinnen und Haltern von Schiffen. Der Kanton Graubünden ist folglich nicht berechtigt, die fragliche Auskunftspflicht zu regeln. Art. 15 Abs. 2 EGzumBSG erweist sich demnach – wie die analoge Bestimmung im EGzSVG (Art. 3 EGzSVG) – als bundesrechtswidrig. Art. 15 Abs. 2 EGzumBSG soll daher aufgehoben werden.

V. Inkraftsetzung

Die Regierung beabsichtigt, dem Grossen Rat die vorliegende Gesetzesvorlage in der Februarsession 2026 zum Beschluss vorzulegen. Wird die Vorlage angenommen, so wird das STVA damit beginnen, das EDV-System «cari» an die neuen steuerlichen Anforderungen anzupassen. Diese Arbeiten sind komplex. Sie erfordern umfangreiche Ressourcen sowohl in technischer als auch personeller Hinsicht und eine sorgfältige Planung und Implementierung, um einen reibungslosen Übergang sicherzustellen. Die erforderlichen Arbeiten werden voraussichtlich zehn Monate dauern. Die vorliegende Vorlage kann daher frühestens per 1. Januar 2027 in Kraft gesetzt werden.

VI. Personelle und finanzielle Auswirkungen

1. Für den Kanton

Die Strassenverkehrssteuern sollen mit der vorliegenden Vorlage ertragsstabil und ertragsneutral ausgestaltet werden. Die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern werden folglich voraussichtlich gleichbleiben. Die finanziellen Auswirkungen der Vorlage beschränken sich somit auf die Kosten für die Anpassung des EDV-Programms «cari». Diese Kosten dürften ungefähr 100 000 Franken betragen.

Personelle Auswirkungen hat die Vorlage keine.

2. Für die Gemeinden und die Regionen

Die vorliegende Vorlage hat weder personelle noch finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden und Regionen.

Abkürzungsverzeichnis

ANU	Amt für Natur und Umwelt
BEV	batterie-elektrische Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor
EBP	EBP Schweiz AG
EGzumBSG	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BR 877.100)
EGzSVG	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100)
E-EGzSVG	Entwurf zum EGzSVG
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicles Brennstoffzellenfahrzeuge sind Fahrzeuge, die Energie aus Wasserstoff (oder Methanol) mithilfe einer Brennstoffzelle in elektrische Energie umwandeln, die zum Antrieb eines Elektromotors verwendet wird. Aus Sicht der Fahrzeugtechnologie sind FCEV und PHEV sehr ähnlich. Kann die Batterie auch extern aufgeladen werden, wird das FCEV zu einem PHEV.
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus Der NEFZ ist ein Standardverfahren, bei dem Fahrzeuge in einem Labor unter kontrollierten Bedingungen getestet werden. Dabei werden die Fahrzeuge auf einem Prüfstand bei festen Geschwindigkeiten und Lasten betrieben und der Kraftstoffverbrauch sowie die Schadstoffemissionen gemessen.
KNHG	Gesetz über den Natur- und Heimatschutz im Kanton Graubünden (kantonales Natur- und Heimatschutzgesetz, BR 496.000)
OBG	Ordnungsbussengesetz (OBG; SR 314.1)
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle PHEV sind Fahrzeuge, die mit einer Kombination aus Elektromotor und Verbrennungsmotor betrieben werden, wobei die Batterie extern aufgeladen werden kann. PHEV können typischerweise zwischen 40 bis 80 km rein elektrisch zurücklegen.
PoIG	Polizeigesetz des Kantons Graubünden (BR 613.000)
RVzEGzSVG	Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (BR 870.110)
StrG	Strassengesetz für den Kanton Graubünden (BR 870.100)
STVA	Strassenverkehrsamt
StrGebV	Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (Strassenverkehrsgebührenverordnung; BR 870.130)
SVG	Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01)
WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure WLTP ist ein Prüfverfahren für den Treibstoffverbrauch und die Emissionen von leichten Motorfahrzeugen. Es soll im Vergleich zum Prüfverfahren nach NEFZ einerseits praxisnähere Werte liefern, andererseits einen weltweiten Vergleich zwischen Fahrzeugen in Bezug auf Verbrauch und Emissionen ermöglichen. In der Schweiz gilt das WLTP seit 2021.