

Erläuterungen zum Vernehmlassungsentwurf eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

I. Ausgangslage

1. Umsetzung SVG

Die Gesetzgebung über den Strassenverkehr ist gemäss Art. 82 der Bundesverfassung Sache des Bundes. Von dieser Kompetenz hat er mit Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und zahlreicher Verordnungen dazu Gebrauch gemacht. In Art. 3 SVG wird festgehalten, dass die kantonale Strassenhoheit im Rahmen des Bundesrechts gewahrt bleibt (Abs. 1) und dass die Kantone befugt sind, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Diese Befugnis können die Kantone den Gemeinden übertragen, soweit eine Beschwerde an eine kantonale Behörde vorbehalten bleibt (Abs. 2). Art. 106 Abs. 2 SVG verpflichtet die Kantone, die Vorschriften des SVG durchzuführen und die dafür notwendigen Massnahmen zu treffen sowie die zuständigen kantonalen Behörden zu bezeichnen. Mit dem Erlass der grossrätlichen Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG; BR 870.100) und der regierungsrätlichen Vollziehungsverordnung zur GAV zum SVG (RVV zum SVG; BR 870.110) hat der Kanton Graubünden die bundesrechtlichen Vorschriften gemäss Art. 106 SVG umgesetzt.

2. Verkehrssteuern

Die Kantone haben gestützt auf Art. 105 SVG das Recht, Fahrzeuge zu besteuern und Gebühren zu erheben. Das Bündner Strassengesetz bestimmt dazu in Art. 57 (BR 807.100), dass der Halter für die im Kanton immatrikulierten Motorfahrzeuge und Anhänger jährlich eine Verkehrssteuer zu entrichten hat (Abs. 1). Diese bemisst sich grundsätzlich nach den Steuer-PS oder dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, sofern in besonderen Fällen nicht fixe Ansätze anzuwenden sind (Abs. 2). Der Grosse Rat legt die Steueransätze fest und bestimmt, welches Bemessungskriterium auf die ver-

schiedenen Fahrzeugkategorien anzuwenden ist (Abs. 4). Ebenso regelt er die Ausnahmen, den Erlass und die Ermässigung der Verkehrssteuer (Abs. 5).

In Art. 17 Abs. 1 GAV zum SVG wird bestimmt, dass für Motorfahrzeuge im öffentlichen Dienst, die hiezu besonders eingerichtet sind, nicht für andere Zwecke verwendet werden können und nicht gewerbsmässig betrieben werden, die Verkehrssteuer ermässigt oder erlassen werden kann (lit. a). Gleiches gilt für Motorfahrzeuge, die ausschliesslich dem Strassenunterhalt und der Schneeräumung dienen sowie in anderen besonderen Fällen (lit. b und c). Nach Abs. 2 derselben Bestimmung regelt die Regierung das Nähere und bestimmt die höchsten Ermässigungsansätze.

Art. 1 Ziff. 4 der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (Verkehrssteuerverordnung; BR 870.120) sieht schliesslich vor, dass Fahrzeuge mit elektrischem oder Hybridantrieb entsprechend ihrem Gesamtgewicht mit 10 (Motorräder und Kleinmotorräder) bzw. 20 Prozent (alle übrigen Motorfahrzeuge) der normalen Ansätze besteuert werden.

II. Handlungsbedarf

1. Parlamentarischer Vorstoss

In der Dezembersession 2005 reichten Grossrat Jäger und 34 Mitunterzeichnende einen Auftrag betreffend Anreizmodell bei den Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch ein (Wortlaut in GRP 2005/06, S. 631). Mit diesem Vorstoss wird die Regierung unter Hinweis auf die schädlichen klimatischen Auswirkungen des CO₂-Ausstosses eingeladen, neben den bestehenden Kriterien als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern in unserem Kanton auch den CO₂-Ausstoss in die kantonale Gesetzgebung aufzunehmen. Zudem seien weitere Anreizmodelle zu prüfen, die den vermehrten Umstieg auf Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch fördern könnten.

Anlässlich der Aprilsession 2006 (GRP 2005/2006, S. 1113 ff.) beantragte die Regierung dem Grossen Rat, den Auftrag nicht zu überweisen. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, dass angesichts des geringen Sparpotenzials solcher Anreiz-

modelle kaum eine Lenkungswirkung erzielt werden könne. Zudem würden damit unerwünschte Ergebnisse erzielt und sogar Ungerechtigkeiten geschaffen, da der effektive Schadstoffausstoss massgeblich von den nicht messbaren Faktoren jährlicher Kilometerleistung und Fahrstil abhängig sei. Der Grosse Rat überwies in der Folge den Auftrag gegen den Antrag der Regierung mit 53 zu 45 Stimmen, um damit ein Zeichen zugunsten einer geringeren Umweltbelastung zu setzen.

2. Formelle Ausgestaltung

Art. 31 Abs. 1 der Kantonsverfassung legt fest, dass alle wichtigen Bestimmungen durch den Grossen Rat in Form eines Gesetzes zu erlassen sind. Darunter fallen Bestimmungen betreffend den Kreis der Abgabepflichtigen, Gegenstand und Bemessungsgrundlagen von Abgaben, soweit diese nicht von geringfügiger Natur sind (Abs. 2 Ziff. 2); Gleiches gilt für die Grundsätze der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden (Abs. 2 Ziff. 4), den Zweck und Umfang von Grundrechtsbeschränkungen (Abs. 2 Ziff. 1) sowie Art und Umfang der Übertragung von hoheitlichen und anderen bedeutenden öffentlichen Aufgaben an Trägerschaften ausserhalb der kantonalen Verwaltung (Abs. 2 Ziff. 6). Die geltende Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG) ist eine Verordnung des Grossen Rates; aufgrund der verfassungsrechtlichen Vorgaben sind jedoch diverse Bestimmungen in einem Gesetz im formellen Sinn zu erlassen. Neben dem Auftrag, den parlamentarischen Vorstoss umzusetzen, wurde die Gelegenheit wahrgenommen, die bisherigen Bestimmungen der GAV zum SVG zu überprüfen und gegebenenfalls den neuen Bedürfnissen anzupassen.

III. Erläuterungen zum Gesetzesentwurf

1. Allgemeines

1.1 Gesetzgeberische Umsetzung des Auftrags Jäger

a. In formeller Hinsicht

Wie bereits dargelegt, regelt das Strassengesetz das Verkehrssteuerwesen in den Grundzügen und delegiert dessen konkrete Ausgestaltung dem Grossen Rat. Dieser

hat gestützt darauf die anwendbaren Bemessungskriterien und Steueransätze in der Verkehrssteuerverordnung festgelegt. Die Ausnahmen, den Erlass sowie die Ermässigung davon regelte er grundsätzlich in der GAV zum SVG und übertrug es der Regierung, die Details sowie die höchsten Ermässigungsansätze zu bestimmen. Diese Kompetenzaufteilung hat sich bewährt und soll daher auch im EGzSVG beibehalten werden.

b. In materieller Hinsicht

Mit dem Auftrag Jäger wird u.a. angeregt, neben den bestehenden Kriterien als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern in unserem Kanton auch den CO₂-Ausstoss in die kantonale Gesetzgebung aufzunehmen. Dazu gilt es nun aber zu berücksichtigen, dass der Fortschritt in der Motoren- und Abgastechologie aus einem heute als "emissionsarm" geltenden Fahrzeug morgen eine "Dreckschleuder" machen kann. Die zu regelnde Materie wird somit entsprechend dem Stand der Technik periodisch wiederkehrend zu revidieren sein, weshalb das Emissionsverhalten eines Motorfahrzeugs als Bemessungskriterium schlecht praktikabel ist. Kommt hinzu, dass Werte zum CO₂-Ausstoss nur für etwas mehr als die Hälfte der in Graubünden immatrikulierten Personenwagen zur Verfügung stehen.

Ziel der Vorlage soll es sein, den Konsumentinnen und Konsumenten einen Anreiz zu bieten, emissionsarme Motorfahrzeuge zu kaufen bzw. möglichst frühzeitig auf solche umzusteigen. Berücksichtigt man das generelle Einkaufsverhalten von Konsumentinnen und Konsumenten, dann lässt sich dies am ehesten mit einem Rabattsystem realisieren, weshalb solche Motorfahrzeuge in den Genuss einer Verkehrssteuerermässigung gelangen sollen. Der vorliegende Entwurf schafft dafür die Gesetzesgrundlage, indem er bestimmt, welche Motorfahrzeuge grundsätzlich von einer solchen profitieren können.

1.2. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

I. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Delegation von Aufgaben

Im Rahmen des kantonalen Polizeigesetzes (PolG; BR 613.000) wurde in Art. 34 be-

reits eine gesetzliche Grundlage für die Übertragung polizeilicher Aufgaben an Dritte geschaffen. Für das Strassenverkehrsamt fehlt im kantonalen Recht eine solche Delegationsnorm. Mit Blick auf allfällige künftige Entwicklungen scheint es angezeigt, eine entsprechende Bestimmung im EGzSVG aufzunehmen, zumal diese in jedem Fall auf Gesetzesstufe zu erlassen ist (Art. 31 Abs. 2 Ziff. 6 KV).

Die bisherige Aufsichtsbestimmung kann aufgehoben werden, da in Anhang 1 Ziff. I.2.B.a und f der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV; BR 170.310) sowohl die Kantonspolizei als auch der Bereich des Strassenverkehrs dem Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit zugeteilt sind.

Artikel 2/3 Zeugeneinvernahme/Auskunftserteilung

Die Zeugeneinvernahme und die Auskunftserteilung werden neu in zwei eigenständigen Artikeln geregelt. Inhaltlich wurden keine Änderungen vorgenommen.

Artikel 4 Entfernung von Fahrzeugen

Der bisherige Art. 11 GAV zum SVG wurde sprachlich etwas gekürzt und dafür mit dem Begriff "rechtswidrig" ergänzt, da ein rechtswidrig abgestelltes Fahrzeug nicht immer auch verkehrsbehindernd sein muss.

Artikel 5 Dienstlicher Einsatz von Motorfahrzeugen

In **Absatz 1** wurde der bisherige Begriff "Sanität" durch "Rettungsorganisationen" in Anlehnung an die Definition gemäss Art. 36 Abs. 2 des Krankenpflegegesetzes (BR 506.000) ersetzt. Damit umfasst der Begriff neu sämtliche Institutionen des Rettungswesens wie die Sanität, die Alpine Rettung, Suchtrupps und andere. Neu ist auch der Strassenunterhalt aufgeführt.

In **Absatz 2** wird zusammenfassend von Ereignisbewältigung gesprochen und nicht mehr von Unglücks-, Brand- oder Katastrophenfällen.

II. Verkehrsregelung

Artikel 6 Zuständigkeiten

Absatz 1 wurde straffer formuliert und weist die Regelung der verkehrspolitisch bedeutendsten Sachgebiete der Regierung zu.

Absatz 4 übernimmt die bisherige Zuständigkeit des Kantons als Genehmigungsbehörde von kommunalen Verkehrsanordnungen. Dadurch soll weiterhin eine einheitliche Anwendung der Signalisationen gewährleistet werden. Neu wird explizit verlangt, den Genehmigungsentscheid der kantonalen Behörde zu publizieren, womit den bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 107 Abs. 1 SSV) nachgelebt wird.

Der Genehmigungsentscheid ist unabdingbare Voraussetzung, damit das Verkehrssignal überhaupt Rechtswirkungen entfalten kann. Die Genehmigung eines in Abs. 4 vorgesehenen Signals ist nichts anderes als die Bestätigung, dass das Anbringen dieses Signals im Einklang mit dem eidgenössischen und dem kantonalen Recht steht (vgl. Beschwerdeentscheid der Regierung vom 6. April 2004, Prot.-Nr. 467, publiziert in ZGRG 4/04, S. 195 f., E. 6c). Damit ist auch gesagt, dass der Genehmigungsentscheid nichts an der Verantwortlichkeit der Gemeinden für die zu treffenden Massnahmen nach Art. 3 Abs. 2 - 5 SVG und deren Kontrolle ändert. Ebenso unberührt davon bleibt, dass die öffentlichen Strassen grundsätzlich der Haftung des Werkeigentümers gemäss Art. 58 OR unterliegen. Die Gemeinden haften somit für ihre Strassen und Brücken selber, weshalb sie die Sicherheit in verkehrs- und bautechnischer Hinsicht zu gewährleisten haben.

Absatz 5 regelt die Anforderungen an eine angemessene Ausbildung und die Bewilligung der kantonalen Behörde für private Verkehrsregeldienste. Art. 67 Abs. 3 SSV schreibt vor, dass die Verkehrsregelung durch Schüler-, Werk- und Kadetten-Verkehrsdienste sowie durch private Verkehrsregeldienste eine Bewilligung der kantonalen Polizeibehörde benötigen. Für die Erteilung der Bewilligung sind eine entsprechende Ausbildung und das Bestehen einer Prüfung notwendig. Private Firmen, welche über eine anerkannte Ausbildung verfügen (wie z.B. die Securitas AG), können von der Kantonspolizei eine generelle Bewilligung für ihre Mitarbeitenden erhalten. Eine Delegation der Bewilligungskompetenz an die Stadtpolizei Chur ist für das Stadtgebiet von Chur weiterhin vorgesehen. Die Schülerpatrouillen werden auf dem Gebiet der Stadt Chur durch die Stadtpolizei Chur ausgebildet. Auf dem übrigen Kan-

tonsgebiet sowie für die Verkehrskadetten der Stadt Chur übernimmt diese Aufgaben die Kantonspolizei Graubünden.

Artikel 7 Zuständigkeiten Gemeinde

Absatz 1 entspricht Art. 13 Abs. 1 GAV zum SVG. Der Artikel wurde klarer formuliert. Mit der Delegation von Aufgaben an die Gemeinden macht der Kanton von der bundesrechtlichen Möglichkeit gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG Gebrauch. Diese Kompetenz sieht vor, dass die Kantone Befugnisse den Gemeinden übertragen können, soweit die Beschwerde an eine kantonale Behörde vorbehalten bleibt.

Absatz 2 verpflichtet die Gemeinde, ihren Entscheid betreffend Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen zu publizieren. Mit der Publikation wird das bereits in Art. 25 Abs. 5 GAV zum SVG vorgesehene Einspracheverfahren in der Gemeinde ausgelöst. Das Verfahren vor der Gemeinde wird neu in Art. 19 EGzSVG detailliert geregelt. Für die Zustimmung der kantonalen Behörde soll wie bis anhin die Kantonspolizei zuständig bleiben. Im Unterschied zu Art. 6 Abs. 4 VE EGzSVG begründet die Zustimmung des Kantons hier keine rechtsbegründende Wirkung. Sie dient lediglich der einheitlichen Signalisation.

Absatz 3 entspricht inhaltlich dem bisherigen Art. 13 Abs. 3 GAV zum SVG, der nur sprachlich etwas angepasst wurde.

Artikel 8 Zufahrtsbewilligungen

Der Artikel 8 entspricht inhaltlich Art. 10 Abs. 1 - 4 GAV zum SVG.

Der bisherige Art. 10 Abs. 5 GAV zum SVG, wonach Verkehrsbeschränkungen nur aus verkehrspolizeilichen oder verkehrstechnischen Gründen signalisiert und bei Missachtung geahndet werden dürfen, kann ersatzlos aufgehoben werden. Mit diesem Absatz sollte verhindert werden, dass Fahrverbote, welche nur dem Zweck dienen, sich Einnahmen zu verschaffen, ausgeschlossen werden, da diese vom Bundesgericht als verfassungswidrig qualifiziert wurden (vgl. Botschaft vom 4. Juli 1977, S. 120 f.). Welche Befugnisse den Kantonen und Gemeinden im Rahmen von verkehrsbeschränkenden Massnahmen zustehen, ergibt sich aus Art. 3 Abs. 2 - 5 SVG, weshalb sich eine weitere Regelung auf kantonaler Ebene erübrigt.

III. Verkehrssteuer und Gebühren

Artikel 9 Verkehrssteuer, a) Motorfahrzeuge

Diese Bestimmung ist im Wesentlichen von Art. 57 des Strassengesetzes vom 1. September 2005 (StrG; BR 807.100) übernommen. Eine Änderung erfahren die Bemessungskriterien, indem die Steuer-PS durch den Hubraum ersetzt werden, weil dies für den Steuerpflichtigen die transparentere Lösung darstellt. So lässt sich der Hubraum eines Motorfahrzeugs in jedem Prospekt nachlesen, während die Steuer-PS jeweils zu erfragen oder zu errechnen sind. Diese Änderung ist allerdings nur formeller Natur. Finanzielle Auswirkungen hat sie keine, da sich die Höhe der Steuer-PS ohnehin nach der Grösse des Hubraums richtet (Steuer-PS = Hubraum in ccm x 0,005093; 1 Steuer-PS = 196.35 ccm) und die Umrechnung 1:1 erfolgt.

Artikel 10 b) Fahrräder und Motorfahrräder

Das geltende Recht hat dieselbe Regelung in Art. 16 Abs. 2 GAV zum SVG.

Artikel 11 Steuerbefreiung

Entspricht inhaltlich der bisherigen regierungsrätlichen Regelung. Demnach sollen neben den Fahrzeugen des Kantons auch jene der Gemeindepolizei, des Zivilschutzes, der Feuer- und Ölwehr sowie der vom Kanton anerkannten Spitäler und karitativer Institutionen weiterhin steuerbefreit sein. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist dies nun aber auf formellgesetzlicher Stufe zu regeln. Ansonsten bleibt allgemein darauf hinzuweisen, dass die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter den Anspruch auf Verkehrssteuererlass (und Verkehrssteuerermässigung) mittels eines Gesuches nachzuweisen haben, sofern die bei der kantonalen Behörde vorhandenen Unterlagen nicht rechtsgenügend darauf schliessen lassen.

Artikel 12 Steuerermässigung

Die in **Absatz 1** vorgeschlagenen Ermässigungsrahmen und Ermässigungstatbestände orientieren sich ebenfalls an den bisherigen Regelungen der Regierung (bis 50 Prozent für Fahrzeuge gemäss Buchstaben a, b) und der gestützt darauf geübten Praxis (für Fahrzeuge gemäss Buchstabe c).

Die Regelung in **Absatz 2** ist neu und dient der Umsetzung des Auftrages Jäger betreffend Anreizmodell bei den Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch. Der Ermässigungsrahmen trägt den Erkenntnissen eines neuesten ETH-Forschungsberichtes Rechnung, wonach ein Steuerrabatt unter anderem erst dann Wirkung zeigt, wenn er grösser als 50 Prozent ist (ETH Zürich, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Zürich, 8. März 2007, S.15: siehe

www.uns.ethz.ch/res/emdm/ETH_CH_Autokauf_14_Anreizsysteme_EMDM1561.pdf)

Unter herkömmlichen Antriebssystemen sind solche mit Benzin- oder Dieselmotoren zu verstehen, während zu den alternativen derzeit die Brennstoffzellen-, Elektro-, Gas-, Hybrid- und Wasserstoff-Technik gehören.

"Emissionsarm" sind nach heutigem Verständnis Motorfahrzeuge, welche einen geringen CO₂-Ausstoss haben oder die jeweils strengsten, gesetzlich jedoch noch nicht vorgeschriebenen Abgasnormen erfüllen. Bei Dieselfahrzeugen wird zudem eine Abgasreinigungstechnologie verlangt, welche den Feinstaubausstoss (PM10) fast gänzlich unterdrückt. Da die Energieetikette Letzteres unberücksichtigt lässt und zudem das Emissionsverhalten im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht bewertet (relatives Bewertungssystem), ist sie als Grundlage für ein Rabattmodell unbefriedigend.

Als "gering" darf ein CO₂-Ausstoss gelten, der bereits heute politischen Zielwerten entspricht oder künftige Vorschriften erfüllt, die auf eine Reduktion der aktuellen Durchschnittsemissionswerte abzielen. Zur Veranschaulichung sei erwähnt, dass eine Vereinbarung zwischen der EU und der Automobilindustrie einen Flottenmix von 140 g/km für alle neuen Personenwagen ab 2008/2009 anstrebt. Da aber schon jetzt absehbar ist, dass dieses Ziel nicht erreicht wird, hat die EU-Kommission am 7. Februar 2007 in einem Strategiepapier beschlossen, dass die europäische Autoindustrie den Ausstoss an CO₂ bei Neuwagen bis 2012 allein durch verbesserte Fahrzeugtechnik auf 130g/km zu senken hat; ein Gesetzesvorschlag soll bis Mitte 2008 folgen. An solchen Richtwerten könnte sich ein Rabattsystem orientieren, wobei den bündnerischen bzw. schweizerischen Besonderheiten, wie im Nachfolgenden zu zeigen sein wird, ein zusätzliches Augenmerk geschenkt werden muss.

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller in der EU verkauften Neuwagen betrug im Jahre 2006 163 g/km, während er in der Schweiz bei 187 g/km und damit um 15 Prozent höher lag. Erklärt wird dieser Unterschied gemeinhin damit, dass in der Schweiz grundsätzlich mehr Fahrzeuge mit besserer Grundausstattung und Allradantrieb (= höheres Fahrzeuggewicht) sowie grösseren Motoren verkauft werden. Will man sich diesem Faktum nicht verschliessen, dann ist dem bei der Festsetzung des rabattwürdigen Grenzwertes auch entsprechend Rechnung zu tragen. Geht man nun vom ersten europäischen Zielwert von 140 g/km aus, so kann unter Einrechnung der oben erwähnten 15-prozentigen Differenz ein maximaler CO₂-Ausstoss von 160 g/km noch als gering gelten. Dieser Wert entspricht denn auch exakt dem für die Schweiz angestrebten Verbrauchs-Zielwert neuer Personenwagen von durchschnittlich 6.4 l/100km, welcher das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gestützt auf Art. 8 Abs. 2 des Energiegesetzes mit der Vereinigung Schweizer Automobilimporteure (auto-schweiz) fürs Jahr 2008 zwar vereinbart hat (Vereinbarung vom 19.2.2002 über die Reduktion des spezifischen Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen), jedoch nicht erreichen wird. Schliesslich lassen auch die aktuellen Verhältnisse im Kanton Graubünden einen solchen Grenzwert als angebracht erscheinen, liegt doch der durchschnittliche CO₂-Ausstoss für etwas mehr als die Hälfte aller in Verkehr stehenden Personenwagen (53'812 von über 96'000) bei etwa 212 g/km. Wären die entsprechenden Daten für sämtliche Fahrzeuge verfügbar, würde dieser Wert gar noch höher ausfallen, weil die zehn-und-mehrjährigen in die Berechnung einflössen. Demgegenüber emittieren nur gerade knapp 6'000 der bei uns immatrikulierten Personenwagen 160 oder weniger g/km CO₂. Bei maximal 140 g/km liegen etwas mehr als 1'600 Einheiten. (Fahrzeugliste der erhältlichen Neuwagen auf:

www.bfe.admin.ch/energieetikette/00962/00964/index.html?lang=de).

Bei den schweren Motorfahrzeugen wird sich die Emissionsarmut an den "EURO-Abgasnormen" orientieren, wie das auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe tut. Dementsprechend dürfen jene als emissionsarm gelten, welche die jeweils strengsten, gesetzlich für Neufahrzeuge jedoch noch nicht vorgeschriebenen Bestimmungen erfüllen. Bis am 30. September 2009 wird es die EURO 5 Norm sein. Dieses Kriterium erfüllen aktuell in Graubünden 132 von insgesamt etwa 2'500 schweren Motorfahrzeugen.

Artikel 13 Gebühren

Die bisherige gesetzliche Grundlage dazu findet sich in Art. 61 Abs. 1 Bst. e des Strassengesetzes und Art. 16 Abs. 3 GAV zum SVG.

IV. Strafbestimmungen und Verfahren

Art. 14 - 17 dieses Kapitels entsprechen weitgehend dem bisherigen Recht. Die Beträge für Bussen in Art. 14 (Strafandrohung) wurden leicht nach oben angepasst. Übertretungen von bewilligten Verkehrsanordnungen der Gemeinden sollen neu mit Busse bis zu CHF 500.-- (bisher CHF 200.--), im Wiederholungsfall bis zu CHF 2'000 (bisher CHF 1'000.--) bestraft werden.

Artikel 18 Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr

Absatz 2 und 3 regeln die Ermächtigung der Gemeinden im Ordnungsbussenverfahren. Parallel zu dieser Vorlage wurden die Kompetenzen im Ordnungsbussenverfahren der Gemeinden geprüft und auf die heutigen Bedürfnisse angepasst. Wie bisher soll das Departement die Ermächtigung zur Erhebung von Ordnungsbussen erteilen. Es ist vorgesehen, den Gemeindepolizeiorganen entsprechend dem Ausbildungsstand ihrer Mitarbeitenden unterschiedliche Kompetenzstufen zu erteilen.

Absatz 3 sieht vor, dass die von der Kantonspolizei angebotenen Ausbildungsmodulare neu entschädigungspflichtig sein sollen. Die Entschädigung soll mindestens die Selbstkosten der Kantonspolizei decken. Die Grund- und Wiederholungskurse werden als obligatorisch erklärt. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die rund zweistündige Ausbildung den Ansprüchen nicht zu genügen vermag. Neu ist deshalb eine Ausbildung von mindestens einem Tag vorgesehen. Zudem muss die Ausbildung von den Teilnehmenden durch Ablegen einer Prüfung erfolgreich abgeschlossen werden.

V. Rechtspflege

Artikel 19 Kommunale Verkehrsregelung

In den **Absätzen 1 - 4** wird das Verfahren im Zusammenhang mit kommunalen Verkehrsregelungen detailliert bestimmt. Am bisherigen Verfahren, insbesondere am

Einspracheverfahren vor den Gemeindebehörden, wird festgehalten, da sich dieses in der Vergangenheit sehr bewährt hat. Da es sich um ein eher ungewöhnliches Verfahren handelt, welches immer wieder zu Fragen führte, rechtfertigen sich einige klärende Ausführungen. Beim vorliegenden Einspracheverfahren handelt es sich nicht um ein förmliches Rechtsmittelverfahren, sondern um ein sogenanntes Einwandverfahren. Der Sinn und Zweck dieses Verfahrens besteht darin, Meinungsverschiedenheiten über geplante Verkehrsanordnungen nach Möglichkeit bereits auf Gemeindeebene und somit vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gemäss Art. 6 Abs. 4 VE EGzSVG zu bereinigen. Die Gemeinden sind einzig verpflichtet, sich mit den Einwänden der Einsprecher auseinanderzusetzen und das Ergebnis durch einen einfachen - aber gemäss Absatz 3 begründeten - Einspracheentscheid zu eröffnen. Gegen Einspracheentscheide steht kein Rechtsmittel zur Verfügung. Der Entscheid der Gemeinde ist nach unbenütztem Ablauf der Einsprachefrist oder nach Durchführung des Einspracheverfahrens mit einem begründeten Antrag zusammen mit den Akten an die kantonale Behörde zur Genehmigung zu überweisen. Für die einsprechende Partei beinhaltet diese Verfahrensregelung keinen Rechtsnachteil, da der Genehmigungsentscheid gemäss Art. 6 Abs. 4 VE EGzSVG mit einer Rechtsmittelbelehrung im kantonalen Amtsblatt zu publizieren ist (vgl. sinngemäss Beschwerdeentscheid der Regierung vom 6. April 2004, Prot.-Nr. 467, publiziert in ZGRG 4/04, S. 192 f., E. 4a).

Zusätzlich wird in **Absatz 5** neu der Rechtsmittelweg für Entscheide von Gemeinden festgelegt, welche gestützt auf Art. 7 Abs. 3 VE EGzSVG ermächtigt sind, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen zu regeln und entsprechend zu signalisieren.

VI. *Schlussbestimmungen*

Artikel 21 Änderungen von Erlassen

Art. 57 und 61 Abs. 1 Bst. e Strassengesetz des Kantons Graubünden

Mit der inhaltlichen Übernahme dieser beiden Bestimmungen ins EGzSVG können sie aufgehoben werden.

IV. Finanzielle Auswirkungen der Steuerentlastung für den Kanton

Die vorgesehene Verkehrssteuerermässigung von emissionsarmen Motorfahrzeugen wird Verkehrsteuerausfälle verursachen. Diese lassen sich jedoch nicht verlässlich berechnen, da zum einen die Auswirkung des Rabattsystems auf das Konsumverhalten der Fahrzeughalterinnen und -halter nicht vorausgesagt werden kann und zum anderen auch unbekannt ist, wie lange die betroffenen Motorfahrzeuge von den Ermässigungen profitieren können. Geht man aber davon aus, dass allen derzeit in Graubünden immatrikulierten Personenwagen (Dieselfahrzeuge zusätzlich mit Partikelfilter ausgerüstet) mit einem CO₂-Ausstoss von 141 bis 160 g/km ein 60-prozentiger und jenen mit maximal 140 g/km sowie den schweren Motorfahrzeugen der EURO 5 Klasse ein 80-prozentiger Steuernachlass gewährt würde, dann hätte dies jährliche Mindereinnahmen in der Grössenordnung von 1.5 Mio. Franken zur Folge. Davon entfielen im Einzelnen 900'000 Franken auf Personenwagen mit Werten von 141 bis 160 g/km, 400'000 Franken auf jene bis 140 g/km und 200'000 Franken auf die schweren Motorfahrzeuge. Zu berücksichtigen gilt, dass ein Teil dieser Mindereinnahmen durch den jährlich steigenden Fahrzeugbestand kompensiert wird.