



Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 8/2025–2026

Inhalt	Seite
8. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr	485

Inhaltsverzeichnis

8. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Das Wichtigste in Kürze	485
Il pli important en furma concisa	486
L'essenziale in breve	487
I. Ausgangslage und Anlass der Revision	488
1. Technologische Entwicklung	488
2. Parlamentarische Aufträge	490
2.1. Aktionsplan Green Deal für Graubünden	490
2.2. Auftrag Hohl	491
3. Inhalt der Vorlage	492
4. Vorgehen	493
II. Neukonzeption der Verkehrssteuern	494
1. Ziele der Revision	494
2. Regelung in anderen Kantonen	495
3. Mögliche Bemessungsgrundlagen	496
3.1. Hubraum	496
3.2. Gesamtgewicht	496
3.3. Normleistung	498
3.4. g CO ₂ /km-Wert	499
3.5. Energieverbrauch	499
3.6. Pro Jahr gefahrene Kilometer («Mobility Pricing») ...	500
3.7. Bewertung der möglichen Bemessungsgrössen	501
3.7.1. Bonus-System	502
3.7.2. Energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren ...	503
3.7.3. Ergebnis	504
4. Neues Bemessungs- und Ermässigungssystem	504
4.1. Für Personenwagen	504
4.1.1. Steuermodell A	505
4.1.2. Steuermodell B	507
4.1.3. Steuermodell C	508
4.1.4. Beurteilung und Empfehlung der Regierung ...	508
4.2. Für weitere Fahrzeugkategorien	510
5. Überprüfung des neuen Steuermodells	511

III.	Vernehmlassungsverfahren	512
1.	Vorgehen	512
2.	Allgemeine Beurteilung der Vorlage	512
3.	Umgang mit den Anliegen	512
3.1.	Berücksichtigte Anliegen	512
3.2.	Nicht berücksichtigte Anliegen	519
IV.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	523
1.	Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrs- gesetz	523
2.	Fremdänderungen	533
2.1.	Strassengesetz des Kantons Graubünden	533
2.2.	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt	534
V.	Gute Gesetzgebung	535
VI.	Totalrevision der RVzEGzSVG	535
VII.	Personelle und finanzielle Auswirkungen	536
1.	Für den Kanton	536
2.	Für die Gemeinden und die Regionen	536
VIII.	Inkraftsetzung	536
IX.	Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger	537
X.	Anträge	538
Anhänge		
1.	Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A	539
2.	Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A1	540
3.	Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell B	541
4.	Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell C	542
5.	Abkürzungsverzeichnis/ Abreviazions/ Elenco delle abbreviazioni	543

Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

8.

Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Chur, den 23. September 2025

Das Wichtigste in Kürze

Mit der vorliegenden Revision sollen die Verkehrssteuern an die technologischen Neuerungen angepasst werden. Die Anzahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben steigt. Gemäss den derzeitigen Prognosen werden die Elektrofahrzeuge langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verdrängen. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einem fortlaufenden Rückgang der Einnahmen aus den Verkehrssteuern zu rechnen, da Elektrofahrzeuge aktuell von unbefristeten Steuerermässigungen von bis zu 80% profitieren. Um weiterhin Einnahmen im heutigen Umfang zu generieren, sind die Verkehrssteuern 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 Verkehrssteuern technologieneutral, ertragsneutral, ökologisch, vollzugstauglich und ertragsstabil ausgestaltet werden. Ausgehend von diesen Zielsetzungen wurden zahlreiche Modelle für die Ausgestaltung der Verkehrssteuern geprüft. In Abwägung der mit diesen Modellen verbundenen Vor- und Nachteile ist die Regierung zum Schluss gelangt, dass die Verkehrssteuern für Personenwagen zukünftig grundsätzlich nach dem «Gesamtgewicht» und der «Normleistung» bemessen werden sollen. Die Lenkungswirkung der Verkehrssteuern 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.

Mit der Neukonzeption der Verkehrssteuern wird das Einführungs-gesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) zugleich an die bundesrechtlichen Entwicklungen angepasst.

Il pli important en furma concisa

Cun questa revisiun duain las taglias da traffic vegnir adattadas a las novaziuns tecnologicas. Il dumber da vehichels cun motors alternativs s'augmenta. Tenor las prognosas actualas vegnan ils vehichels electricis a remplazzar a lunga vista ils vehichels cun motor termic. Sin basa da quest svilup èsi da far quint che las entradas da las taglias da traffic sa reducieschian cuntinuadamain, perquai ch'ils vehichels electricis profiteschian actualmain da reducziuns da la taglia da fin 80 % per ina durada illimitada. Per generar vinavant entradas en la dimensiun actuala, ston las taglias da traffic vegnir concepidas da nov. En quest connex ston vegnir resguardads il «Plan d'acziun Green Deal per il Grischun» (AGD) sco er l'incumbensa Hohl concernent la midada e la garanzia da la persistenza da la taglia sin il traffic stradal.

Questas prescripziuns duain vegnir ademplitas cun la revisiun qua avant maun. Las taglias da traffic duain numnadamain vegnir concepidas uschia, ch'ellas èn ecologicas, ch'ellas èn neutralas areguard las tecnologias ed areguard il retgav, ch'ellas èn exequiblas e ch'ellas portan in retgav stabil. Partind da questas finamiras èn vegnids examinads numerus models per concepir las taglias da traffic. Considerond ils avantatgs ed ils dischavantatgs da quests models è la Regenza vegnida a la conclusiun, che las taglias da traffic per autos da persunas duain da princip vegnir calculadas en l'avegnir sin basa dal «pais total» e da la «prestaziun da norma». L'effect directiv da las taglias da traffic duai vegnir mantegnì en quel senn, che las possessuras ed ils possessurs da vehichels energeticamain fitg effizients, duain profitar da rabats da durada limitada. Per las ulteriuras categorias da vehichels duain valair vinavant systems da calculaziun speziels. A partir dal mument che la lescha entra en vigur, duain las novas taglias da traffic valair per tut ils vehichels, quai senza fasa transitorica.

Cun la nova concepziun da las taglias da traffic vegn la Lescha introductiva tar la Lescha federala davart il traffic sin via (LItLTV; DG 870.100) a medem temp adattada als svilupps dal dretg federal.

L'essenziale in breve

Con la presente revisione si intende adeguare le imposte di circolazione alle innovazioni tecnologiche. Il numero di veicoli dotati di sistemi di propulsione alternativi è in aumento. Secondo le previsioni attuali, a lungo termine i veicoli elettrici soppianderanno i veicoli con motore a combustione interna. A seguito di questo sviluppo, occorre prevedere un progressivo calo delle entrate derivanti dalle imposte di circolazione, dato che attualmente i veicoli elettrici beneficiano a tempo indeterminato di riduzioni dell'imposta fino all'80 %. Per continuare a generare entrate al livello attuale, occorre perciò elaborare una nuova concezione delle imposte di circolazione. In tale contesto occorre tenere conto del «Piano d'azione Green Deal per i Grigioni» (PAGD) nonché dell'incarico Hohl concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione.

Con la presente revisione si intende dare attuazione a questi requisiti, rendendo le imposte di circolazione neutrali in relazione alla tecnologia e al gettito, ecologiche, attuabili e stabili in relazione al gettito. Partendo da questi obiettivi sono stati esaminati numerosi modelli per la configurazione delle imposte di circolazione. Ponderando i vantaggi e gli svantaggi associati a questi modelli, il Governo è giunto alla conclusione che in linea di principio in futuro le imposte di circolazione per automobili dovranno essere calcolate secondo il «peso totale» e la «potenza standard». L'effetto di incentivazione delle imposte di circolazione deve essere mantenuto nella misura in cui i detentori di veicoli particolarmente efficienti dal punto di vista energetico dovranno beneficiare di riduzioni limitate nel tempo. Per altre categorie di veicoli continueranno ad applicarsi sistemi di calcolo particolari. Le nuove imposte di circolazione dovranno valere per tutti i veicoli a partire dalla loro entrata in vigore, non è previsto alcun periodo transitorio.

Con la nuova concezione delle imposte di circolazione la legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr; CSC 870.100) viene al contempo adeguata agli sviluppi del diritto federale.

Sehr geehrte Frau Standespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachstehend die Botschaft und den Entwurf zur Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100).

I. Ausgangslage und Anlass der Revision

Halterinnen und Halter haben für im Kanton Graubünden immatrikulierte Motorfahrzeuge und Anhänger jährlich eine Verkehrssteuer zu entrichten (Art. 10 Abs. 1 EGzSVG). 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 i.V.m. Art. 15 der Verordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [RVzEGzSVG; BR 870.110]). Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern fliessen nach Abzug der Aufwendungen des Strassenverkehrsamts 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. Fortschritte in der Batterietechnologie haben die Reichweite von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erheblich erweitert und die Kosten gesenkt, wodurch diese wettbewerbsfähiger geworden sind. Zudem wächst die Ladeinfrastruktur stetig, mit mehr öffentlichen Ladestationen, Heimladestationen 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 Prognose der EBP Schweiz AG (EBP AG) werden im Kanton Graubünden voraussichtlich bereits im Jahr 2035 die Hälfte der immatrikulierten Fahrzeuge einen Elektroantrieb haben. In den folgenden Jahren wird die Zahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiter abnehmen.

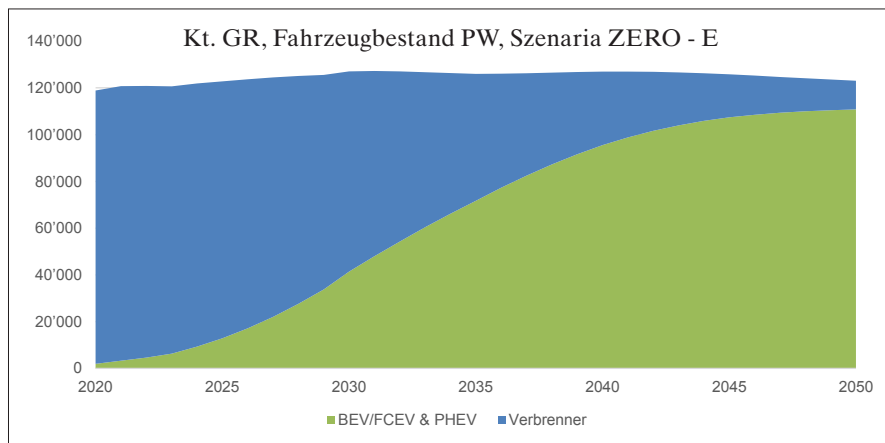


Abbildung 1: Modellierter künftiger Entwicklung des Anteils der Elektrofahrzeuge (Summe von BEV, FCEV & PHEV) am Fahrzeugbestand des Kantons Graubünden (Quelle: Schlussbericht EBP AG¹, S. 18)

Diese Entwicklung führt zu einem erheblichen Rückgang der Einnahmen aus den Verkehrssteuern. Dies ist hauptsächlich auf das derzeitige Modell der Steuerermässigung zurückzuführen, das Fahrzeugen mit Elektroantrieb einen unbefristeten Rabatt von 80% gewährt (vgl. Art. 13 Abs. 2 EGzSVG i.V.m. Art. 15 RVzEGzSVG). Wird das heutige Steuersystem beibehalten, so werden sich die Einnahmen aus den Verkehrssteuern in Zukunft erheblich reduzieren. Damit können die Verkehrssteuern ihre heutige Finanzierungsfunktion nicht mehr erfüllen.

¹ EBP AG, Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden, Schlussbericht vom 12. September 2024 (nachfolgend zitiert: Schlussbericht EBP AG), abrufbar unter: <https://www.gr.ch > Publikationen > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen>, letztmals besucht am 20. Juni 2025.

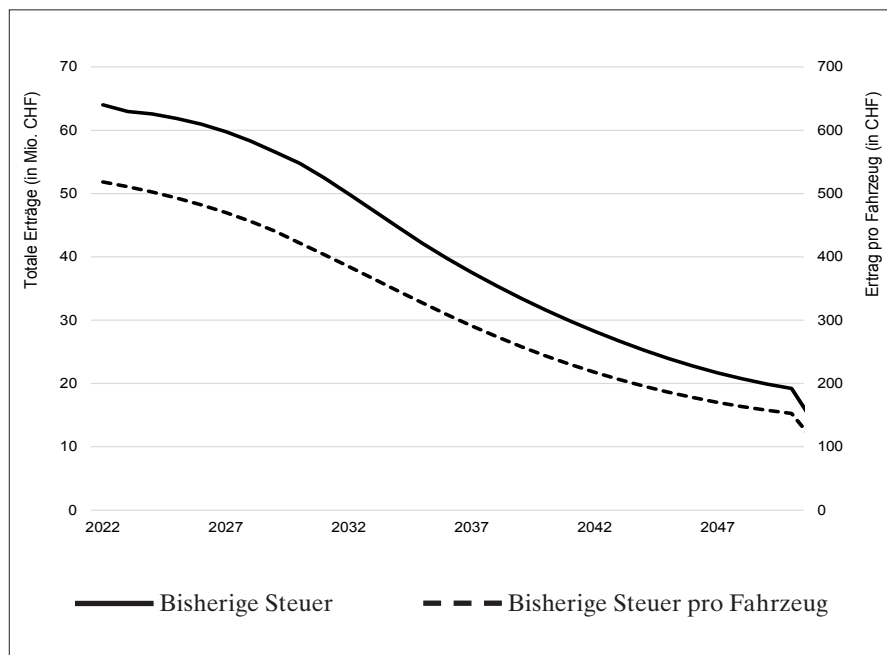


Abbildung 2: Simulierter zukünftiger Verlauf der Verkehrssteuereinnahmen für Personenkraftwagen im Kanton Graubünden bei Beibehaltung des heutigen Steuermodells
(Quelle: Schlussbericht EBP AG, S. 19)

2. Parlamentarische Aufträge

2.1. Aktionsplan Green Deal für Graubünden

In der Junisession 2019 beauftragte der Grosse Rat die Regierung, einen umfassenden Aktionsplan für den Klimaschutz auszuarbeiten.² In der Oktobersession 2021 entschied der Grosse Rat diesen sog. «Aktionsplan Green Deal für Graubünden» (AGD) in Etappen umzusetzen. Für die Etappe I des AGD stellte der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 67 Millionen Franken für die verstärkte Förderung von Massnahmen im Gebäudepark, für den öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr sowie für die Landwirtschaft zur Verfügung. In Bezug auf die Etappe II des AGD entschied der Grosse Rat, die Regierung habe die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung und Finanzierung auszuarbeiten. Dieser Entscheid bezog sich auch auf

² GRP 5/2018–2019, S. 802, S. 916 ff.

die Verkehrssteuern, die im Rahmen der Etappe II des AGD ökologisiert und womöglich als Finanzierungsquelle genutzt werden sollten.³

In der Aprilsession 2025 erliess der Grosse Rat das Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden (Bündner Klima- und Innovationsgesetz, BKIG; BR 820.400).⁴ Die Ökologisierung der Verkehrssteuern war nicht Gegenstand dieser Vorlage. Einerseits hatte sich gezeigt, dass die Neukonzeption der Verkehrssteuern innerhalb des Zeitrahmens, der für die Umsetzung der Etappe II des AGD zur Verfügung stand, nicht realisiert werden konnte. Andererseits wurde auf die Zuweisung eines Teils der Reinerträge aus den Verkehrssteuern an die Spezialfinanzierung «Klimaschutz und Innovation» verzichtet (vgl. Art. 20 BKIG).⁵ Ob ein Teil der Einnahmen aus den Verkehrssteuern der Spezialfinanzierung «Klimaschutz und Innovation» zufließen soll, soll in sieben bis zehn Jahren geprüft werden.

2.2. Auftrag Hohl

Der Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden verlangt, dem Grossen Rat als separate Etappe des AGD und mit zeitlicher Priorität eine Botschaft zum ganzheitlichen Umbau der Strassenverkehrssteuer 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.⁶

In der Junisession 2023 überwies der Grosse Rat diesen Auftrag der Regierung mit 105 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.⁷ Damit hat er die Regierung

³ Botschaft Heft Nr. 4/2021–2022, S. 269 ff.

⁴ GRP 4/2024–2025, S. 724 ff.

⁵ Vgl. auch Botschaft Heft Nr. 11/2024–2025, S. 679 ff.

⁶ GRP 4/2022–2023, S. 593.

⁷ GRP 5/2022–2023, S. 926 ff.

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.

3. Inhalt der Vorlage

Mit der vorliegenden Revision sollen die Verkehrssteuern an die technologischen Neuerungen angepasst werden. Dabei sind die Vorgaben des Auftrags Wilhelm «Green Deal für Graubünden» und des Auftrags Hohl betreffend «Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden» zu beachten.

Nicht geprüft wird, ob die Einnahmen aus den Verkehrssteuern der Spezialfinanzierung «Klimaschutz und Innovation» zugutekommen sollen. Diese Frage hat der Grosse Rat in der Aprilsession 2025 verneint (vgl. die Ausführungen unter I.2.1.). Es wäre verfehlt, schon knapp ein Jahr später die Finanzierung der AGD-Massnahmen erneut zur Diskussion zu stellen. Ob und in welchem Umfang zukünftig Einnahmen aus den Verkehrssteuern für die Finanzierung von AGD-Massnahmen eingesetzt werden sollen, wird zu einem späteren Zeitpunkt zu diskutieren und zu entscheiden sein.

Nicht untersucht wird im Rahmen des vorliegenden Gesetzgebungsprojekts ferner, ob die Einnahmen aus den Verkehrssteuern weiterhin in der derzeitigen Höhe erforderlich sind. Mit den Einnahmen aus den Verkehrssteuern werden zunächst die Kosten des Strassenverkehrsamts gedeckt. Die darüberhinausgehenden Einnahmen fliessen in die Spezialfinanzierung «Strassen» (Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG). Die Mittel aus der Spezialfinanzierung «Strassen» werden verwendet, um das kantonale Strassenetz zu unterhalten und neue Strassen zu bauen. Die Regierung nimmt an, dass die hierfür erforderlichen Ausgaben in den kommenden Jahren zumindest gleich hoch bleiben werden. Einerseits treten aufgrund des Klimawandels immer häufiger Naturereignisse auf, die hohe Kosten verursachen. Andererseits werden die Kosten für Strassenbauprojekte aufgrund der erhöhten Anforderungen an den Klima- und Umweltschutz voraussichtlich signifikant ansteigen. Im Weiteren belasten steigende Querschnittsauswendungen (Kosten des Personalamts und des Amts für Informatik) die Strassenrechnung. Schliesslich wirken sich auch politische Vorstösse auf die Strassenbauplanung aus. So hat der Grosse Rat die Regierung mit dem Vorstoss Michael betreffend Finanzierung und Realisierung von Grossprojekten im Strassenbau in der Augustsession 2024 beauftragt, Finanzierungsmöglichkeiten zu evaluieren und dem Grossen Rat zu unterbreiten, um gleichzeitig mehrere Grossprojekte und Umfahrungen realisieren zu

können.⁸ Bei dieser Ausgangslage ist davon auszugehen, dass der Mittelbedarf für den Strassenunterhalt und den Strassenbau zukünftig mindestens gleichbleibt, eher höher ausfallen wird. Gleichzeitig gehen die Einnahmen der Spezialfinanzierung «Strassen» zurück, da mit dem Inkrafttreten des BKIG 30 % der Einnahmen des Kantons Graubünden aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe der Spezialfinanzierung «Klimaschutz und Innovation» zukommen werden (Art. 20 BKIG). Der Spezialfinanzierung «Strassen» entstehen dadurch Mindereinnahmen von jährlich rund 16 Millionen Franken, welche voraussichtlich teilweise über das Strassenvermögen aufgefangen werden müssen. Dass die Verkehrssteuererträge zukünftig zu erhöhen sind, um den Unterhalt und den Bau des kantonalen Strassenverkehrsnetzes finanzieren zu können, ist denkbar. Kurzfristig besteht kein solcher Handlungsbedarf, da das Strassenvermögen zurzeit beim Maximum von 100 Millionen Franken liegt. Die Verkehrssteuern sind aktuell daher so zu konzipieren, dass sie weiterhin Einnahmen im bisherigen Umfang sichern.

Für die vorliegende Vorlage bedeutet dies, dass in deren Rahmen weder eine Anpassung der Mittelverwendung noch eine Neubewertung des künftigen Finanzbedarfs für den Strassenbau und den Strassenunterhalt geprüft wird. Die Verkehrssteuern sollen ausschliesslich an die neuen technologischen Entwicklungen angepasst werden.

4. Vorgehen

Das Strassenverkehrsamt setzte eine Arbeitsgruppe ein, um zu prüfen, wie die Verkehrssteuern zukünftig ausgestaltet werden können. Der Arbeitsgruppe gehörten Mitarbeitende des Strassenverkehrsamts und des Amts für Natur und Umwelt (ANU) an. Um sie in fachlicher Hinsicht zu unterstützen und zu beraten, wurde die EBP AG beigezogen. Die EBP AG führte mehrere Workshops durch und verfasste auf deren Grundlage sowie den ihr vom Strassenverkehrsamt gelieferten Daten einen Bericht. 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.

⁸ GRP 5/2023–2024, S. 16, S. 96.

II. Neukonzeption der Verkehrssteuern

1. Ziele der Revision

Die Verkehrssteuern sind – wie dargelegt – zu überarbeiten, 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.⁹
- **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.

⁹ 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 August 2025. Im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage haben sich daraus keine Änderungen ergeben.

2. Regelung in anderen Kantonen

Alle Kantone erheben Verkehrssteuern in Form von Fahrzeugsteuern. Die kantonalen Steuermodelle unterscheiden sich aber erheblich.¹⁰ 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*, *St. Gallen* und *Waadt* ihre Verkehrssteuern revidiert.¹¹ Der Kanton *Zug* verabschiedete am 31. Oktober 2024 eine entsprechende Revision,¹² die voraussichtlich am 1. Januar 2027 in Kraft treten wird. Im Kanton *Bern* lehnte das Volk am 12. Februar 2022 eine Gesetzesvorlage ab, mit welcher die hubraumbasierten Verkehrssteuern hätten angepasst werden sollen.

Werden die betreffenden 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 gCO₂/km-Wert und das Fahrzeugalter als Bemessungsgrössen gewählt. Die Kantone *Aargau*, *Luzern*, *St. Gallen*, *Waadt* und *Zug* bemessen die Verkehrssteuern aufgrund des Gewichts und der Leistung. 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 für die Ausgestaltung der Verkehrssteuern existiert bislang nicht.

¹⁰ Schlussbericht EBP AG, S. 61 ff.

¹¹ Vgl. Dekret des Kantons Aargau über die Steuern im Strassenverkehr (755.110, in Kraft seit dem 1. Juli 2024), Gesetz des Kantons Freiburg über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (635.4.1; in Kraft seit dem 1. Januar 2025), Gesetz des Kantons Luzern über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Nr. 776, in Kraft seit dem 1. Januar 2025), Loi du canton de Neuchâtel sur la taxe véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB; 761.20, in Kraft seit dem 1. Januar 2023), Gesetz des Kantons St. Gallen über die Strassenverkehrsabgaben (711.70, in Kraft ab dem 1. Januar 2026), loi du canton de vaud sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB; 741.11, in Kraft seit dem 1. Januar 2024).

¹² Abrufbar unter: Geschäftsverzeichnis – Kanton Zug mit Zusatz #3628: Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr (Strassenverkehrssteuergesetz, SVStG), besucht am 13. Juni 2025.

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 als Bemessungsgrundlage zunehmend ungeeignet. Der Hubraum kommt als Bemessungsgröße für die Verkehrssteuern deshalb nicht mehr infrage.

3.2. Gesamtgewicht

Das Gewicht der Fahrzeuge wird mit der Zulassung im Informationssystem Verkehrszulassung erfasst. Es kann dort vom Strassenverkehrsamt 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. Dies bietet den Vorteil, dass leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t Gesamtgewicht) nach dem gleichen Tarif besteuert werden können wie Personenwagen. Damit entfallen einzelne Abgrenzungsprobleme.¹³

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 vergleich-

¹³ Einzelne Fahrzeugtypen (zum Beispiel Toyota Proace) können mit praktisch identischer Ausstattung je nach Verwendungszweck sowohl als Personenwagen als auch als Nutzfahrzeug eingelöst werden.

bare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, muss das technologiebedingte Mehrgewicht ausgeglichen werden.



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

Um die technischen Ausgleichswerte zu bestimmen, hat die EBP AG das Gewicht vieler Fahrzeugtypen mit Verbrennungsmotor mit dem Gewicht ähnlicher Fahrzeuge mit Elektroantrieb verglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass Elektrofahrzeuge mit kleinen Batterien im Allgemeinen knapp 20 % schwerer sind als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Bei den Elektrofahrzeugen mit grossen Batterien ist die Differenz sogar grösser als 20 %. Vor diesem Hintergrund schlägt die EBP AG vor, für die Bemessung der Verkehrssteuern für batterieelektrischen Fahrzeuge 80 % des Gesamtgewichts miteinzubeziehen, um diese gleich zu behandeln wie vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Bei Plug-in-Hybridfahrzeugen, die ebenfalls rein elektrisch betrieben werden können, regt die EBP AG an, den halben Ausgleichswert anzuwenden.¹⁴ Mit diesen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien einander nach dem jetzigen Stand der Technik gleichgestellt. Die Berücksichtigung der elektronischen Ausgleichswerte führt nicht zu einer ökologischeren Ausgestaltung der Verkehrssteuern.

Für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere nicht extern aufladbare Hybridfahrzeuge, soll auf technische Ausgleichsfaktoren verzichtet werden, da sie hinsichtlich des Mehrgewichts sehr unterschiedlich konstruiert sind und von Typ zu Typ eine sehr unterschiedliche Ökobilanz aufweisen.

¹⁴ Schlussbericht EBP AG, S. 27 f.

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 Strassenverkehrsamt folglich bekannt. Sie eignet sich somit als Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuern.

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

Verbrenner: Hyundai Kona 1.0 T-GDI



Normleistung: 88 kW

Elektro: Hyundai Kona Elektro Trend



Normleistung: 115 kW

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

Um Ausgleichswerte für die Normleistung zu ermitteln, ist die EBP AG gleich vorgegangen wie beim Gesamtgewicht. Dabei hat sie auch geprüft, ob allenfalls anstelle der Normleistung die Dauerleistung verwendet werden könnte. Diese Abklärung ergab, dass sich die Dauerleistung nicht zuverlässig ermitteln lässt, weil das Verhältnis zwischen der Normleistung und der Dauerleistung unerklärlich stark variiert und nicht alle Herstellerinnen und Hersteller die Dauerleistung veröffentlichen. Aus diesem Grund schlägt die EBP AG vor, den Unterschied in der Normleistung zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Fahrzeugen mit Elektroantrieb durch einen technischen Ausgleichswert zu kompensieren. Dieser ist gemäss der EBP AG für batterie-elektrische Fahrzeuge auf 30 % festzulegen, da deren Normleistung durchschnittlich um 30 % höher ist als für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Bei Plug-in-Hybridfahrzeugen beträgt die Differenz zur Normleis-

tung von Verbrennungsmotoren etwa die Hälfte. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die EBP AG, hier ein Ausgleichswert von 15 % vorzusehen.¹⁵ Mit diesen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien einander nach dem jetzigen Stand der Technik gleichgestellt. Eine ökologische Lenkungswirkung ist damit nicht verbunden.

Für andere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, insbesondere nicht extern aufladbare Hybridfahrzeuge, soll auf technische Ausgleichswerte verzichtet werden, weil diese hinsichtlich Mehrleistung sehr unterschiedlich konstruiert sind und sich in der Ökobilanz je nach Modell erheblich unterscheiden.

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, nach denen der g CO₂/km-Wert ermittelt wurde (NEFZ vs. WLTP), unterschiedlich. 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 reduziert, wenn die Verkehrssteuern ausschliesslich auf der Basis des g CO₂/km-Werts bemessen werden. Auf der Grundlage des g CO₂/km-Werts können die Verkehrssteuern deshalb nur in Kombination mit einer weiteren Bemessungsgrösse festgelegt werden, welche die Ertragsneutralität der Verkehrssteuern gewährleistet. Der g CO₂/km-Wert eignet sich daher nur eingeschränkt 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 jene

¹⁵ Schlussbericht EBP AG, S. 28 f.

Verbrauchsformen 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.¹⁶ Werden die Verkehrssteuern auf der Grundlage dieser sog. Primärenergie-Benzinäquivalente berechnet, so bezahlen Fahrzeuge, die einen effizienten Energieträger verwenden, 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. Eine solche Besteuerung wäre zwar ökologisch wirksamer, da sie eine gezielte Lenkungswirkung innerhalb der einzelnen Antriebskategorien ermöglichen würde. Allerdings besteht das Problem, dass der Bund den Kantonen keine vollständigen Daten zum Energieverbrauch aller Fahrzeuge zur Verfügung stellen kann. Eine Besteuerung des Primärenergieverbrauchs lässt sich folglich nicht für jeden Fahrzeugtyp realisieren.

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 und der Inanspruchnahme der Strasseninfrastruktur 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 leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, installiert würden. Der hiermit verbundene Aufwand ist beträcht-

¹⁶ Schlussbericht EBP AG, S. 24.

lich. 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 vernünftigen 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 AG, 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 Steuer-substrat 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. Damit bleiben als Bemessungsgrössen das Gesamtgewicht, die Normleistung und der Energieverbrauch.

Bei diesen Bemessungsgrössen lässt sich die angestrebte ökologische Lenkungswirkung am wirksamsten über den Energieverbrauch erreichen, da umweltfreundliche Fahrzeuge durch diese Bemessungsgrösse steuerlich begünstigt werden. Dagegen erfordern die Bemessungsgrössen Gesamtgewicht und Normleistung zusätzliche Korrektive wie Rabatte, um eine ökologische Lenkungswirkung zu erzielen.

3.7.1. Bonus-System

Werden die Verkehrssteuern aufgrund des Gesamtgewichts und/oder der Normleistung bemessen, so kann die angestrebte ökologische Lenkungswirkung erzielt 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 mit herkömmlichen oder alternativen Antriebssystemen, indem diese Fahrzeuge von einer unbefristeten Steuerermässigung von 60 bis 80 % profitieren (Art. 10 Abs. 3 EGzSVG i.V.m. Art. 15 RVzEGzSVG). 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. 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 AG 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 AG 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.¹⁷ Ab dem 1. Januar 2035 werden keine Steuerermässigungen mehr für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gewährt.

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 Verbrennungsmotor 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.¹⁸

Die EBP AG empfiehlt, hierfür die «Primärenergie-Benzinäquivalente» zu verwenden. Sie hat die entsprechenden «energieträgerspezifischen Faktoren» für den kantonalen Fahrzeugbestand 2023 ermittelt.¹⁹ Daraus haben sich für die Energieträger Diesel, Benzin, Elektro sowie den Antrieb Plug-in folgende energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren²⁰ ergeben:

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 den Nachteil, dass die Er-

¹⁷ Schlussbericht EBP AG, S. 33.

¹⁸ Schlussbericht EBP AG, S. 26.

¹⁹ Schlussbericht EBP AG, S. 27.

²⁰ Sollte sich der Grosse Rat für ein Steuermodell entscheiden, das für die Ökologisierung der Verkehrssteuern mit energieträgerspezifischen Bemessungsfaktoren arbeitet, wird die EBP AG die energieträgerspezifischen Bemessungsfaktoren für weitere Energieträger (z.B. Wasserstoff) berechnen. Für den Variantenentscheid wurden diese Bemessungsfaktoren nur für die häufigsten Energieträger bestimmt.

träge bei zunehmender Elektrifizierung langfristig nur sichergestellt werden können, wenn die Steuersätze periodisch erhöht werden. Die energieträgerspezifischen Faktoren müssen deshalb jährlich überprüft und womöglich angepasst werden.

3.7.3. Ergebnis

Die vorangehenden Ausführungen zeigen, dass die mit der vorliegenden Revision verfolgten Ziele erreicht werden können, wenn die Verkehrssteuern aufgrund einer oder mehrerer nachfolgender Bemessungsgrössen bestimmt werden:

- Gesamtgewicht;
- Normleistung;
- Energieverbrauch.

Die angestrebte Ökologisierung kann dabei sichergestellt werden durch:

- ein befristetes Bonus-System für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, das im Vergleich zur heutigen Regelung reduzierte Steuerermässigungen gewährt;
- energieträgerspezifische Bemessungsfaktoren, die auf den «Primärenergie-Benzinäquivalenten» basieren.

4. Neues Bemessungs- und Ermässigungssystem

4.1. Für Personenwagen

Auf der Grundlage der vorgenannten Bemessungsgrössen hat die EBP AG verschiedene Modelle für die Besteuerung von Personenwagen entwickelt.²¹ Vertieft geprüft wurden die folgenden drei Steuermodelle:

²¹ Schlussbericht EBP AG, S. 32–41, S. 52–60.

4.1.1. Steuermodell A²²

70 % lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem	
Aufteilung	Bei diesem Steuermodell werden 70 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Gesamtgewichtssteuer und 30 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Normleistungssteuer generiert. Eine Verkehrssteuer mit einer anderen Gewichtung «funktioniert» steuertechnisch gesehen gleich gut wie das Steuermodell A. Die vorgeschlagene 70:30-Aufteilung kommt dem Ziel am nächsten, die neue Verkehrssteuer vom fiskalischen Charakter her gleich wie das derzeitige Steuermodell auszugestalten. Würde ein grösserer Anteil der Steuereinnahmen über die Normleistungssteuer erzielt, führte dies bei leistungsschwachen Fahrzeugen im Durchschnitt zu einem Rückgang der Steuer, bei leistungsstärkeren Fahrzeugen zu einer Erhöhung; bei sehr leistungsstarken Fahrzeugen wäre eine klar höhere Steuer zu entrichten.
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) im Vergleich zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb wird bei batterieelektrischen Personenwagen nur 80 % des Gesamtgewichts, bei Plug-in-Hybriden Personenwagen nur 90 % des Gesamtgewichts berücksichtigt. Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebsarten einander nach dem jetzigen Stand der Technik gleichgestellt (vgl. die Ausführungen unter II.3.2.).
Normleistung	<p>Die Teil-Verkehrssteuer auf der Normleistung generiert 30 % der Einnahmen. Der Tarif ist progressiv. Dieser geht von folgenden Parametern aus:</p> <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 <p>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.</p> <p>Es braucht einen Ausgleich für die antriebsbedingte Mehrleistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Vergleich zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Hierzu wird bei batterieelektrischen 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. die Ausführungen unter II.3.3.).</p>

²² Vgl. Anhang 1, in welchem die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach diesem Steuermodell ausgewiesen sind.

70 % lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem	
Bonus	<p>Um die angestrebte ökologische Lenkungswirkung zu erreichen, profitieren Fahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, von Steuerermässigungen. Diese Steuerermässigungen enden am 1. Januar 2035 (vgl. vorstehende Ausführungen unter II.3.7.1.).</p> <p>Es werden folgende Steuerermässigungen gewährt: In den Jahren 2027–2030: Für BEV & FCEV 30 % und für PHEV: 15 %. In den Jahren 2031–2034: Für BEV & FCEV: 15 % und für PHEV: 0 %.</p> <p>Das Bonus-System der ersten vier Jahre nach Einführung der neuen Verkehrssteuern diene als Grundlage zur Berechnung der ertragsneutralen Steuersätze für den Fahrzeugbestand per Mai 2024. Sollte der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb steigen, ist mit Steuerausfällen zu rechnen. Diese sind aufgrund der Befristung des Bonus-Systems in dessen begrenzt und im Vergleich zum derzeitigen Bonus-System relativ klein.</p>
Anpassung	<p>Um die Personenwagen mit unterschiedlichen Antriebsarten gleich besteuern zu können, braucht es einen technischen Ausgleich für das antriebsbedingte Mehrgewicht und die antriebsbedingte Mehrleistung. Diese Ausgleichswerte sind vom Stand der Technik abhängig. Sie müssen periodisch überprüft und, soweit erforderlich, an die technische Entwicklung angepasst werden.</p>

4.1.2. Steuermodell B²³

70 % energieträgerspezifische lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % energieträgerspezifische lineare Normleistungssteuer	
Aufteilung	Bei dieser Verkehrssteuer werden – wie mit dem Steuermodell A – 70 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Gesamtgewichtssteuer und 30 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Normleistungssteuer generiert. Eine Verkehrssteuer mit einer anderen Gewichtung «funktionierte» steuertechnisch gesehen gleich gut wie das Steuermodell A. Die vorgeschlagene 70:30-Aufteilung kommt dem Ziel am nächsten, die neue Verkehrssteuer vom fiskalischen Charakter her gleich wie das derzeitige Steuermodell auszugestalten. Würde ein grösserer Anteil der Steuereinnahmen über die Normleistungssteuer erzielt, führte dies bei leistungsschwachen Fahrzeugen im Durchschnitt zu einem Rückgang der Steuer, bei leistungstärkeren zu einer Erhöhung; bei sehr leistungstarken Fahrzeugen wäre eine klar höhere Steuer zu entrichten. 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 Einnahmen in einem linearen Modell mit einem Basistarif von 0.198 CHF/kg. Es ist kein technischer Ausgleich des antriebstechnischen Mehrgewichts von batterieelektrischen Personenwagen (Batteriegewicht) notwendig, weil energieträgerspezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Normleistung	Die Teil-Verkehrssteuer auf der Normleistung generiert 30 % der Einnahmen mit einem linearen Basistarif von 1.33 CHF/kW. Es ist kein technischer Ausgleich der antriebstechnischen Mehrleistung von batterieelektrischen 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 Fahrzeuge mit Elektroantrieb 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.

²³ Vgl. Anhang 3, in welchem die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell B ausgewiesen sind.

4.1.3. Steuermodell C²⁴

100 % energieträgerspezifische progressive Gesamtgewichtssteuer	
Gesamtgewicht	<p>Die Verkehrssteuer auf dem Gesamtgewicht generiert 100 % der Einnahmen (berechnet für die steuerpflichtige Flotte per Mai 2024) in einem progressiven Modell:</p> <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 <p>Es ist kein technischer Ausgleich des antriebsbedingten Mehrgewichts für Personenwagen mit Elektroantrieb (Batteriegewicht) notwendig, weil energieträger-spezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.</p>
Bonus	Es gibt kein Bonussystem für alternative Antriebe, weil energieträger-spezifische Tariffaktoren zur Anwendung kommen.
Anpassung	Der Anteil der Fahrzeuge 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.

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 ähnlich 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 AG sieht die Variante A gegenüber den Varianten B und C im Vorteil.²⁵ Begründend hält sie fest, Variante A sehe ein befristetes Bonus-System für Elektrofahrzeuge (BEV & FCEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) vor, 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

²⁴ Vgl. Anhang 4, in welchem die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell C ausgewiesen sind.

²⁵ Schlussbericht EBP AG, S. 49.

Faktoren von der EBP AG als nicht vollständig überzeugend eingestuft. Vor diesem Hintergrund bevorzugt die EBP AG 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 AG, 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 Strassenverkehrsamt einfach über das Informationssystem Verkehrszulassung des Bundes abgerufen werden.
- Die Kantone *Aargau*, *Luzern*, *St. Gallen* und *Zug* haben ihre hubraum-basierten Verkehrssteuern jüngst durch ein Steuermodell mit einer 70%-igen Gewichtssteuer und einer 30%-igen Leistungssteuer ersetzt. 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 für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge durch ein Bonus-System ermässigt werden. Dieses Vorgehen ist etabliert, gut verständlich und lässt sich leicht kommunizieren. Um die 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 ebenfalls angepasst werden. Diese Änderungen betreffen 19 Fahrzeugarten.²⁶

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 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 aktuelle 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.²⁷ 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.

²⁶ Schlussbericht EBP AG, S. 13.

²⁷ Schlussbericht EBP AG, S. 47.

5. Überprüfung des neuen Steuermodells

Gemäss der Prognose der EBP AG werden im Jahr 2035 rund 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. Das vorgeschlagene Bonus-System soll daher am 31. Dezember 2034 auslaufen. Dies führt voraussichtlich dazu, dass die Steuereinnahmen bei den Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Jahr 2035 trotz technischer Ausgleichs höher ausfallen werden als heute. Nach der derzeitigen Prognose erfüllt das vorgeschlagene Steuermodell die Ziele der Ertragsneutralität und Ertragsstabilität folglich im Jahr 2035 nicht mehr. Wird an diesen Zielsetzungen festgehalten, so ist das vorgeschlagene Steuermodell demnach im Jahr 2035 anzupassen.

Ebenfalls Anpassungsbedarf besteht, wenn sich der Anteil der Fahrzeuge mit Elektroantrieb anders entwickelt 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.

Die Regierung wird fortlaufend prüfen, wie sich die dem vorgeschlagenen Steuermodell zugrundeliegenden Bemessungsgrössen entwickeln und ob die getroffenen Annahmen eintreten. Damit ist sichergestellt, dass die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen rechtzeitig vorgenommen werden können. Spätestens per 1. Januar 2035 wird das EGzSVG einer Teilrevision zu unterziehen sein.

III. Vernehmlassungsverfahren

1. Vorgehen

Mit Beschluss vom 28. Januar 2025 nahm die Regierung den Entwurf des Departements für Justiz, Gesundheit und Sicherheit (DJSG) betreffend die Totalrevision des EGzSVG zur Kenntnis und ermächtigte das DJSG, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Vom 3. Februar 2025 bis zum 30. April 2025 konnten sich alle interessierten Gemeinden, Organisationen, Personen und Gruppierungen zum Vorschlag der Regierung äussern.

Es nahmen sechs politische Parteien, acht Gemeinden, ein Departement, drei Interessenverbände sowie zwei Privatpersonen zur Vernehmlassungsvorlage Stellung. Auf eine Vernehmlassungsantwort verzichteten ausdrücklich eine Gemeinde, eine Region, ein Departement, die Standeskanzlei und die Finanzkontrolle.

2. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Alle Vernehmlassungsteilnehmenden anerkennen die Notwendigkeit, die Verkehrssteuern an die technologischen Neuerungen anzupassen. Unterschiedlich beurteilt wird die Wahl des Steuermodells A. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden erachtet es für sinnvoll, die Verkehrssteuern für Personenwagen zukünftig gemäss dem Steuermodell A zu bemessen. Das Steuermodell A baue auf bewährten Bemessungsgrundlagen auf und biete im Vergleich zu den alternativen Steuermodellen die grösste Stabilität. Die vorgeschlagene Mischformel zur Bemessung der Verkehrssteuern für Personenwagen (70 % Gewicht, 30 % Normleistung) sei nachvollziehbar. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass dieses Modell keine versteckten Mehrbelastungen für die Halterinnen und Halter mit sich bringe und in seiner Umsetzung ausgewogen sowie gerecht ausgestaltet sei.

3. Umgang mit den Anliegen

3.1. Berücksichtigte Anliegen

Steuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr (Art. 10 E-EGzSVG)

Zwei Parteien und zwei Gemeinden halten fest, um das Verkehrsaufkommen zu mindern, sei ein attraktives und bezahlbares öffentliches Verkehrssystem wichtig. Deshalb sei der öffentliche Verkehr von der Verkehrssteuer zu befreien.

Das Strassenverkehrsamt ermässigt die Verkehrssteuern für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs aktuell um 50 %, wenn ein entsprechendes Gesuch um Steuerermässigung eingereicht wird und die Gesuchstellenden über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamts für Verkehr verfügen (Art. 13 Abs. 1 lit. b EGzSVG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 lit. b RVzEGzSVG).

Etliche Kantone sind grosszügiger.²⁸ Sie befreien zumindest Fahrzeuge, die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, von den Verkehrssteuern. Wird eine entsprechende Regelung im Kanton Graubünden eingeführt, so reduzieren sich die Einnahmen aus den Verkehrssteuern pro Jahr voraussichtlich um etwa 300 000 Franken. Diese Einbusse fällt bei Gesamteinnahmen aus den Verkehrssteuern von rund 86 Millionen Franken nicht nennenswert ins Gewicht. Aus finanzieller Sicht können Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendet werden, ohne Weiteres von den Verkehrssteuern befreit werden.

Zu beachten ist jedoch, dass sich diese Steuerbefreiung nicht auf die Tarife des öffentlichen Verkehrs auswirken wird. Dies hängt zusammen mit der Finanzierungsmechanik des öffentlichen Verkehrs. Im Kanton Graubünden beträgt der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs rund 50 %. Die restlichen Kosten werden vom Bund und dem Kanton getragen. Sind für Fahrzeuge, die im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, keine Verkehrssteuern mehr geschuldet, so nehmen folglich allenfalls die vom Bund und Kanton zu übernehmenden Kosten ab. Die Tarife des öffentlichen Verkehrs werden wegen des Wegfalls der Verkehrssteuern aber nicht günstiger. Für die Regierung ist daher nicht evident, dass der öffentliche Verkehr gestärkt wird, wenn Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verkehren, von den Verkehrssteuern befreit werden.

Die Regierung widersetzt sich der Einführung eines entsprechenden Steuerbefreiungsgrunds indessen nicht. Wichtig ist für sie, dass der Steuerbefreiungsgrund derart ausgestaltet wird, dass er in der Praxis einfach umgesetzt werden kann. Dies ist der Fall, wenn die Fahrzeuge, die von der Verkehrssteuer befreit werden, aufgrund der dem Strassenverkehrsamt zur Verfügung stehenden Angaben bestimmt werden können. Um dies zu erreichen, sind alle Motorfahrzeuge und Anhänger, die im fahrplanmässigen

²⁸ Vgl. z.B. § 3 Abs. 2 des Gesetzes des Kantons Basel-Landschaft über die Motorfahrzeugsteuer (341) i.V.m. § 8 und 9 der Verordnung des Kantons Basel-Landschaft zum Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer (341.11), Art. 3 Abs. 2 lit. c des Gesetzes des Kantons Bern über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG; 761.611), § 11 Abs. 1 lit. b und § 12 Abs. 1 lit. a der Verordnung des Kantons Luzern über die Strassenverkehrssteuern (645.101), § 13 Abs. 1 Ziff. 2 und Abs. 2 Ziff. 3 des Gesetzes des Kantons Thurgau über die Strassenverkehrsabgaben (SVAG; 741.1), Art. 5 Abs. 1 lit. d des Gesetzes des Kantons St. Gallen über die Strassenverkehrsabgaben (711.70).

öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden und damit über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamts für Verkehr verfügen, von den Verkehrssteuern zu befreien. Dieser Steuerbefreiungsgrund gilt auch für Fahrzeuge, die noch anderweitig eingesetzt werden. Das Strassenverkehrsamt muss also nicht prüfen, in welchem Umfang ein Fahrzeug im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt wird. Die Regierung schlägt vor, einen entsprechenden Steuerbefreiungsgrund in Art. 10 Abs. 1 lit. e E-EGzSVG aufzunehmen.

Steuerermässigung (Art. 11 EGzSVG) und Folgen für das Steuermodell A

Die Regierung schlug in der Vernehmlassungsvorlage vor, die Verkehrssteuern bis zum 31. Dezember 2030 für Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, um 15 % bis maximal 30 % und vom 1. Januar 2031 bis zum 31. Dezember 2034 für Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss maximal um 15 % zu ermässigen. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden sprach sich für eine deutlich stärkere steuerliche Entlastung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aus. Begründend wird im Wesentlichen ausgeführt, der Anteil neu zugelassener Elektrofahrzeuge sei in der Schweiz im Jahr 2024 gegenüber dem Jahr 2023 gesunken. Aktuell sei daher unklar, ob der Anteil an Elektrofahrzeugen zukünftig effektiv derart stark zunähme wie prognostiziert. Deshalb sei vorzusehen, dass Fahrzeuge mit alternativem Antrieb nicht nur bis zum 31. Dezember 2034 von Steuerermässigungen profitierten, sondern bis deren Anteil effektiv 50 % der im Kanton Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge ausmachen würde. Ausserdem seien die vorgeschlagenen Steuerermässigungen für vollelektrische und teilelektrische Fahrzeuge zu erhöhen. Dies gelte insbesondere für Nutzfahrzeuge, wo die Elektrifizierung langsamer voranschreite und aufwändiger sei.

Die Vernehmlassungsteilnehmenden weisen zu Recht darauf hin, dass die aktuelle Entwicklung bei der Neuzulassung von Elektrofahrzeugen darauf hindeutet, dass die Prognosen der EBP AG bezüglich der Elektro- und H₂-Mobilität zu optimistisch sind. Dies dürfte nicht zuletzt darauf zurückzuführen sein, dass in der Europäischen Union das ab dem Jahr 2035 geplante Verbot für die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unter Druck geraten ist. Kommt die Europäische Union auf diesen Entscheid zurück, so wird die Elektro- und H₂-Mobilität im Kanton Graubünden mutmasslich langsamer voranschreiten als prognostiziert. Sollte dies der Fall sein, so werden im Jahr 2035 nicht die Hälfte der im Kanton Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge mit einem Elektromotor ausgestattet sein. Die auf dieser Annahme beruhende Aufhebung der Steuerermässigung für Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss käme in diesem Fall zu früh.

Bei Bedarf kann dies durch eine Revision des EGzSVG korrigiert werden, die per 1. Januar 2035 in Kraft treten würde. Dadurch entsteht kein Zusatzaufwand, da das EGzSVG selbst dann auf den 1. Januar 2035 einer Teilrevision zu unterziehen sein wird, wenn sich die Prognose der EBP AG als zutreffend erweisen sollte. Die Regierung wird daher fortlaufend prüfen, wie sich die dem vorgeschlagenen Steuermodell zugrundeliegenden Bemessungsgrössen entwickeln, um sicherstellen zu können, dass die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen rechtzeitig vorgenommen werden können (vgl. dazu die Ausführungen unter II.5.). Es besteht daher kein Anlass, von der Prognose der EBP AG abzuweichen und Steuerermässigungen über den 31. Dezember 2034 hinaus zu gewähren, in der Annahme, dass zu diesem Zeitpunkt nicht die Hälfte der im Kanton Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgestattet sein werden. Nach Auffassung der Regierung sind die Steuerermässigungen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben daher auf den 31. Dezember 2034 zu befristen.

Die Regierung ist aufgrund der Vernehmlassungsantworten indessen zur Überzeugung gelangt, dass die Steuerermässigungen zu erhöhen sind. Die Regierung schlägt vor, die Verkehrssteuern für Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss vom 1. Januar 2027 bis zum 31. Dezember 2030 um 50 % und vom 1. Januar 2031 bis zum 31. Dezember 2034 um 25 % zu ermässigen. Emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, sollen vom 1. Januar 2027 bis zum 31. Dezember 2030 von einer Steuerermässigung von 25 % profitieren. Diese stärkere steuerliche Entlastung im Vergleich zu dem in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Bonus-Modell erhöht die ökologische Lenkungswirkung der Verkehrssteuern. Dabei wird für die Jahre 2027 bis 2030 ein hoher Anreiz für den Kauf von batterieelektrischen Fahrzeugen gesetzt, weil sich deren Marktanteil während dieses Zeitraums noch immer im Aufbau befindet. Ab 2031 wird die Steuerermässigung gesenkt, weil dann erwartet wird, dass der Bestand an batterieelektrischen Fahrzeugen bereits ausreichend hoch ist, um auch ohne starke Steueranreize eine Lenkungswirkung zu erzielen. Mit diesen Steuerermässigungen werden emissionsfreie und emissionsarme Motorfahrzeuge gezielt gefördert, während Fahrzeuge mit fossilem Antrieb stärker belastet werden. Die Regierung erachtet diese Weiterentwicklung des Steuerermässigungsmodells als sachlich gerechtfertigt, politisch breit abgestützt und im Sinne einer wirksamen Ökologisierung des gesamten motorisierten Verkehrs als erforderlich.

Diese Steuerermässigungen führen dazu, dass die Einnahmen aus den Verkehrssteuern im Vergleich zu dem in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Steuermodell abnehmen. Zur Sicherstellung der Ertragsneutralität musste deshalb der Finanzierungsbedarf gegenüber dem ursprünglichen Steuermodell A neu berechnet werden. Diese Berechnung hat erge-

ben, dass der Gewichtsanteil für Personenwagen von bisher 0.190 Franken pro Kilogramm auf 0.201 Franken pro Kilogramm zu erhöhen ist. Gleichzeitig steigen die Leistungsanteile für Personenwagen bis 90 kW von 1.04 auf 1.10 Franken pro kW, über 90 bis 180 kW von 1.56 auf 1.65 Franken pro kW und über 180 kW von 2.08 auf 2.20 Franken pro kW. Diese Anpassungen stellen sicher, dass trotz erhöhten Steuerermässigungen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge keine Mindereinnahmen entstehen und der durchschnittliche Steuerertrag im Zeitraum von 2027–2034 auf heutigem Niveau gehalten werden kann.

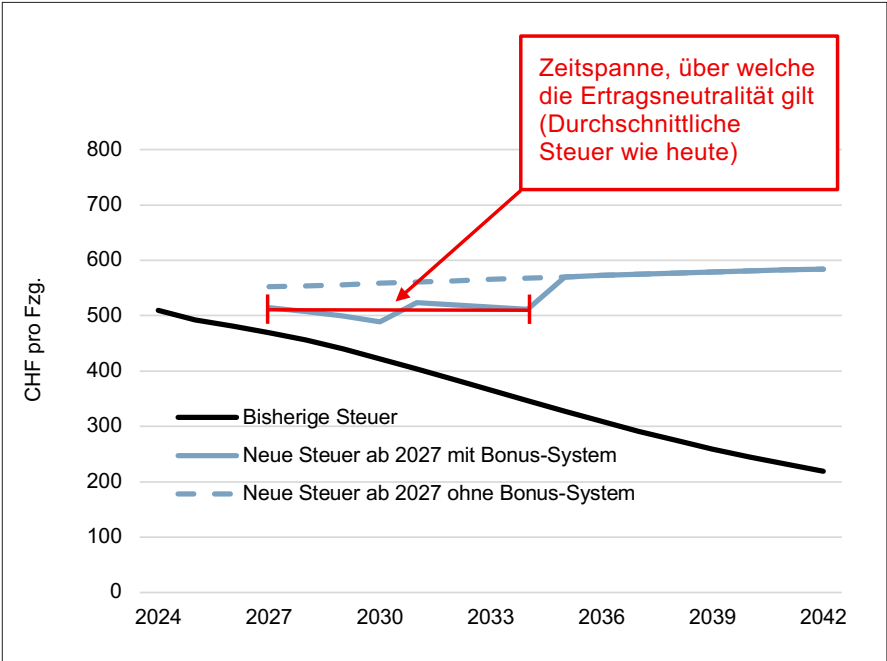


Abbildung 6: Simulierter zukünftiger Verlauf der Einnahmen aus den Verkehrssteuern für Personenwagen

Mit dieser Anpassung der Steuerermässigung sieht das von der Regierung vorgeschlagene Steuermodell für Personenwagen (sog. Steuermodell A1) wie folgt aus:²⁹

70 % lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem	
Aufteilung	Bei diesem Steuermodell werden 70 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Gesamtgewichtssteuer und 30 % der zu erzielenden Einnahmen durch die Normleistungssteuer generiert.
Gesamtgewicht	Die Teil-Verkehrssteuer auf dem Gesamtgewicht steuert 70 % zu den Einnahmen bei. Der Tarif ist linear. Er beträgt 0.201 CHF/kg. Es braucht einen Ausgleich für das antriebsbedingte Mehrgewicht (Batteriegewicht) im Vergleich zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deshalb wird bei batterieelektrischen Personenwagen nur 80 % des Gesamtgewichts, bei Plug-in-Hybriden Personenwagen nur 90 % des Gesamtgewichts berücksichtigt. Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebsarten einander nach dem jetzigen Stand der Technik gleichgestellt (vgl. die Ausführungen unter 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 1.10 CHF/kW • 91–180 kW: 1.5-facher Basistarif 1.65 CHF/kW • Ab 181 kW: 2-facher Basistarif 2.20 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 Verbrennungsmotor. Hierzu wird bei batterieelektrischen 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. die Ausführungen unter II.3.3.).
Bonus	Um die angestrebte ökologische Lenkungswirkung zu erreichen, profitieren Fahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, von Steuerermässigungen. Diese Steuerermässigungen enden am 1. Januar 2035. Es werden folgende Steuerermässigungen gewährt: In den Jahren 2027–2030: Für BEV & FCEV 50 % und für PHEV: 25 %. In den Jahren 2031–2034: Für BEV & FCEV: 25 % und für PHEV: 0 %. Um die Ertragsneutralität zu gewährleisten, wurde die Mindereinnahmen berücksichtigt, welche aufgrund des neuen Bonussystems im Zeitraum von 2027 bis 2034 zu erwarten sind.

²⁹ Vgl. Anhang 2, in welchem die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A1 ausgewiesen sind.

70 % lineare Gesamtgewichtssteuer, 30 % progressive Normleistungssteuer mit Bonussystem	
Anpassung	Um die Personenwagen mit unterschiedlichen Antriebsarten gleich besteuern zu können, braucht es einen technischen Ausgleich für das antriebsbedingte Mehrgewicht und die antriebsbedingte Mehrleistung. Diese Ausgleichswerte sind vom Stand der Technik abhängig. Sie müssen periodisch überprüft und, soweit erforderlich, an die technische Entwicklung angepasst werden. Wird an der Zielsetzung der Ertragsneutralität und Ertragsstabilität festgehalten, so ist das Steuermodell A1 im Jahr 2035 anzupassen.

Anpassung an die Teuerung (Art. 12 VE-EGzSVG)

In der Vernehmlassungsvorlage wurde vorgeschlagen, eine Regelung zu schaffen, die es der Regierung unter bestimmten Umständen ermöglicht, die Steueransätze an die Teuerung anzupassen. Zwei Parteien und zwei Interessenverbände lehnen diese Regelung ab. Das geltende Recht kenne keine derartige Regelung. Auch zukünftig sei bei einem höheren Mittelbedarf der parlamentarische Weg einzuschlagen. In das E-EGzSVG sei keine Regelung aufzunehmen, welche die Möglichkeit biete, die Steueransätze an die Teuerung anzupassen.

Der Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden verlangt unter anderem, die Verkehrssteuern so auszugestalten, dass die nötigen Investitionen in das Bündner Strassennetz gewährleistet sind, die Einnahmen und Ausgaben perspektivisch im Gleichgewicht sind und die neuen Steuern langfristig ertragsstabil sind.³⁰ Um diesem Auftrag gerecht zu werden, strebt die Regierung an, mit den neuen Verkehrssteuern Einnahmen in der bisherigen Höhe zu erzielen (vgl. die Ausführungen unter II.1.).

Wird dabei von der tatsächlichen Kaufkraft ausgegangen, so bedingt diese Zielsetzung, die Verkehrssteuern an die Teuerung anzupassen. 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 betrug die durchschnittliche Teuerung in der Schweiz im Jahr 2022 2.8 %, im Jahr 2023 2.1 % und im Jahr 2024 1.0 %.³¹ Setzt sich diese Entwicklung fort, so ist damit zu rechnen, dass die realen Einnahmen aus den Verkehrssteuern mittel- bis langfristig abnehmen werden, wenn die Verkehrssteuern nicht an die Teuerung angepasst werden. Zur Gewährleistung der Ertragsstabilität wäre es deshalb erforderlich, die Verkehrssteuern an die Teuerung anzupassen.

³⁰ GRP 4/2022–2023, S. 593.

³¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/landesindex-konsumentenpreise.html>, letztmals besucht am 8. Juli 2025.

sen. Die hierzu in der Vernehmlassung vorgeschlagene Regelung ist jedoch auf Ablehnung gestossen. Die Regierung hat daher entschieden, diese nicht in den Botschaftsentwurf aufzunehmen.

3.2. Nicht berücksichtigte Anliegen

Obergrenze für die Verkehrssteuern

Gemäss Art. 10 Abs. 3 EGzSVG beträgt die Strassenverkehrssteuer maximal 3000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Hubraum besteuert werden, und maximal 5000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Gesamtgewicht besteuert werden. Zwei Parteien und zwei Verbände fordern, eine entsprechende Regelung in das E-EGzSVG aufzunehmen, um übermässige Verkehrssteuern zu verhindern.

Das EGzSVG regelt die Verkehrssteuern aktuell nur in den Grundzügen. Die Steueransätze hat der Grosse Rat in der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (BR 870.120) festgelegt. Ein solches Vorgehen ist nur zulässig, wenn im Gesetz die maximalen Steuerbeträge und die massgeblichen Bemessungsgrundlagen festgelegt werden (vgl. Art. 31 Abs. 2 Ziff. 2 der Verfassung des Kantons Graubünden [KV; BR 110.100]).

Neu werden die Steueransätze grundsätzlich im E-EGzSVG und nicht mehr auf Verordnungsebene festgelegt. Im E-EGzSVG braucht es folglich keine Regelung mehr, die den Regelungsspielraum des Ordnungsgebers in Form maximaler Steuerbeträge begrenzt. Eine gesetzliche Obergrenze für die Verkehrssteuern wäre unter diesen Umständen nur mehr sinnvoll, wenn die gesetzlich festgelegten Verkehrssteuern hierdurch limitiert würden. Diese Funktion erfüllen die derzeitigen Obergrenzen nicht. Dass sich hieran in Zukunft etwas ändern wird, erscheint unwahrscheinlich. Würden die aktuellen Obergrenzen für die Verkehrssteuern in das E-EGzSVG aufgenommen, so würde diese Regelung demnach keine Wirkung entfalten. Es ist daher darauf zu verzichten, Obergrenzen für die Verkehrssteuern von 3000 Franken (primär Personenwagen) bzw. 5000 Franken (primär Lastwagen) in das E-EGzSVG aufzunehmen.

Steuerbefreiung für kantonale Fahrzeuge

Eine Partei regt an, zu prüfen, ob die Steuerbefreiung für kantonale Fahrzeuge angemessen sei. Ein Interessenverband fordert, die Steuerermässigung für kantonale Fahrzeuge abzuschaffen.

Gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. a EGzSVG sind Fahrzeuge des Kantons von der Verkehrssteuer befreit. Dieser Regelung liegt zum einen die Überlegung zugrunde, dass Fahrzeuge des Kantons zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben

verwendet werden und damit öffentlichen Interessen dienen. Zum anderen fliessen die Einnahmen aus den Verkehrssteuern dem Kanton zu. Müsste der Kanton für seine Fahrzeuge Verkehrssteuern bezahlen, würden den entsprechenden Ausgaben Einnahmen in demselben Umfang gegenüberstehen; die fraglichen Einnahmen und Ausgaben würden sich folglich neutralisieren. In Bezug auf den gesamten kantonalen Finanzhaushalt würde sich somit nichts ändern, wenn der Kanton für seine Fahrzeuge Verkehrssteuern bezahlen müsste. Eine solche Regelung erscheint daher nicht sinnvoll.

In der Vernehmlassung wurde kritisiert, dass die Steuerbefreiung für kantonale Fahrzeuge die ökologische Lenkungswirkung der Verkehrssteuern schwächt. Diesbezüglich ist zu beachten, dass die kantonale Verwaltung seit dem Jahr 2018 daran ist, die Emissionen der kantonalen Fahrzeugflotte zu senken. Das Ziel dieser Massnahme ist es, den CO₂-Ausstoss der in der kantonalen Verwaltung im Einsatz stehenden Personenwagen bis ins Jahr 2028 auf mindestens die Hälfte des Ausstosses des Jahres 2017 zu senken. Dieser Prozess wird nicht beschleunigt, indem der Kanton verpflichtet wird, für die kantonalen Fahrzeuge Verkehrssteuern zu bezahlen. Die Besteuerung der kantonalen Fahrzeuge hätte folglich keine Lenkungswirkung. Die Regierung ist daher der Auffassung, dass Fahrzeuge des Kantons weiterhin von der Verkehrssteuer befreit sein sollen.

Anderes Steuermodell

Zwei Parteien und eine Gemeinde sind der Meinung, die Verkehrssteuern sollten nicht aufgrund des Steuermodells A bemessen werden. Die Neukonzeption der Strassenverkehrssteuern müsse im Einklang mit dem AGD stehen und klar zu einer Ökologisierung des Verkehrs beitragen. Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele seien die Steuermodelle B und C deutlich wirkungsvoller. Deshalb sei eines dieser Steuermodelle zu wählen. Vereinzelt wird gefordert, ein neues Modell zu erarbeiten, damit die Strassenverkehrssteuern effektiv zur Ökologisierung des Verkehrs beitragen.

Die EBP AG hat für den Kanton Graubünden verschiedene Steuermodelle entwickelt. Die drei Steuermodelle, welche die mit dem vorliegenden Projekt verfolgten Ziele am besten umsetzen, hat sie eingehender geprüft und bewertet. Von diesen drei Steuermodellen favorisiert die Regierung das Steuermodell A. Dieses basiert auf den bewährten Bemessungsgrössen «Gesamtgewicht» und «Normleistung» und zeichnet die derzeitige Tarifstruktur nach. Die Steuermodelle B und C unterscheiden sich vom Steuermodell A primär dadurch, dass sie als Bemessungsgrösse einen «energiespezifischen Gewichtsanteil», im Fall des Steuermodells B kombiniert mit einem «energiespezifischen Leistungsanteil» wählen. Damit berücksichtigen diese Steuermodelle den Energieverbrauch und die Emissionen während des gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs; sie beziehen also die gesamte

Wirkungskette für die Fortbewegung von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in kinetische Energie mit ein. Aus ökologischer Sicht sind diese Steuermodelle deshalb gegenüber dem Steuermodell A zu bevorzugen. Die Steuermodelle B und C führen indessen dazu, dass die Steueransätze jährlich überprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssen, um gleich viele Einnahmen generieren zu können, da die Fahrzeuge tendenziell immer nachhaltiger werden. Die Steuermodelle B und C sind im Vollzug deshalb aufwändiger als das Steuermodell A. Ausserdem bergen sie die Gefahr, dass die Akzeptanz der Verkehrssteuern abnehme und mehr Streitigkeiten entstünden, weil die Halterinnen und Halter nicht nachvollziehen können, weshalb sie für ihr Fahrzeug immer höhere Verkehrssteuern bezahlen müssen. Schliesslich kennt kein Kanton ein solches Steuermodell, weshalb bei dessen Umsetzung nicht auf die Erfahrungen anderer Kantone zurückgegriffen werden kann. Aus diesen Gründen hat sich die Regierung gegen die Steuermodelle B und C und für das Steuermodell A entschieden.

Verdeckte Steuererhöhungen

Eine Partei und zwei Verbände fordern, dass in der Botschaft transparent beschrieben werde, wie die vorgesehene Ertragsstabilität und -neutralität erreicht werde. Aufgrund der Berechnungen entstehe der Eindruck, dass die Einnahmen aus den Verkehrssteuern zunehmen. So nähmen die Verkehrssteuern beim Steuermodell A gemäss der Beispieltabelle mit den 38 meist-verkauften Personenwagen bei 35 Personenwagen teilweise erheblich zu. Lediglich bei drei Personenwagen reduzierten sich die Verkehrssteuern. Die Regierung habe in der Botschaft darzulegen, dass mit dem Steuermodell A keine verdeckten Mehrbelastungen vorgenommen würden.

Mit der vorliegenden Revision werden die Verkehrssteuern technologie-neutral ausgestaltet. Neu sollen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben grundsätzlich gleich hohe Verkehrssteuern bezahlen wie vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dies führt dazu, dass Fahrzeuge, die nach dem geltenden Recht von unbefristeten Steuerermässigungen von bis zu 80 % profitieren, nach neuem Recht deutlich mehr Verkehrssteuern bezahlen müssen. Es trifft aber nicht zu, dass gemäss dem Steuermodell A nahezu alle Personenwagen mehr Verkehrssteuern zu zahlen hätten als nach geltendem Recht. Dasselbe gilt für das in der Botschaft vorgeschlagene Steuermodell A1. Gemäss dem Steuermodell A1 reduzieren sich für rund 40 % der Personenwagen die Verkehrssteuern gegenüber heute. Für eine Mehrheit der Personenwagen nehmen sie im Vergleich zum geltenden Recht indessen zu (vgl. Abbildung 7). Die fraglichen Steuererhöhungen bleiben aber insgesamt moderat: In den meisten Fällen bewegen sie sich zwischen 1–10 % (22.6 %) bzw. 10–30 % (21.1 %). Nur bei rund 12 % der Personenwagen erhöhen sich

die Steuern im Vergleich zur geltenden Regelung stärker.³² Dabei handelt es sich vorwiegend um Elektrofahrzeuge, die aktuell von einer Steuerermässigung von 80 % profitieren.

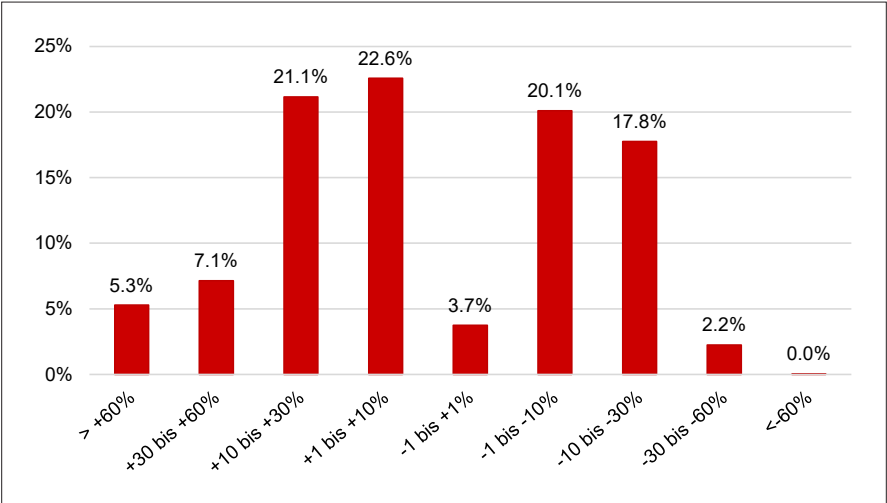


Abbildung 7: Steuer mit Bonus gemäss Steuermodell A1 im Vergleich zur bisherigen Steuer

³² Vgl. auch Anhang 2, in welchem die Verkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A1 ausgewiesen sind.

IV. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz

Bezeichnung des Gesetzes

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 bestimmt, die 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

Der Verkehr mit Motorfahrzeugen und Anhänger ist auf dem gesamten Kantonsgebiet ohne Bewilligung erlaubt, wenn hiermit öffentliche Aufgaben erfüllt werden, welche die Regierung bestimmt (vgl. Art. 5 EGzSVG i.V.m. Art. 10 RVzEGzSVG).³³ Diese Rechtslage widerspiegelt sich im Wortlaut von Art. 5 EGzSVG nur unzureichend. Wird Art. 5 EGzSVG isoliert betrachtet, so entsteht der Eindruck, der Motorfahrzeugverkehr sei auf dem gesamten Kantonsgebiet zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben bewilligungsfrei gestattet. Dies entspricht nicht der Bedeutung von Art. 5 EGzSVG. Des-

³³ Botschaft Heft Nr. 14/2007–2008, S. 793 ff., S. 801.

halb wurde die fragliche Bestimmung im Rahmen der vorliegenden Revision umformuliert. Diese Änderung hat keinen Einfluss auf den Regelungsinhalt.

2. Verkehrsregelung

Die Art. 5–8 E-EGzSVG werden grundsätzlich unverändert aus dem geltenden Recht übernommen (vgl. Art. 6–9 EGzSVG). Die vorliegende Totalrevision soll aber genutzt werden, um Art. 7 (Gemeindestrassen) und Art. 8 EGzSVG (Zufahrtsbewilligungen) klarer zu fassen.

Die wesentliche Änderung betrifft die Verkehrsregelung für die Gemeindestrassen. Gemäss Art. 7 Abs. 3 EGzSVG kann die Regierung Gemeinden mit entsprechend ausgebauter Organisation des Polizei- und des Baufachwesens gestatten, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen selbständig zu regeln und zu signalisieren. Vorbehalten bleibt die Signalisation der Kantonsstrassen. Diese Regelung lässt offen, wie die betreffende öffentliche Aufgabe übertragen wird. Sie könnte dahingehend verstanden werden, dass die Regierung die Gemeinden in einer Verfügung ermächtigt, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen selbständig zu regeln und zu signalisieren. Tatsächlich wird die fragliche Aufgabe durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag übertragen, in welchem die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, insbesondere die Entschädigung der berechtigten Gemeinde geregelt ist. Neu soll dies ausdrücklich in Art. 6 Abs. 3 E-EGzSVG festgehalten werden.

Die Regierung schlägt im Weiteren vor, in Art. 6 Abs. 4 E-EGzSVG die besondere Rechtsmittelordnung zu verankern, die aktuell in Art. 20 EGzSVG normiert ist. Dadurch kann der Abschnittstitel «5. Rechtspflege» aufgehoben werden, da darin nur der besondere Rechtsmittelzug zur Anfechtung von Entscheiden, welche die Gemeinden gestützt auf Art. 7 Abs. 3 EGzSVG fällen, geregelt ist. Diese Änderung ist primär von systematischer Bedeutung. Die vorgeschlagenen Neuerungen beinhalten keine inhaltlichen Änderungen.

Schliesslich wurde Art. 8 Abs. 1 E-EGzSVG (Zufahrtsbewilligungen) geringfügig angepasst, damit er der geltenden Praxis entspricht und verständlicher wird.

3. Strassenverkehrssteuern

Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern und den übrigen Abgaben des Strassenverkehrsamts fliessen in die Strassenrechnung, soweit sie die Ausgaben des Strassenverkehrsamts und die verkehrsbezogenen Aufgaben der Kantonspolizei übersteigen (Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG). Bei den Verkehrssteuern handelt es sich folglich um Sondersteuern, die einem bestimmten Kreis von Steuerpflichtigen auferlegt werden, weil sie als Verursacher/in in einem besondere Zusammenhang zu bestimmten staatlichen Ausgaben ste-

hen (sog. Kostenanlastungssteuern).³⁴ Besteuert werden hiermit allerdings nicht Vorgänge des Rechts- und Wirtschaftsverkehrs, wie dies für Verkehrssteuern üblich ist, sondern Motorfahrzeuge und Anhänger.³⁵ Deshalb schlägt die Regierung vor, neu anstelle des Begriffs der «Verkehrssteuern» jenen der «Strassenverkehrssteuern» zu verwenden. Hierbei handelt es sich lediglich um eine terminologische Anpassung.

3.1. Allgemeine Grundsätze

Art. 9 Steuerpflicht

Diese Regelung entspricht inhaltlich dem geltenden Recht (Art. 10 EGzSVG, Art. 13 Abs. 1 und 3 RVzEGzSVG).

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*.³⁶ Sie bietet sich aus Praktikabilitätsgründen an. Das Strassenverkehrsamt geht davon aus, dass die neue Rundungsregelung weder zu Mehr- noch zu Mindereinnahmen führt.

Art. 10 Steuerbefreiung

Die Steuerbefreiungsgründe sind aktuell in Art. 12 EGzSVG und Art. 1 Ziff. 14 der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger normiert. Sie werden neu in Art. 10 E-EGzSVG aufgenommen.

Dabei soll bereits aus dem Gesetz hervorgehen, ob eine Steuerbefreiung von Amtes wegen oder auf Gesuch hin gewährt wird (Art. 10 Abs. 2 E-EGzSVG). Wie nach geltendem Recht braucht es nur ein Gesuch für Steuerbefreiungen, die durch eine dauerhafte Beeinträchtigung in der Mobilität der Halterin bzw. des Halters oder einer ihrer Angehörigen begründet sind, da das Strassenverkehrsamt den rechtserheblichen Sachverhalt hier im Einzelfall abklären muss. In den anderen Fällen ergeben sich alle relevanten Informationen aus dem Informationssystem Verkehrszulassung. Dies ermöglicht es dem Strassenverkehrsamt, die Steuerbefreiung von Amtes wegen zu gewähren. Diese Rechtslage wird im E-EGzSVG zum Ausdruck gebracht, indem die von Amtes wegen zu gewährenden Steuerbefreiungsgründe in Art. 10 Abs. 1 E-EGzSVG verankert werden, während die auf Gesuch hin zu gewährenden Steuerbefreiungsgründe in Art. 10 Abs. 2 E-EGzSVG aufgenommen werden.

³⁴ BGE 124 | 289 E. 3a.

³⁵ MARKUS REICH, Steuerrecht, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2020, S. 25.

³⁶ § 36 der Verordnung des Kantons Aargau über die Steuern und Abgaben im Strassenverkehr (755.111), § 8 Abs. 4 der Verordnung des Kantons Luzern zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung, Nr. 777), § 7 Abs. 2 des Gesetzes des Kantons Zug über die Steuern im Strassenverkehr (751.22).

Die geltenden Steuerbefreiungsgründe sollen sodann insofern ergänzt werden, als neu für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs keine Strassenverkehrssteuer mehr geschuldet sind (vgl. dazu die Ausführungen unter III.3.1.). Die entsprechende Regelung wurde in Anlehnung an die derzeitige Praxis zu Art. 13 Abs. 1 lit. c EGzSVG ausgestaltet, soweit sich diese Regelung auf den öffentlichen Verkehr bezieht. Demgemäss sollen alle Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, von den Strassenverkehrssteuern befreit werden. Diese Fahrzeuge verfügen über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamts für Verkehr, wovon das Strassenverkehrsamt Kenntnis hat. Das Strassenverkehrsamt kann die entsprechenden Fahrzeuge daher von Amtes wegen von der Strassenverkehrssteuer befreien. Nicht relevant für die Steuerbefreiung ist, ob diese Fahrzeuge noch anderweitig Verwendung finden. Selbst wenn dies der Fall ist, haben sie keine Strassenverkehrssteuern zu bezahlen. Das Strassenverkehrsamt muss also nicht prüfen, in welchem Umfang ein Fahrzeug im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt wird. Für alle Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, sind keine Strassenverkehrssteuern geschuldet.

Art. 11 Steuerermässigung

Die Steuerermässigung ist derzeit in Art. 13 EGzSVG geregelt. Die betreffenden Regelungen werden in verschiedener Hinsicht angepasst. Zum einen wird neu – wie bei der Steuerbefreiung – auf Gesetzesebene kenntlich gemacht, welche Steuerermässigungsgründe von Amtes wegen (Art. 11 Abs. 1, 2 und Abs. 3 teilweise E-EGzSVG) und welche auf Gesuch hin gewährt werden (Art. 11 Abs. 3 teilweise E-EGzSVG). Zum anderen wird die Mehrheit der Steuerermässigungsgründe angepasst.

Kommunale und regionale Fahrzeuge (Art. 11 Abs. 1 E-EGzSVG)

In Art. 11 Abs. 1 E-EGzSVG wird die heutige Praxis zu Art. 13 Abs. 1 lit. a 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.

Bonussystem für umweltfreundliche Fahrzeuge (Art. 11 Abs. 2 E-EGzSVG)

Nicht beibehalten werden kann das aktuelle Bonussystem für emissionsarme Fahrzeuge, da die Strassenverkehrssteuern ansonsten ihre Finanzierungsfunktion nicht mehr erfüllen können. Deshalb muss die Dauer und das Ausmass der Steuerermässigungen reduziert werden. Die Gründe für diese Regelungen wurden bereits erläutert (vgl. dazu die vorstehenden Ausführungen unter II.3.7.1 und III.3.1.). Die Regierung wird die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen.

Motorfahrzeuge und Anhänger im öffentlichen Dienst (Art. 11 Abs. 3 E-EGzSVG)

Anzupassen ist im Weiteren die Steuerermässigung für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst. Gemäss Art. 13 Abs. 1 lit. b EGzSVG wird die Verkehrssteuer bis 50 % ermässigt für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, die hierzu besonders eingerichtet sind und soweit sie für diese Zwecke verwendet werden. Diese Regelung bezieht sich auch auf Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden. Für diese Fahrzeuge sind zukünftig keine Strassenverkehrssteuern mehr zu bezahlen, und zwar auch dann, wenn sie noch anderweitig eingesetzt werden (vgl. Art. 10 Abs. 1 lit. d E-EGzSVG). Diese Neuerung wirkt sich einerseits insofern auf den Steuerermässigungsgrund für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst aus, als die Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt, von dessen Anwendungsbereich auszunehmen sind. Andererseits ist auch hier darauf zu verzichten, die Steuerermässigung vom Umfang des Einsatzes der Fahrzeuge für öffentliche Aufgaben abhängig zu machen. Künftig beträgt die Steuerermässigung einheitlich 50 %. Dadurch kann der Vollzug erheblich erleichtert werden.

Die betreffende Steuerermässigung gewährt das Strassenverkehrsamt von Amtes wegen, wenn die hierfür erforderlichen Angaben im Informationssystem Verkehrszulassung enthalten sind. Ansonsten ist hierfür ein Gesuch der Halterin bzw. des Halters erforderlich.

Steuerermässigung für Personen, die in der Mobilität beeinträchtigt sind (Art. 11 Abs. 4 E-EGzSVG)

Gemäss Art. 13 Abs. 1 lit. c EGzSVG wird die Verkehrssteuer bis 50 % ermässigt für ein Fahrzeug pro Halterin oder Halter, sofern sie oder deren Angehörige infolge ständiger gesundheitlicher Beeinträchtigung auf ein solches angewiesen sind, es aber nicht mehrheitlich deswegen eingesetzt wird. Dieser Steuerermässigungsgrund ist anzupassen, da danach das Ausmass der Steuerermässigung abhängig ist von der Nutzung des Fahrzeugs durch dauerhaft in ihrer Mobilität beeinträchtigte Personen. Neu sollen nur mehr fixe Steuerermässigungsansätze vorgesehen werden. Der betreffende Steuer-

ermässigungsgrund ist folglich insofern anzupassen, als das Strassenverkehrsamt die Strassenverkehrssteuern in diesen Fällen stets um 50% reduziert (Art. 11 Abs. 4 E-EGzSVG). Im Übrigen entspricht die neue Regelung dem geltenden Recht; die diesbezüglich vorgenommenen Änderungen sind nur von terminologischer Bedeutung.

Art. 12 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 aktuelle Regelung unverändert.

3.2. Steuerberechnung

Art. 13 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.4.1).

Während das Gesamtgewicht und die Normleistung bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unverändert zu berücksichtigen sind (Art. 13 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 batterieelektrische Fahrzeuge 80% des gesamten Gewichts und 70% der gesamten Normleistung, für Plug-in-Hybridfahrzeuge 90% des gesamten Gewichts und 85% der gesamten Normleistung (Art. 13 Abs. 3 E-EGzSVG). Mit diesen technischen Ausgleichswerten werden die verschiedenen Antriebstechnologien einander nach dem jetzigen Stand der Technik 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 Ungleich-

behandlungen 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 Fahrzeuge mit unterschiedlicher Antriebstechnologie steuerlich gleich behandeln zu können (Art. 13 Abs. 4 E-EGzSVG).

Art. 14 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. 15 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 beträgt bis zu einer Normleistung von 75 kW 56.70 Franken pro angebrochene 12.5 kW. Für eine Normleistung über 75 kW wird zusätzlich ein Betrag von 28.35 Franken pro angebrochene 12.5 kW erhoben (Art. 15 Abs. 1 E-EGzSVG). Im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage wurde die vorgeschlagene Regelung damit abgeändert, um zu verhindern, dass sich die Strassenverkehrssteuern für leistungsstarke Motorräder verdoppeln.

Art. 15 Abs. 2 E-EGzSVG entspricht Art. 1 Abs. 1 Ziff. 7 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger.

Art. 16 Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge

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

Art. 17 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. 18 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. 18 E-EGzSVG sollen im Weiteren die Strassenverkehrssteuern für die Fahrzeugarten normiert werden, bei denen die derzeitigen hubraum-

basierten Strassenverkehrssteuern durch eine Gewichtsteuer abgelöst werden sollen. Regelungstechnisch wird dies umgesetzt, indem die Strassenverkehrssteuern jeweils auf der Grundlage eines einfachen Steuersatzes festgelegt werden, der vom Gesamtgewicht abhängt.

Art. 19 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. 20 Besondere Steuern,

1. Motorwagen, andere Motorfahrzeuge und Anhänger mit Händler-schildern

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

Art. 21 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. 21 Abs. 1 E-EGzSVG).

Der Zuschlag pro weiteres Fahrzeug beträgt weiterhin 20 % des massgeblichen Steuerbetrags (Art. 21 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 anderen Fahrzeuge mit Wechselschildern.

Art. 22 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, Strassenver-

kehrssteuern 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. 22 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 (Art. 22 Abs. 2 E-EGzSVG).

4. Strassenverkehrsgebühren

Die Strassenverkehrsgebühren sind derzeit in Art. 11 und Art. 14 EGzSVG geregelt. Die betreffenden Regelungen sollen in Art. 23 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 die maximale Gebühr 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. 23 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 zulässig.³⁷

³⁷ BGE 134 | 293 E. 3.2; vgl. auch ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, Zürich/St. Gallen 2020, N. 1208.

Das Strassenverkehrsamt 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 in das E-EGzSVG aufzunehmen.

Art. 24 Ordnungsbussenverfahren

Art. 24 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. Deshalb benötigt 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 RVzEGzSVG konkretisiert. Die betreffenden Regelungen werden praxisgemäss 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 Halterinnen und Halter weiterhin von Steuerermässigungen im Umfang von 60 bis 80 % profitieren. Damit wären sie deutlich bessergestellt als Halterinnen und Halter, deren Fahrzeuge nach dem Inkrafttreten des neuen Rechts im Kanton Graubünden immatrikuliert werden, die maximal eine Steuerermässigung von 50 % beanspruchen könnten. 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. 25 Abs. 1 E-EGzSVG).

Um den Übergang vom aktuellen zum neuen Ermässigungsmodell für die betroffenen Halterinnen und Halter abzufedern, sollen diese weiterhin von Steuerermässigungen profitieren, wenn sie die Voraussetzungen von Art. 11 Abs. 2 E-EGzSVG erfüllen (Art. 25 Abs. 2 E-EGzSVG). Mit dem Inkrafttreten des neuen Rechts fällt die Steuerermässigung somit nur

für Halterinnen und Halter mit emissionsarmen Motorfahrzeugen mit herkömmlichem Antriebssystem dahin. In den anderen Fällen reduziert sich die Steuerermässigung. Damit profitieren diese Halterinnen und Halter nochmals während acht Jahren (Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss) bzw. während vier Jahren (emissionsarme Fahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen) von Steuerermässigungen (vgl. Art. 11 Abs. 2 E-EGzSVG).

2. Fremdänderungen

2.1. 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 wurde mit dem Erlass des BKIG ergänzt. Danach erhöht sich der Mindestbeitrag auf 50 % der Verkehrssteuern, wenn die Strassenschuld 100 Millionen Franken übersteigt.

Diese Regelungen sind 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 Strassenverkehrsamt und für die verkehrsbezogenen Aufgaben der Kantonspolizei in die Strassenrechnung fliessen. Diese Regelung ist anzupassen, weil die «Verkehrssteuern» neu als «Strassenverkehrssteuern» bezeichnet werden. Diese Gelegenheit soll genutzt werden, um Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG zu vereinfachen und zu verdeutlichen.

Soweit sich Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG auf das Strassenverkehrsamt bezieht, legt er fest, dass alle Einnahmen des Strassenverkehrsamts nach Abzug der Aufwendungen des Strassenverkehrsamts der Strassenrechnung zukommen. Hierzu genügt es vorzusehen, dass alle vom Strassenverkehrsamt erhobenen Abgaben in die Strassenrechnung fliessen, soweit sie die Ausgaben des Strassenverkehrsamts übersteigen. Der Begriff der «Abgaben» erfasst sämtliche Geldleistungen, die Dritte dem Strassenverkehrsamt im Strassen- und Schifffahrtsbereich entrichten. Darin sind auch die Strassenverkehrssteuern enthalten. Sie müssen folglich nicht ausdrücklich in Art. 56 Abs. 1 lit. b StrG erwähnt werden.

Im Weiteren soll der Begriff der «Ordnungsbussen» präzisiert werden. Seit dem 1. Januar 2018 werden im eidgenössischen Ordnungsbussenverfahren nicht mehr nur strassenverkehrsrechtliche Straftatbestände 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» umfasst alle diese Ordnungsbussenverfahren. 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. bbis E-StrG).

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

2.2. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt

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 ist daher aufzuheben.

V. Gute Gesetzgebung

Die Grundsätze der «Guten Gesetzgebung» gemäss den regierungsrätlichen Vorgaben werden mit dieser Gesetzesvorlage beachtet (vgl. Beschluss der Regierung vom 16. November 2010, Protokoll Nr. 1070/2010).

VI. Totalrevision der RVzEGzSVG

Die Regierung beabsichtigt, aufgrund der vorliegenden Revision die RVzEGzSVG anzupassen. Die RVzEGzSVG enthält Ausführungs- und Vollzugsbestimmungen zum SVG und zum EGzSVG. Sie bestimmt die zuständigen Behörden, regelt den Bezug von Strassenverkehrssteuern, die Abgabe von Kontrollschildern sowie gewisse Aspekte des strassenverkehrsrechtlichen Ordnungsbussenverfahrens und des ordentlichen Strafverfahrens. Die RVzEGzSVG wurde seit ihrem Erlass zehn Mal revidiert. Diese Revisionen haben dazu geführt, dass die ursprüngliche Gliederung der RVzEGzSVG nicht mehr restlos überzeugt. Wegen der Neukonzeption der Strassenverkehrssteuern müssen sodann sämtliche Regelungen revidiert werden, welche die Strassenverkehrssteuern betreffen (Art. 11–16 RVzEGzSVG). Deshalb wird die Regierung die RVzEGzSVG voraussichtlich einer Totalrevision unterziehen, um sie an das neue Recht anzupassen.

Inhaltlich zu überarbeiten sind aufgrund der Totalrevision des EGzSVG primär die Regelungen, die sich mit den Strassenverkehrssteuern befassen. Neu soll der Beginn und das Ende der Steuerpflicht gesondert geregelt werden. Diese Regelungen sollen Klarheit darüber schaffen, ab wann und bis wann die Strassenverkehrssteuern geschuldet sind.

Im Weiteren beabsichtigt die Regierung, die Rechnungstellung zu regeln. Hier soll ausdrücklich festgelegt werden, dass die Rechnungsstellung nicht als beschwerdefähiger Entscheid gilt. Steuerpflichtige Halterinnen und Halter können innert zehn Tagen seit der Zustellung der Rechnung einen beschwerdefähigen Entscheid verlangen. Dieser kann alsdann mit Verwaltungsbeschwerde beim DJSG angefochten werden (Art. 28 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege [VRG; BR 370.100]).

Neu zu regeln sind in der RVzEGzSVG schliesslich die Steuersätze für Motorfahrzeuge mit Tagesausweis. Die betreffenden Ansätze werden voraussichtlich unverändert aus Art. 1 Ziff. 15 Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger übernommen.

VII. 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 vorliegenden Gesetzesvorlage beschränken sich folglich auf die Kosten für die Anpassung des EDV-Programms «cari». Hiermit wird das Strassenverkehrsamt das Unternehmen beauftragen, welches ihm das EDV-Programm «cari» zur Verfügung stellt. Das Strassenverkehrsamt rechnet mit Kosten von ungefähr 100 000 Franken.

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.

VIII. Inkraftsetzung

Die Regierung beabsichtigt, dem Grossen Rat die vorliegende Gesetzesvorlage in der Februarsession 2026 zum Beschluss vorzulegen. Nimmt der Grosse Rat die Vorlage an und wird dagegen kein Referendum ergriffen, so ist das EDV-Programm «cari» an die neuen steuerlichen Anforderungen anzupassen. Das Strassenverkehrsamt wird hiermit – wie bereits festgehalten – den Anbieter des EDV-Programms «cari» beauftragen (vgl. die Ausführungen unter VII.1.). Dieser benötigt für die erforderlichen Anpassungen und deren Testung zumindest acht Monate. Erweist sich diese Prognose als zutreffend, so kann die vorliegende Vorlage auf den 1. Januar 2027 in Kraft gesetzt werden.

IX. Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger

Das geltende Recht bestimmt die Bemessungsgrundlagen für die Verkehrssteuern und die Obergrenzen für die einzelnen Verkehrssteuern auf Gesetzesebene (Art. 10 Abs. 1–3 EGzSVG). Im Übrigen ermächtigt das EGzSVG den Grossen Rat, die Steuersätze festzulegen und zu bestimmen, welches Bemessungskriterium auf die verschiedenen Fahrzeuge anzuwenden ist.

Dieser Regelungsansatz soll mit der vorliegenden Revision aufgegeben werden. Das E-EGzSVG bestimmt sowohl die Bemessungsgrundsätze als auch die Steueransätze. Einzige Ausnahme bilden die Strassenverkehrssteuern, die für Motorfahrzeuge mit Tagesausweisen geschuldet sind. Hier wird nur die Art der Bemessung (Tagespauschale) und der maximale Steuerbetrag (30 Franken) auf Gesetzesebene festgelegt (Art. 22 Abs. 1 E-EGzSVG). Die Höhe der Tagespauschalen und des zur Sicherheit zu hinterlegenden Depots regelt die Regierung auf Verordnungsebene (Art. 22 Abs. 2 E-EGzSVG). Davon abgesehen werden neu alle Regelungen, die aktuell in der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger enthalten sind, im E-EGzSVG verankert sein. Die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger ist folglich nicht mehr erforderlich, wenn das E-EGzSVG in Kraft tritt. Die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger kann in diesem Fall aufgehoben werden.

Anders verhält es sich, wenn der Grosse Rat die vorliegende Vorlage ablehnt. In diesem Fall bleibt das EGzSVG unverändert. Dies bedeutet unter anderem, dass der Grosse Rat die Steuersätze weiterhin festzulegen hat und zu bestimmen hat, welches Bemessungskriterium auf die verschiedenen Fahrzeuge anzuwenden ist. Dasselbe gilt, wenn das Referendum gegen das E-EGzSVG ergriffen und das Volk das E-EGzSVG ablehnt. In diesen Fällen ist die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger weiterhin erforderlich und damit beizubehalten. Die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger ist somit nur aufzuheben, wenn der Grosse Rat das E-EGzSVG annimmt und die Referendumsfrist gegen diese Vorlage unbenutzt abläuft oder das Bündner Stimmvolk der Vorlage zustimmt.

Diese Abhängigkeit zwischen dem E-EGzSVG und der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger ist auch bei der Inkraftsetzung des Aufhebungsbeschlusses zu beachten. Die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger darf erst ausser Kraft treten, wenn das E-EGzSVG in Kraft gesetzt wird. Am einfachsten lässt sich dies gewährleisten, wenn die Regierung den Aufhebungsbeschluss

gleichzeitig mit dem E-EGzSVG und der revidierten RVzEGzSVG in Kraft setzen kann. Deshalb wird der Grosse Rat ersucht, die Regierung zu ermächtigen, den Beschluss betreffend die Aufhebung der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger in Kraft zu setzen.

X. Anträge

Gestützt auf diese Botschaft beantragen wir Ihnen:

1. auf die Vorlage einzutreten;
2. der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) zuzustimmen. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum;
3. die Verordnung des Grossen Rates über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (BR 870.120) aufzuheben, sofern die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft tritt;
4. den Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden als erledigt abzuschreiben.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Standespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Namens der Regierung
Der Präsident: *Caduff*
Der Kanzleidirektor: *Spadin*

Anhänge

1. Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A

	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 Born	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%

2. Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell A1

	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	329	-13%	380	329	-13%
	Fiat Panda	Benzin	332	387	17%	332	387	17%
	VW Up	Elektro	451	293	-35%	90	146	63%
	Fiat 500e	Elektro	451	339	-25%	90	169	88%
Kleinwagenklasse	VW Polo	Benzin	332	411	24%	332	411	24%
	Dacia Sandero	Benzin	332	391	18%	332	391	18%
	Renault Zoe	Elektro	451	397	-12%	90	198	120%
	Mini Cooper SE	Elektro	451	392	-13%	90	196	117%
Untere Mittelklasse	VW Golf	Benzin-Hybrid	475	508	7%	475	508	7%
	Skoda Fabia	Benzin	332	402	21%	332	402	21%
	Cupra Born	Elektro	496	487	-2%	99	244	146%
	VW ID.3	Elektro	496	489	-1%	99	244	146%
Mittelklasse	Skoda Octavia	Diesel	570	558	-2%	570	558	-2%
	BMW 3er	Diesel-Hybrid	570	642	13%	570	642	13%
	KIA EV6	Elektro	526	534	2%	105	267	154%
	VW ID.4	Elektro	556	551	-1%	111	276	148%
Obere Mittelklasse	Mercedes-Benz E-Klasse	Diesel	570	651	14%	570	651	14%
	BMW 5er	Diesel-Hybrid	570	690	21%	570	690	21%
	Tesla Model 3	Elektro	496	774	56%	99	387	290%
	Polestar 2	Elektro	541	732	35%	108	366	238%
Luxusklasse	BMW 8er	Benzin	809	889	10%	809	889	10%
	Mercedes-Benz S-Klasse	Benzin-Hybrid	809	1120	39%	809	1120	39%
	Porsche Taycan	Elektro	586	869	48%	117	435	270%
	Mercedes-Benz EQS	Elektro	632	949	50%	126	474	275%
Coupés/Sportwagen	Porsche 911	Benzin	1000	1309	31%	1000	1309	31%
	Ferrari F8	Benzin	1047	1408	34%	1047	1408	34%
	Audi e-tron GT quattro	Elektro	586	847	44%	117	424	261%
Cabrios / Roadster	Mini Cabrio	Benzin	570	517	-9%	570	517	-9%
	Jeep Wrangler	Benzin	570	809	42%	570	809	42%
	Fiat 500 Cabrio	Elektro	451	345	-23%	90	173	92%
Geländewagen (SUV)	Audi Q3	Benzin-Hybrid	475	549	16%	475	549	16%
	VW Tiguan	Diesel	570	655	15%	570	655	15%
	Volvo XC40	Elektro	556	740	33%	111	370	232%
	Skoda Enyaq iV	Elektro	556	550	-1%	111	275	147%
Vans	Seat Alhambra	Diesel	570	686	20%	570	686	20%
	VW Touran	Benzin	475	582	23%	475	582	23%
	Mercedes-Benz EQV	Elektro	677	687	1%	135	343	154%
	Citroen e-Berlingo	Elektro	496	445	-10%	99	223	125%

3. Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell B

	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 Born	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%

4. Strassenverkehrssteuern für die meistverkauften Personenwagen nach dem Steuermodell C

	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 Modell 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	Diesel-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	753	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%

5. Abkürzungsverzeichnis/Abreviaziuns/Elenco delle abbreviazioni

ANU	Amt für Natur und Umwelt
<i>UNA</i>	<i>Uffizi per la natira e l'ambient</i>
<i>UNA</i>	<i>Ufficio per la natura e l'ambiente</i>
BEV	batterie-elektrische Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor
<i>BEV</i>	<i>vehichels electrics senza motor termic, che van cun battarias</i>
<i>BEV</i>	<i>veicoli elettrici a batteria, senza motore a combustione interna</i>
BKIG	Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden (Bündner Klima- und Innovationsgesetz, BR 820.400)
<i>LGCI</i>	<i>Lescha davart la promoziun e la finanziaziun da mesiras per la protecciun dal clima e l'innovaziun en il Grischun (Lescha grischuna davart il clima e l'innovaziun; DG 820.400)</i>
<i>LGCI</i>	<i>legge concernente la promozione e il finanziamento di misure per la protezione del clima e l'innovazione nei Grigioni (legge grigionese sul clima e sull'innovazione; CSC 820.400)</i>
EPB AG	EBP Schweiz AG
<i>EBP SA</i>	<i>EBP Svizra SA</i>
<i>EBP SA</i>	<i>EBP Svizzera SA</i>
EGzumBSG	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BR 877.100)
<i>LItLNI</i>	<i>Lescha introductiva tar la Lescha federala davart la navigaziun interna (DG 877.100)</i>
<i>LI alla LNI</i>	<i>legge d'introduzione alla legge federale sulla navigazione interna (CSC 877.100)</i>
EGzSVG	Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100)
<i>LItLTV</i>	<i>Lescha introductiva tar la Lescha federala davart il traffic sin via (DG 870.100)</i>
<i>LALCStr</i>	<i>legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (CSC 870.100)</i>
E-EGzSVG	Entwurf zum EGzSVG
<i>s-LItLTV</i>	<i>sboz da la LItLTV</i>
<i>p-LALCStr</i>	<i>progetto di LACStr</i>
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.

FCEV	<p><i>Fuel Cell Electric Vehicles</i></p> <p><i>Vehichels cun cellas da carburant èn vehichels che transfurmeschan l'energia d'idrogen (u da metanol) cun agid d'ina cella da carburant en energia electrica che vegn duvrada per far ir in motor electric. Ord vista da la tecnologia dals vehichels èn FCEV e PHEV fitg sumegliants. Sch'ins po chargiar la batteria er externamain, è il FCEV in PHEV.</i></p>
FCEV	<p><i>Fuel Cell Electric Vehicles</i></p> <p><i>I veicoli a celle a combustibile sono veicoli che utilizzano una cella a combustibile per convertire l'energia dall'idrogeno (o dal metanolo) in energia elettrica, la quale viene utilizzata per alimentare un motore elettrico. Dal punto di vista della tecnologia dei veicoli, FCEV e PHEV sono molto simili. Se la batteria può essere caricata anche dall'esterno, un veicolo FCEV diventa un PHEV.</i></p>
NEFZ	<p><i>Neuer Europäischer Fahrzyklus</i></p> <p><i>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.</i></p>
NEDC	<p><i>Nov ciclus da manischar europeic</i></p> <p><i>Il NEDC è ina procedura da standard, cun la quala in vehichel vegn testà sut cundiziuns controlladas en in labor. En quest connex vegnan mesirads en in post da prova – cun sveltezzas fixas e cun chargias definidas – il consum da carburant sco er las emissiuns da substanzas nuschaivlas da vehichels.</i></p>
NEDC	<p><i>Nuovo ciclo di guida europeo</i></p> <p><i>Il NEDC è una procedura standard in cui i veicoli vengono testati in laboratorio in condizioni controllate. I veicoli vengono fatti funzionare su un banco di prova a velocità e carichi fissi e vengono misurati il consumo di carburante e le emissioni di sostanze inquinanti.</i></p>
KNHG	<p><i>Gesetz über den Natur- und Heimatschutz im Kanton Graubünden (kantonales Natur- und Heimatschutzgesetz, BR 496.000)</i></p>
LNPGR	<p><i>Lescha davart la protecziun da la natira e da la patria en il chantun Grischun (Lescha chantunala davart la protecziun da la natira e da la patria; DG 496.000)</i></p>
LCNP	<p><i>legge sulla protezione della natura e del paesaggio del Cantone dei Grigioni (legge cantonale sulla protezione della natura e del paesaggio (CSC 496.000)</i></p>
OBG	<p><i>Ordnungsbussengesetz (OBG; SR 314.1)</i></p>
LMD	<p><i>Lescha federala davart las multas disciplinaras (LMD; CS 314.1)</i></p>
LMD	<p><i>legge sulle multe disciplinari (LMD; RS 314.1)</i></p>
PHEV	<p><i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i></p> <p><i>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.</i></p>

<i>PHEV</i>	<i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i> <i>PHEV èn vehichels che funcziunan cun ina cumbinaziun da motor electric e da motor termic. La batteria po vegnir chargiada externamain.</i>
<i>PHEV</i>	<i>Normalmain pon PHEV far tranter 40 ed 80 km mo cun il motor electric.</i> <i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i> <i>I PHEV sono veicoli azionati da una combinazione di motore elettrico e motore a combustione interna; la batteria può essere caricata esternamente. Di solito i PHEV sono in grado di percorrere tra i 40 e gli 80 km in modalità puramente elettrica.</i>
PolG	Polizeigesetz des Kantons Graubünden (BR 613.000)
<i>LPol</i>	<i>Lescha da polizia dal chantun Grischun (DG 613.000)</i>
<i>LPol</i>	<i>legge sulla polizia del Cantone dei Grigioni (CSC 613.000)</i>
RVzEGzSVG	Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (BR 870.110)
<i>ORtLitLTV</i>	<i>Ordinaziun tar la Lescha introductiva tar la Lescha federala davart il traffic sin via (DG 870.110)</i>
<i>OLALCStr</i>	<i>ordinanza della legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (CSC 870.110)</i>
StrG	Strassengesetz für den Kanton Graubünden (BR 870.100)
<i>LVias</i>	<i>Lescha davart las vias dal chantun Grischun (DG 807.100)</i>
<i>LStr</i>	<i>legge stradale del Cantone dei Grigioni (CSC 807.100)</i>
StrGebV	Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr (Strassenverkehrsgebührenverordnung; BR 870.130)
<i>OTTV</i>	<i>Ordinaziun davart las taxas per il traffic sin via (DG 870.130)</i>
<i>OTCS</i>	<i>ordinanza concernente le tasse nel settore della circolazione stradale (CSC 870.130)</i>
SVG	Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01)
<i>LTV</i>	<i>Lescha federala davart il traffic sin via (CS 741.01)</i>
<i>LCStr</i>	<i>legge federale sulla circolazione stradale (RS 741.01)</i>
WLTP	Wordwide 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.
<i>WLTP</i>	<i>Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure</i> <i>WLTP è ina procedura d'examinaziun per il consum da carburant e per las emissiuns da vehichels a motor lev. En cumparegliaziun cun la procedura d'examinaziun tenor il NEDC furnescha il WLTP d'ina vart valurs ch'èn pli vischinas a la pratica e permetta da l'autra vart da cumparegljar sin l'entir mund vehichels areguard il consum e las emissiuns.</i>
<i>WLTP</i>	<i>En Svizra vala il WLTP dapi l'onn 2021.</i>
<i>WLTP</i>	<i>Wordwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure</i> <i>La WLTP è una procedura di prova per il consumo di carburante e le emissioni di veicoli a motore leggeri. Essa mira da un lato a fornire valori</i>

più prossimi alla realtà rispetto alla procedura di prova NEDC, dall'altro a rendere possibile un confronto a livello mondiale tra i veicoli in termini di consumi ed emissioni. In Svizzera la WLTP è in vigore dal 2021.

Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)

Vom [Datum]

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu: **870.100**
Geändert: 807.100 | 877.100
Aufgehoben: 870.100

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 31 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom ...,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)" BR [870.100](#) wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

¹ Dieses Gesetz regelt:

- a) den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts;
- b) die Strassenverkehrssteuern und die Strassenverkehrsgebühren;
- c) das Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr.

Art. 2 Delegation von Aufgaben

¹ Die Regierung kann bestimmte Aufgaben im Bereich des Strassenverkehrsrechts privaten Organisationen übertragen.

Art. 3 Entfernung von Fahrzeugen

¹ Die Polizei kann verkehrsbehindernd oder rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Kosten der Halterinnen oder Halter beziehungsweise der Lenkerinnen oder Lenker entfernen lassen, wenn diese nicht innert nützlicher Frist erreicht werden können.

Art. 4 Dienstliche Fahrten

¹ Der Verkehr mit Motorfahrzeugen und Anhängern ist auf dem gesamten Kantonsgebiet ohne Bewilligung zulässig, wenn er der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient, die von der Regierung in einer Verordnung festgelegt werden.

² Vorbehalten bleiben das Bundesrecht und kantonale Spezialgesetze, soweit sie abweichende Regelungen enthalten.

2. Verkehrsregelung

Art. 5 Zuständigkeiten und Verfahren

1. Kantonsstrassen

¹ Die kantonale Behörde erlässt Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und sonstige Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde ist vorgängig anzuhören, wenn von einer Regelung auf einer Kantonsstrasse auch Gemeindestrassen betroffen sind.

Art. 6 2. Gemeindestrassen

¹ Die Gemeinde regelt den örtlichen Verkehr auf Gemeindestrassen, ausgenommen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verkehrsanordnungen unterliegen der Zustimmung durch die kantonale Behörde.

² Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen bedürfen der vorgängigen Genehmigung durch die kantonale Behörde. Nach Vorliegen der Genehmigung hat die Gemeinde die beabsichtigte Verkehrsanordnung 30 Tage öffentlich aufzulegen. Nach Prüfung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen entscheidet die Gemeinde und publiziert ihren Beschluss.

³ Die Regierung kann Gemeinden mit entsprechend ausgebauter Organisation des Polizei- und des Baufachwesens durch öffentlich-rechtlichen Vertrag die Aufgabe übertragen, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen selbstständig zu regeln und zu signalisieren. Vorbehalten bleibt die Signalisation der Kantonsstrassen. Die Entschädigung ist im Vertrag zu regeln.

⁴ Entscheide von Gemeinden, die gestützt auf Absatz 3 zur selbstständigen Verkehrsregelung und -signalisation berechtigt sind, können direkt mit Verwaltungsbeschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

Art. 7 Zufahrtsbewilligungen

¹ Auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten öffentlichen Strassen ist die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft zu bewilligen, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt. Die Zufahrtsbewilligung kann auf leichte Motorwagen und Motorräder sowie auf bestimmte Zeiten beschränkt werden. Weitere Ausnahmen vom Verbot für den Motorfahrzeugverkehr können bewilligt werden, wenn sie in einem Erlass vorgesehen sind.

² Für die Bewilligungserteilung kann eine Gebühr erhoben werden.

³ Die Bewilligung für schwere Motorwagen kann nach Massgabe der Tragfähigkeit der Strasse, nach Häufigkeit der Fahrten, nach Streckenlänge und nach Gesamtgewicht des Fahrzeuges von Beiträgen an den zusätzlichen Strassenunterhalt abhängig gemacht werden.

Art. 8 Werkverkehrsdienste und private Dienste

¹ Werkverkehrsdienste und private Dienste benötigen für die Verkehrsregelung eine angemessene Ausbildung und eine entsprechende Bewilligung der kantonalen Behörde.

3. Strassenverkehrssteuern

3.1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Art. 9 Steuerpflicht

¹ Der Kanton erhebt von den Halterinnen und Haltern eine jährliche Steuer auf den Motorfahrzeugen und den Anhängern, die nach dem Bundesrecht ihren Standort im Kanton Graubünden haben (Strassenverkehrssteuer).

² Die Strassenverkehrssteuern sind für ein Kalenderjahr im Voraus geschuldet. Sie werden nach Tagen berechnet.

³ Die Strassenverkehrssteuern werden auf ganze Franken auf- oder abgerundet.

Art. 10 Steuerbefreiung

¹ Von der Strassenverkehrssteuer befreit sind:

- a) Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons;
- b) Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit;
- c) Einsatzfahrzeuge der vom Kanton anerkannten Institutionen des Gesundheits- und Sozialwesens;
- d) Arbeitsmotorfahrzeuge, die in der Regel zum Einsatzort transportiert werden;
- e) Motorfahrzeuge und Anhänger, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden;
- f) landwirtschaftliche Anhänger.

² Auf Gesuch hin wird ein einziges Motorfahrzeug von der Strassenverkehrssteuer befreit, sofern es mehrheitlich genutzt wird durch:

- a) die Halterin oder den Halter, die beziehungsweise der dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt ist;
- b) Angehörige der Halterin oder des Halters, die dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt sind.

Art. 11 Steuerermässigung

¹ Die Strassenverkehrssteuer wird um 50 Prozent ermässigt für Motorfahrzeuge und Anhänger der Gemeinden und der Regionen sowie von interkommunalen und interregionalen Rechtsträgern.

² Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für:

- a) Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss:
 - 1. bis zum 31. Dezember 2030 um 50 Prozent;
 - 2. bis zum 31. Dezember 2034 um 25 Prozent.
- b) emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, bis zum 31. Dezember 2030 um 25 Prozent.

³ Die Strassenverkehrssteuer wird um 50 Prozent ermässigt für Motorfahrzeuge und Anhänger im öffentlichen Dienst, die hierzu besonders eingerichtet sind und nicht im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden. Diese Steuerermässigung wird auf Gesuch hin gewährt, wenn die erforderlichen Informationen im Informationssystem Verkehrszulassung fehlen.

⁴ Auf Gesuch hin wird die Strassenverkehrssteuer um 50 Prozent ermässigt für steuerpflichtige Motorfahrzeuge, die genutzt werden durch:

- a) die Halterin oder den Halter, die beziehungsweise der dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt ist;
- b) Angehörige der Halterin oder des Halters, die dauerhaft in der Mobilität eingeschränkt sind.

⁵ Die Regierung regelt die weiteren Einzelheiten in einer Verordnung.

Art. 12 Steuerbezug

¹ Die Strassenverkehrssteuern werden mit der Rechnungsstellung fällig. Sie sind innert 30 Tagen seit der Rechnungsstellung zu bezahlen.

² Nicht bezahlte Strassenverkehrssteuern werden nachgefordert.

³ Zu viel bezahlte Strassenverkehrssteuern werden zurückerstattet.

⁴ Es werden weder Verzugszinsen belastet noch Vergütungszinsen ausgerichtet.

⁵ Die Regierung regelt die Einzelheiten des Steuerbezugs in einer Verordnung.

3.2. STEUERBERECHNUNG

Art. 13 Bemessungsgrundsätze

¹ Die Strassenverkehrssteuern bemessen sich nach dem Gewicht und der Leistung oder nach einer dieser Bemessungsgrössen.

² Bei Motorfahrzeugen, die ihre Antriebsenergie ausschliesslich aus einem Verbrennungsmotor beziehen, ist das Gesamtgewicht und die gesamte Normleistung zu berücksichtigen.

³ Bei Motorfahrzeugen, die ihre Antriebsenergie ganz oder teilweise aus einer extern aufladbaren Batterie oder einer Wasserstoffbrennzelle beziehen, sind das Gesamtgewicht und die Normleistung folgendermassen zu berücksichtigen:

- a) bei Plug-in-Hybrid-Motorfahrzeugen:
 - 1. Gewicht: 0,9 x Gesamtgewicht;
 - 2. Normleistung: 0,85 x kW.
- b) bei den weiteren Motorfahrzeugen:
 - 1. Gewicht: 0,8 x Gesamtgewicht;
 - 2. Normleistung: 0,7 x kW.

⁴ Die Regierung ist berechtigt, die technischen Ausgleichswerte gemäss Absatz 3 in einer Verordnung an den Stand der Technik anzupassen. Sie kann hierzu zusätzliche Differenzierungen nach Fahrzeugarten vorsehen.

Art. 14 Personenwagen

¹ Für Personenwagen setzt sich die Strassenverkehrssteuer aus einem Gewichtsanteil und einem Leistungsanteil zusammen.

² Der Gewichtsanteil beträgt 0.201 Franken pro Kilogramm.

³ Der Leistungsanteil beträgt:

- a) bis 90 kW Normleistung: Fr. 1.10 pro kW;
- b) zusätzlich über 90 bis 180 kW Normleistung: Fr. 1.65 pro kW;
- c) zusätzlich über 180 kW Normleistung: Fr. 2.20 pro kW.

Art. 15 Motorräder und Kleinmotorräder

¹ Für Motorräder und Kleinmotorräder beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 75 kW Normleistung: Fr. 56.70 pro angebrochene 12,5 kW;
- b) zusätzlich ab 75,01 kW Normleistung: Fr. 28.35 pro angebrochene 12,5 kW.

² Für Anhänger von Motorrädern und Kleinmotorrädern beträgt die Strassenverkehrssteuer 21.50 Franken.

Art. 16 Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge

¹ Für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 3500 kg: Fr. 595.80;
- b) zusätzlich von 3501 bis 6500 kg: Fr. 12.– pro angebrochene 100 kg;

-
- c) zusätzlich von 6501 bis 16 000 kg: Fr. 9.30 pro angebrochene 100 kg;
d) zusätzlich über 16 000 kg: Fr. 8.50 pro angebrochene 100 kg.

Art. 17 Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Arbeitsanhänger

¹ Für Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 3500 kg: Fr. 104.40;
b) über 3500 kg: Fr. 198.80.

² Für Arbeitsanhänger beträgt die Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 500 kg: Fr. 42.90;
b) über 500 kg: Fr. 85.80.

Art. 18 Weitere Motorfahrzeuge

¹ Für weitere Motorfahrzeuge beträgt die einfache Strassenverkehrssteuer:

- a) bis 2000 kg: Fr. 450.50;
b) zusätzlich von 2001 bis 16 000 kg: Fr. 15.10 pro angebrochene 100 kg;
c) zusätzlich über 16 000 kg: Fr. 11.30 pro angebrochene 100 kg.

² Die einfache Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) leichte und schwere Motorwagen;
b) schwere Personenwagen;
c) Lieferwagen;
d) Kleinbusse;
e) Gesellschaftswagen und Trolleybusse.

³ Die Hälfte der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) Sattelschlepper;
b) Traktoren;
c) Kleinmotorfahrzeuge;
d) dreirädrige Motorfahrzeuge;
e) Motorschlitten.

⁴ Ein Drittel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) Motorkarren;
b) Motoreinachser.

⁵ Ein Sechstel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist geschuldet für:

- a) landwirtschaftliche Traktoren;
b) landwirtschaftliche Arbeitskarren;
c) landwirtschaftliche Motorkarren;
d) landwirtschaftliche Kombinationsfahrzeuge;
e) Leichtmotorfahrzeuge.

⁶ Ein Zwölftel der einfachen Strassenverkehrssteuer ist für landwirtschaftliche Motoreinachser geschuldet.

² Die Strassenverkehrsgebühren sind so zu bemessen, dass:

- a) die gesamten Einnahmen die gesamten Ausgaben der massgeblichen Verwaltungseinheiten nicht beziehungsweise kaum übersteigen;
- b) die im Einzelfall erhobene Gebühr angemessen ist.

³ Die Strassenverkehrsgebühren betragen im Einzelfall maximal 2000 Franken. Bei besonders grossem Aufwand kann eine Gebühr von maximal 10 000 Franken erhoben werden.

⁴ Die Regierung regelt die Gebührenansätze, den Gebührenverzicht und das Verfahren zur Gebührenerhebung in einer Verordnung.

5. Strafverfahren

Art. 24 Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr

¹ Das Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr wird durch die Kantonspolizei und die dazu ermächtigten Gemeinden durchgeführt.

² Das Departement bestimmt, welche Gemeinden in welchem Umfang dazu ermächtigt sind.

³ Die Kantonspolizei führt gegen Entschädigung für die Gemeinden nach Bedarf Instruktionkurse in der Handhabung des Ordnungsbussenverfahrens durch. Der Besuch des Grundkurses sowie der Wiederholungskurse ist Pflicht.

6. Schlussbestimmungen

Art. 25 Übergangsbestimmungen

¹ Die unter altem Recht gewährten Ermässigungen für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen und alternativen Antriebssystemen erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

² Die Halterinnen und Halter profitieren weiterhin von Steuerermässigungen, wenn die Voraussetzungen von Artikel 11 Absatz 2 erfüllt sind.

II.

1.

Der Erlass "Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)" BR [807.100](#) (Stand 1. Januar 2016) wird wie folgt geändert:

Art. 55 Abs. 3 (geändert)

³ Er legt mit dem Budget den ordentlichen Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln an die Strassenrechnung fest. Dieser Beitrag beträgt mindestens 25 Prozent und höchstens 75 Prozent der ~~Verkehrssteuern~~ **Strassenverkehrssteuern**. Bei positivem Abschluss der Erfolgsrechnung kann der Grosse Rat zusätzliche Beiträge zum Abbau der Strassenschuld beschliessen. **Übersteigt die Strassenschuld 100 Millionen Franken, erhöht sich der Mindestbeitrag auf 50 Prozent der Strassenverkehrssteuern.**

Art. 56 Abs. 1

¹ Die Aufwendungen der Strassenrechnung werden insbesondere finanziert durch:

- b) **(geändert)** ~~Verkehrssteuern sowie übrige Abgaben und Ordnungsbussen, nach Abzug der Aufwendungen für das sämtliche vom Strassenverkehrsamt und für erhobene Abgaben, soweit diese die verkehrsbezogenen Aufgaben der Kantonspolizei~~ **Ausgaben des Strassenverkehrsamts übersteigen;**
- b^{bis}) **(neu)** von der Kantonspolizei erhobene strassenverkehrsrechtliche Ordnungsbussen, soweit diese die verkehrsbezogenen Ausgaben der Kantonspolizei übersteigen;

2.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (EG-zumBSG)" BR [877.100](#) (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

Art. 15 Abs. 2 (aufgehoben)

² *Aufgehoben*

III.

Der Erlass "Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)" BR [870.100](#) (Stand 1. Januar 2019) wird aufgehoben.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger

Ausserkraftsetzung vom [Datum]

Von diesem Geschäft tangierte Erlasse (BR Nummern)

Neu: —
Geändert: —
Aufgehoben: **870.120**

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 32 Abs. 1 der Kantonsverfassung,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom ...,

beschliesst:

I.

Der Erlass "Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger" BR [870.120](#) (Stand 1. Januar 2009) wird aufgehoben.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Aufhebung.

Lescha introductiva tar la Lescha federala davart il traffic sin via (LItLTV)

Dals [Data]

Relaschs tangads da questa fatschenta (numers dal DG)

Nov:	870.100
Midà:	807.100 877.100
Aboli:	870.100

Il Cussegl grond dal chantun Grischun,

sa basond sin l'art. 31 al. 1 da la Constituziun chantunala,
suenter avoir gi invista da la missiva da la Regenza dals ...,

concluda:

I.

Il relasch "Lescha introductiva tar la Lescha federala davart il traffic sin via (LItLTV)" DG [870.100](#) vegn publictà sco nov relasch.

1. Disposiziuns generalas

Art. 1 Object

¹ Questa lescha regla:

- l'execuziun dal dretg federal davart il traffic stradal;
- las taglias sin il traffic stradal e las taxas sin il traffic stradal;
- la procedura da multas disciplinaras en il traffic stradal.

Art. 2 Delegaziun d'incumbensas

¹ La Regenza po delegar tschertas incumbensas en il sector dal dretg davart il traffic stradal ad organisaziuns privatas.

Art. 3 Allontanament da vehichels

¹ Sin donn e cust da las persunas che possedan u che mainan il vehichel, po la polizia laschar allontanar vehichels che impedeschan il traffic u ch'èn vegnids parcads en moda illegala, sche las persunas respectivas na pon betg vegnir cuntanschidas a temp util.

Art. 4 Viadis da servetsch

¹ Per ademplir incumbensas publicas che la Regenza ha fixà en in'ordinaziun, è il traffic cun vehichels a motor e chars annexs permess sin tut il territori chantunal senza ch'i dovria ina permissiun.

² Resalvads restan il dretg federal e leschas chantunalas spezialas, uschenavant ch'ils decrets cuntengnan regulaziuns divergentas.

2. Regulaziun dal traffic

Art. 5 Cumpetenzas e proceduras
1. Vias chantunalas

¹ L'autorità chantunala pronunzia scumonds da charrar, restricziuns da traffic ed autras ordinaziuns per reglar il traffic sin las vias chantunalas.

² Sche er vias communalas èn pertutgadas d'ina regulaziun sin ina via chantunala, sto l'emprim vegnir tadlada la vischnanca.

Art. 6 2. Vias communalas

¹ La vischnanca regla il traffic local sin vias communalas, cun excepziun da las limitaziuns da la sveltezza. Ordinaziuns da traffic dovran il consentiment da l'autorità chantunala.

² Ordinaziuns da traffic cun signals da prescripziun u da precedenza ston l'emprim vegnir approvadas da l'autorità chantunala. Suentar l'approvaziun sto la vischnanca exponer publicamain durant 30 dis l'ordinaziun da traffic previsa. La vischnanca decida suenter l'examinaziun da las objecziuns e da las posiziuns ch'èn entradas e publitgescha ses conclus.

³ A vischnancas che han organisà correspudentamain ils fatgs da polizia e da construcziun po la Regenza delegar tras in contract da dretg public l'incumbensa da reglar e da signalisar sezzas il traffic entaifer ils cunfins communalas. Resalvada resta la signalisaziun da las vias chantunalas. L'indemnisaziun sto vegnir reglada en il contract.

⁴ Cunter decisiuns da las vischnancas ch'èn autorisadas da reglar e da signalisar sezzas il traffic sin basa da l'alineia 3, poi vegnir fatg recurs administrativ directamain tar la Regenza.

Art. 7 Permissiuns d'access

¹ Sin las vias publicas ch'èn serradas per il traffic motorisà sto vegnir concedi l'access fin a l'agen domicil u fin a l'atgna fatschenta, sche la construcziun tecnica da la via permetta quai. La permissiun d'access po vegnir restrenschiada sin automobils levs e sin motos sco er sin tscherts temps. Ulteriuras excepziuns dal scumond per il traffic motorisà pon vegnir permessas, sch'ellas èn previsas en in relasch.

² Per la concessiun d'ina permissiun po vegnir incassada ina taxa.

³ La permissiun per automobils grevs po vegnir concedida sut la cundiziun, ch'i vegnian pajadas contribuziuns al mantegniment supplementar da la via, quai a norma da la capaciad da chargia da la via, da la frequenza dals viadis, da la lunghezza da la via sco er dal pais total dal vehichel.

Art. 8 Servetschs dal traffic industrial e servetschs privats

¹ Per reglar il traffic dovran ils servetschs dal traffic industrial ed ils servetschs privats ina scolaziun adequata ed ina permissiun correspundenta da l'autorità chantunala.

3. Taglias sin il traffic stradal

3.1. PRINCIPS GENERALS

Art. 9 Obligaziun da pagar taglia

¹ Il chantun incassescha da las possessuras e dals possessurs ina taglia annuala sin ils vehichels a motor e sin ils chars annexs ch'èn staziunads tenor il dretg federal en il chantun Grischun (taglia sin il traffic stradal).

² Las taglias sin il traffic stradal ston vegnir pajadas ordavant per in onn chalendar. Ellas vegnan calculadas tenor dis.

³ Las taglias sin il traffic stradal vegnan arrundadas si u giu sin francs entirs.

Art. 10 Liberaziun da la taglia

¹ Liberads da la taglia sin il traffic stradal èn:

- a) vehichels a motor e chars annexs dal chantun;
- b) vehichels d'intervenziun d'instituziuns da la segirezza publica;
- c) vehichels d'intervenziun d'instituziuns dals fatgs da sanadad e dals fatgs socials, ch'èn renconuschidas dal chantun;
- d) vehichels a motor da lavur che vegnan per regla transportads al lieu da diever;

-
- e) vehichels a motor e chars annexs che vegnan duvrads en il traffic public da lingia tenor urari;
 - f) chars annexs agriculs.

² Sin dumonda vegn in singul vehichel a motor liberà da la taglia sin il traffic stradal, uschenavant ch'el vegn duvrà principalmain:

- a) da la possessura u dal possessur cun restricziuns da mobilitad duraivlas;
- b) da confamigliaras e confamigliars da la possessura u dal possessur, sch'ellas u els han restricziuns da mobilitad duraivlas.

Art. 11 Reducziun da la taglia

¹ La taglia sin il traffic stradal vegn reducida per 50 pertschient per vehichels a motor e chars annexs da las vischnancas e da las regions sco er da subjects giuridics intercommunals ed interregionalis.

² La taglia sin il traffic stradal vegn reducida per:

- a) vehichels a motor senza emissiun da CO₂:
 - 1. fin ils 31 da december 2030 per 50 pertschient;
 - 2. fin ils 31 da december 2034 per 25 pertschient.
- b) vehichels a motor che na retiran lur energia da propulsiun betg d'in motor termic, fin ils 31 da december 2030 per 25 pertschient.

³ La taglia sin il traffic stradal vegn reducida per 50 pertschient per vehichels a motor e chars annexs en il servetsch public, ch'èn endrizzads spezialmain per quest intent e che vegnan duvrads en il traffic public da lingia tenor urari. Questa reducziun da taglia vegn concedida sin dumonda, sche las infurmaziuns necessarias mancan en il sistem d'infurmaziun per l'admissiun a la circulaziun.

⁴ Sin dumonda vegn la taglia sin il traffic stradal reducida per 50 pertschient per vehichels a motor ch'èn suttamess a la taglia e che vegnan duvrads:

- a) da la possessura u dal possessur cun restricziuns da mobilitad duraivlas;
- b) da confamigliaras e confamigliars da la possessura u dal possessur, sch'ellas u els han restricziuns da mobilitad duraivlas.

⁵ La Regenza regla ils ulteriurs detagls en in'ordinaziun.

Art. 12 Incassament da las taglias

¹ Las taglias sin il traffic stradal èn incassablas cun la facturaziun. Ellas ston vegnir pajadas entaifer 30 dis dapi la facturaziun.

² Taglias sin il traffic stradal betg pajadas vegnan pretendidas posteriurmain.

³ Taglias sin il traffic stradal pajadas da memia vegnan restituidas.

⁴ I na vegnan adossads nagins tschains da retard e pajads nagins tschains da bunificaziun.

⁵ La Regenza regla en in'ordinaziun ils detagls da l'incassament da las taglias.

3.2. CALCULAZIUN DA LAS TAGLIAS

Art. 13 Principis da calculaziun

¹ Las taglias sin il traffic stradal vegnan calculadas tenor il pais e tenor la prestaziun u tenor ina da questas valurs da calculaziun.

² Per vehichels a motor che retiran lur energia da propulsiun mo d'in motor termic, ston vegnir resguardads il pais total e la prestaziun da norma totala.

³ Per vehichels a motor che retiran lur energia da propulsiun per part u dal tuttafatg d'ina batteria rechargiabila externamain u d'ina cella d'idrogen, ston il pais total e la prestaziun da norma vegnir resguardads sco suonda:

- a) vehichels a motor ibrids plug-in:
 - 1. pais: 0,9 x pais total;
 - 2. prestaziun da norma: 0,85 x kW.
- b) ulteriurs vehichels a motor:
 - 1. pais: 0,8 x pais total;
 - 2. prestaziun da norma: 0,7 x kW.

⁴ La Regenza è autorisada d'adattar en in'ordinaziun las valurs da cumpensaziun tecnicas tenor l'alinea 3 al stadi da la tecnica. Per quest intent po ella prevair ulteriuras differenziaziuns tenor tips da vehichel.

Art. 14 Autos da personas

¹ La taglia sin il traffic stradal per autos da personas sa cumpona d'ina cumpart dal pais e d'ina cumpart da la prestaziun.

² La cumpart dal pais importa 0.201 francs per kilogram.

³ La cumpart da la prestaziun importa:

- a) per ina prestaziun da norma fin 90 kW: 1.10 fr. per kW;
- b) supplementarmain per ina prestaziun da norma da 90 fin 180 kW: 1.65 fr. per kW;
- c) supplementarmain per ina prestaziun da norma sur 180 kW: 2.20 fr. per kW.

Art. 15 Motos e motos pitschnas

¹ La taglia sin il traffic stradal per motos e per motos pitschnas importa:

- a) per ina prestaziun da norma fin 75 kW: 56.70 fr. per mintga transcha da 12,5 kW cumenzada;
- b) supplementarmain per ina prestaziun da norma a partir da 75,01 kW: 28.35 fr. per mintga transcha da 12,5 kW cumenzada.

² La taglia sin il traffic stradal per chars annexs da motos e da motos pitschnas importa 21.50 francs.

Art. 16 Camiuns e camiuns cun remortga a sella

¹ La taglia sin il traffic stradal per camiuns e per camiuns cun remortga a sella importa:

- a) fin 3500 kg: 595.80 fr.;
- b) supplementarmain da 3501 fin 6500 kg: 12.– fr. per mintga transcha da 100 kg cumenzada;
- c) supplementarmain da 6501 fin 16 000 kg: 9.30 fr. per mintga transcha da 100 kg cumenzada;
- d) supplementarmain sur 16 000 kg: 8.50 fr. per mintga transcha da 100 kg cumenzada.

Art. 17 Maschinas, chars da lavur e chars annexs da lavur

¹ La taglia sin il traffic stradal per maschinas da lavur e per chars da lavur importa:

- a) fin 3500 kg: 104.40 fr.;
- b) sur 3500 kg: 198.80 fr.

² La taglia sin il traffic stradal per chars annexs da lavur importa:

- a) fin 500 kg: 42.90 fr.;
- b) sur 500 kg: 85.80 fr.

Art. 18 Ulteriurs vehichels a motor

¹ La taglia sin il traffic stradal simpla per ulteriurs vehichels a motor importa:

- a) fin 2000 kg: 450.50 fr.;
- b) supplementarmain da 2001 fin 16 000 kg: 15.10 fr. per mintga transcha da 100 kg cumenzada;
- c) supplementarmain sur 16 000 kg: 11.30 fr. per mintga transcha da 100 kg cumenzada.

² La taglia sin il traffic stradal simpla sto vegnir pajada per:

- a) automobils levs e grevs;
- b) autos da persunas grevs;
- c) autos da furniziun;
- d) bus pitschens;
- e) autocars e trolleybus.

³ La mesadad da la taglia sin il traffic stradal simpla sto vegnir pajada per:

- a) camiuns a sella;
- b) tractors;
- c) vehichels a motor pitschens;
- d) vehichels a motor a trais rodas;
- e) schlieusas a motor.

⁴ In terz da la taglia sin il traffic stradal simpla sto vegnir pajà per:

- a) chars a motor;
- b) vehichels a motor d'in ischigl.

⁵ In sisavel da la taglia sin il traffic stradal simpla sto vegnir pajà per:

- a) tractors agriculs;
- b) chars da lavur agriculs;
- c) chars a motor agriculs;
- d) vehichels cumbinads agriculs;
- e) vehichels a motor levs.

⁶ In dudeschavel da la taglia sin il traffic stradal simpla sto vegnir pajà per vehichels a motor agriculs d'in ischigl.

Art. 19 Chars annexs da camiuns a sella, chars annexs excepziunals ed ulteriurs chars annexs

¹ La taglia sin il traffic stradal per chars annexs da camiuns a sella importa:

- a) fin 500 kg: 87.20 fr.;
- b) supplementarmain da 501 fin 22 000 kg: 34.60 fr. per mintga transcha da 500 kg cumenzada;
- c) supplementarmain sur 22 000 kg: 17.30 fr. per mintga transcha da 1000 kg cumenzada.

² La taglia sin il traffic stradal per chars annexs excepziunals e per ulteriurs chars annexs importa:

- a) fin 500 kg: 87.20 fr.;
- b) supplementarmain da 501 fin 3500 kg: 34.60 fr. per mintga transcha da 500 kg cumenzada;
- c) supplementarmain da 3501 fin 6500 kg: 28.– fr. per mintga transcha da 500 kg cumenzada;
- d) supplementarmain da 6501 fin 18 000 kg: 18.50 fr. per mintga transcha da 500 kg cumenzada;
- e) supplementarmain sur 18 000 kg: 18.– fr. per mintga transcha da 1000 kg cumenzada.

Art. 20 Taglias spezialas

1. Automobils, auters vehichels a motor e chars annexs cun numers da vendiders da vehichels

¹ La taglia sin il traffic stradal per automobils cun numers da vendiders da vehichels importa 796.50 francs.

² La taglia sin il traffic stradal per auters vehichels a motor e chars annexs cun numers da vendiders da vehichels importa 198.80 francs.

Art. 21 2. Vehichels a motor cun numers d'immatriculaziun transferibels

¹ La taglia sin il traffic stradal per vehichels a motor cun numers d'immatriculaziun transferibels vegn incassada sin basa dal vehichel a motor ch'è suttaless a la taglia la pli auta.

² Per mintga ulteriur vehichel a motor vegn incassà in supplement da 20 pertschient da la taglia sin il traffic stradal correspondent.

Art. 22 3. Vehichels a motor cun permiss dal di

¹ La taglia sin il traffic stradal per vehichels a motor che circuleschan cun in permiss dal di vegn incassada en furma d'ina pauschala per di. La pauschala per di importa maximalmain 30 francs.

² La Regenza fixescha en in'ordinaziun l'autezza da la pauschala per di ed il deposit da segirezza che sto vegnir prestà.

4. Taxas sin il traffic stradal

Art. 23

¹ Il chantun incassescha taxas sin il traffic stradal da las personas che procuran per in act uffizial u che dumondan in servetsch en il rom da l'execuziun dal traffic stradal. En cas excepziunals poi vegnir desistì d'incassar taxas sin il traffic stradal.

² Las taxas sin il traffic stradal ston vegnir calculadas uschia, che:

- a) las entradas totalas na surpassan betg respectivamain strusch las expensas totalas da las unitads administrativas relevantas;
- b) la taxa incassada en il cas singul è commensurada.

³ Las taxas sin il traffic stradal importan en il cas singul maximalmain 2000 francs. En cas che chaschunan fitg blera lavur po vegnir incassada ina taxa da maximalmain 10 000 francs.

⁴ La Regenza regla en in'ordinaziun las tariffas da taxas, la renunzia a las taxas e la procedura d'incassar las taxas.

5. Procedura penala

Art. 24 Procedura da multas disciplinas en il traffic stradal

¹ La procedura da multas disciplinas en il traffic stradal vegn exequida da la Polizia chantunala e da las vischnancas ch'èn autorisadas da far quai.

² Il departament fixescha, tge vischnancas ch'èn autorisadas en tge dimensiun d'exequir la procedura da multas disciplinas en il traffic stradal.

³ Tenor basegn e cunter ina indemnisaziun organisescha la Polizia chantunala curs d'instrucziun per las vischnancas davart l'execuziun da la procedura da multas disciplinas. Il curs da basa sco er ils curs da repetiziun èn obligatorics.

6. Disposiziuns finalas

Art. 25 Disposiziuns transitoricas

¹ Las reducziuns ch'èn vegnidas concedidas tenor il dretg vegl per vehichels cun motors convenziunals u alternativs che chaschunan paucas emissiuns, scadan cun l'entrada en vigur da questa lescha.

² Las possessuras ed ils possessurs profitan vinavant da taglias reducidas, sche las premissas da l'artitgel 11 alinea 2 èn ademplidas.

II.

1.

Il relasch "Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias)" DG [807.100](#) (versiun dals 01-01-2016) vegn midà sco suonda:

Art. 55 al. 3 (midà)

³ Cun il preventiv fixescha el la contribuziun ordinaria or da meds publics generals per il quint da las vias. Questa contribuziun importa minimalmain 25 e maximalmain 75 pertschient da la taglia ~~da sin il traffic stradal~~. En cas d'in quint economic positiv po il ~~eussegl~~**Cussegl** grond concluder contribuziuns supplementaras per reducir il debit da las vias. **Sch'il debit da las vias surpassa 100 milliuns francs, vegn la contribuziun minimala augmentada a 50 pertschient da las taglias sin il traffic stradal.**

Art. 56 al. 1

¹ Las expensas per il quint da las vias vegnan finanziadas spezialmain tras:

- b) ~~(midà) taglias da traffic sco er ulteriuras tut las taxas e multas disciplinaras suenter avair deducì las expensas che vegnan incassadas da l'Uffizi per l'uffizi per il traffic sin via e per, uschenavant ch'ellas surpassan las incumbensas~~**(midà) taglias da traffic sco er ulteriuras tut las taxas e multas disciplinaras suenter avair deducì las expensas che vegnan incassadas da l'Uffizi per il traffic sin via;**
- b^{bis}) ~~(nov) las multas disciplinaras tenor il dretg davart il traffic stradal, che vegnan incassadas da la Polizia chantunala, uschenavant ch'ellas surpassan las expensas da la Polizia chantunala en connex cun il traffic;~~**(nov) las multas disciplinaras tenor il dretg davart il traffic stradal, che vegnan incassadas da la Polizia chantunala, uschenavant ch'ellas surpassan las expensas da la Polizia chantunala en connex cun il traffic;**

2.

Il relasch "Lescha introductiva tar la lescha federala davart la navigaziun interna (LILNI)" DG [877.100](#) (versiun dals 01-01-2011) vegn midà sco suonda:

Art. 15 al. 2 (aboli)

² *aboli*

III.

Il relasch "Lescha introductiva tar la lescha federala davart il traffic sin via (LItLTV)" DG [870.100](#) (versiun dals 01-01-2019) vegn aboli.

IV.

Questa revisiun parziala è suttamessa al referendum facultativ.

La Regenza fixescha il termin da l'entrada en vigur.

Ordinaziun davart la taglia da traffic per vehichels a motor e per chars annexs

Aboliziun dals [Data]

Relaschs tangads da questa fatschenta (numers dal DG)

Nov:	—
Midà:	—
Aboli:	870.120

Il Cussegl grond dal chantun Grischun,

sa basond sin l'art. 32 al. 1 da la Constituziun chantunala,
sunter avair gi' invista da la missiva da la Regenza dals ...,

concluda:

I.

Il relasch "Ordinaziun davart la taglia da traffic per vehichels a motor e per chars annexs" DG [870.120](#) (versiun dals 01-01-2009) vegn aboli.

II.

Naginas midadas en auters relaschs.

III.

Naginas aboliziuns d'auters relaschs.

IV.

La Regenza fixescha il termin da l'entrada en vigur da questa aboliziun.

Legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr)

Del [Data]

Atti normativi interessati (numeri CSC)

Nuovo:	870.100
Modificato:	807.100 877.100
Abrogato:	870.100

Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni,

visto l'art. 31 cpv. 1 della Costituzione cantonale,

visto il messaggio del Governo del ...,

decide:

I.

L'atto normativo "Legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr)" CSC [870.100](#) viene pubblicato quale nuovo atto normativo.

1. Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

¹ La presente legge disciplina:

- a) l'esecuzione del diritto federale in materia di circolazione stradale;
- b) le imposte di circolazione e le tasse di circolazione;
- c) la procedura di multa disciplinare nella circolazione stradale.

Art. 2 Delega di compiti

¹ Il Governo può delegare a organizzazioni private determinati compiti nell'ambito del diritto in materia di circolazione stradale.

Art. 3 Rimozione di veicoli

¹ La Polizia può far rimuovere a spese dei detentori o dei conducenti i veicoli posteggiati in modo da ostacolare la circolazione o in modo illecito, se il detentore o il conducente non può essere raggiunto in tempo utile.

Art. 4 Viaggi di servizio

¹ La circolazione con veicoli a motore e rimorchi è ammessa senza autorizzazione su tutto il territorio cantonale se essa serve all'adempimento di compiti pubblici stabiliti dal Governo in un'ordinanza.

² Sono fatti salvi il diritto federale e leggi speciali cantonali, nella misura in cui prevedano regolamentazioni divergenti.

2. Regolazione del traffico

Art. 5 Competenze e procedure

1. Strade cantonali

¹ L'autorità cantonale emana divieti di circolazione, limitazioni del traffico e altre disposizioni in materia di regolazione del traffico su strade cantonali.

² Il comune deve essere preventivamente sentito se una regolazione su una strada cantonale interessa anche strade comunali.

Art. 6 2. Strade comunali

¹ Il comune regola il traffico locale sulle strade comunali, a eccezione delle limitazioni della velocità. Regolamentazioni del traffico sottostanno all'approvazione dell'autorità cantonale.

² Regolamentazioni del traffico con segnali di prescrizione o di precedenza necessitano della previa approvazione da parte dell'autorità cantonale. Una volta emanata l'approvazione, il comune deve esporre pubblicamente per 30 giorni la regolamentazione del traffico che intende adottare. Dopo esame delle obiezioni e delle prese di posizione pervenute, il comune decide e pubblica la sua decisione.

³ Mediante contratto di diritto pubblico, il Governo può trasmettere ai comuni che dispongono di un'organizzazione di polizia e del ramo costruzioni adeguatamente sviluppata il compito di regolare autonomamente il traffico entro i confini comunali e di posare la corrispondente segnaletica. È fatta salva la segnaletica sulle strade cantonali. L'indennizzo deve essere disciplinato contrattualmente.

⁴ Le decisioni di comuni che sulla base del capoverso 3 sono autorizzati alla regolazione del traffico e alla posa della segnaletica autonome possono essere impugnate direttamente con ricorso amministrativo al Governo.

Art. 7 Autorizzazioni di accesso

¹ Su strade pubbliche chiuse alla circolazione di veicoli a motore deve essere autorizzato l'accesso alla propria abitazione o ditta se le caratteristiche tecniche della strada lo consentono. L'autorizzazione di accesso può essere limitata agli autoveicoli leggeri e ai motoveicoli nonché a determinati orari. Possono essere concesse ulteriori eccezioni al divieto di circolazione di veicoli a motore, se sono previste in un atto normativo.

² Per il rilascio dell'autorizzazione può essere riscossa una tassa.

³ L'autorizzazione per autoveicoli pesanti può essere vincolata al versamento di contributi per le spese di manutenzione della strada supplementari a seconda della portata della strada, della frequenza dei viaggi, della lunghezza del tratto e del peso totale del veicolo.

Art. 8 Personale di cantiere e servizi privati

¹ Per poter regolare il traffico, il personale di cantiere e di servizi privati necessita di una formazione adeguata e di una corrispondente autorizzazione dell'autorità cantonale.

3. Imposte di circolazione

3.1. PRINCIPI GENERALI

Art. 9 Assoggettamento

¹ Il Cantone riscuote dai detentori un'imposta annua sui veicoli a motore e sui rimorchi con luogo di stanza nel Cantone dei Grigioni secondo il diritto federale (imposta di circolazione).

² Le imposte di circolazione sono dovute in anticipo per un anno civile. Esse vengono calcolate in base al numero di giorni.

³ Le imposte di circolazione vengono arrotondate per eccesso o per difetto a franchi interi.

Art. 10 Esenzione

¹ Sono esentati dall'imposta di circolazione:

- a) i veicoli a motore e i rimorchi del Cantone;
- b) i veicoli d'intervento di istituzioni della sicurezza pubblica;
- c) i veicoli d'intervento di istituzioni sanitarie e sociali riconosciute dal Cantone;

-
- d) i veicoli a motore di lavoro che di norma vengono trasportati sul luogo in cui vengono impiegati;
 - e) i veicoli a motore e i rimorchi utilizzati nel servizio pubblico di linea previsto dall'orario;
 - f) i rimorchi agricoli.

² Su domanda, un singolo veicolo a motore è esentato dall'imposta di circolazione se viene utilizzato prevalentemente:

- a) dal detentore la cui mobilità è permanentemente ridotta;
- b) da congiunti del detentore che presentano una mobilità permanentemente ridotta.

Art. 11 Riduzione dell'imposta

¹ L'imposta di circolazione può essere ridotta al massimo del 50 per cento per veicoli a motore e rimorchi dei comuni e delle regioni nonché di soggetti giuridici intercomunali e interregionali.

² L'imposta di circolazione viene ridotta per:

- a) veicoli a motore senza emissioni di CO₂:
 - 1. del 50 per cento fino al 31 dicembre 2030;
 - 2. del 25 per cento fino al 31 dicembre 2034.
- b) veicoli a motore a basse emissioni che non traggono la loro energia di propulsione da un motore a combustione interna, del 25 per cento fino al 31 dicembre 2030.

³ L'imposta di circolazione viene ridotta del 50 per cento per veicoli a motore e rimorchi in servizio pubblico appositamente equipaggiati e non utilizzati nel servizio pubblico di linea previsto dall'orario. Tale riduzione dell'imposta viene concessa su domanda se mancano le informazioni necessarie nel sistema d'informazione sull'ammissione alla circolazione.

⁴ Su domanda, l'imposta di circolazione viene ridotta del 50 per cento per veicoli a motore assoggettati che vengono utilizzati:

- a) dal detentore la cui mobilità è permanentemente ridotta;
- b) da congiunti del detentore che presentano una mobilità permanentemente ridotta.

⁵ Il Governo disciplina gli ulteriori dettagli in un'ordinanza.

Art. 12 Riscossione dell'imposta

¹ Le imposte di circolazione diventano esigibili con la fatturazione. Esse devono essere pagate entro 30 giorni dalla fatturazione.

² Le imposte di circolazione non pagate vengono rimosse a posteriori.

³ Le imposte di circolazione pagate in eccesso vengono rimborsate.

⁴ Non vengono addebitati interessi di mora né concessi interessi remuneratori.

⁵ Il Governo disciplina i dettagli della riscossione dell'imposta in un'ordinanza.

3.2. CALCOLO DELLE IMPOSTE

Art. 13 Principi di calcolo

¹ Le imposte di circolazione si calcolano in base al peso e alla potenza oppure secondo uno di questi parametri di calcolo.

² Per veicoli a motore che traggono la loro energia di propulsione esclusivamente da un motore a combustione interna occorre considerare il peso totale e la potenza standard complessiva.

³ Per veicoli a motore che traggono la loro energia di propulsione interamente o in parte da una batteria ricaricabile dall'esterno o da una cella a combustibile a idrogeno, il peso totale e la potenza standard devono essere considerati come segue:

- a) per i veicoli a motore ibridi plug-in:
 - 1. peso: 0,9 x peso totale;
 - 2. potenza standard: 0,85 x kW.
- b) per gli altri veicoli a motore:
 - 1. peso: 0,8 x peso totale;
 - 2. potenza standard: 0,7 x kW.

⁴ Il Governo è autorizzato ad adeguare allo stato della tecnica i valori di compensazione tecnica conformemente al capoverso 3 in un'ordinanza. A tal fine può prevedere differenziazioni supplementari in base al tipo di veicolo.

Art. 14 Automobili

¹ Per le automobili l'imposta di circolazione è composta da una parte determinata sulla base del peso e da una parte determinata sulla base della potenza.

² La parte determinata sulla base del peso ammonta a 0.201 franchi per chilogrammo.

³ La parte determinata sulla base della potenza ammonta a:

- a) fino a 90 kW di potenza standard: fr. 1.10 per kW;
- b) in aggiunta, da 90 a 180 kW di potenza standard: fr. 1.65 per kW;
- c) in aggiunta, oltre 180 kW di potenza standard: fr. 2.20 per kW.

Art. 15 Motoveicoli e motoleggere

¹ Per motoveicoli e motoleggere l'imposta di circolazione ammonta a:

- a) fino a 75 kW di potenza standard: fr. 56.70 ogni 12,5 kW in più iniziati;
- b) in aggiunta, a partire da 75,01 kW di potenza standard: fr. 28.35 ogni 12,5 kW in più iniziati.

² Per rimorchi di motoveicoli e motoleggere l'imposta di circolazione ammonta a 21.50 franchi.

Art. 16 Autocarri e autoarticolati

¹ Per autocarri e autoarticolati l'imposta di circolazione ammonta a:

-
- | | | |
|----|-----------------------------------|---------------------------------------|
| a) | fino a 3500 kg: | fr. 595.80; |
| b) | in aggiunta, da 3501 a 6500 kg: | fr. 12.— ogni 100 kg in più iniziati; |
| c) | in aggiunta, da 6501 a 16 000 kg: | fr. 9.30 ogni 100 kg in più iniziati; |
| d) | in aggiunta, oltre 16 000 kg: | fr. 8.50 ogni 100 kg in più iniziati. |

Art. 17 Macchine semoventi, carri di lavoro e rimorchi di lavoro

¹ Per macchine semoventi e carri di lavoro l'imposta di circolazione ammonta a:

- | | | |
|----|-----------------|-------------|
| a) | fino a 3500 kg: | fr. 104.40; |
| b) | oltre 3500 kg: | fr. 198.80. |

² Per i rimorchi di lavoro l'imposta di circolazione ammonta a:

- | | | |
|----|----------------|------------|
| a) | fino a 500 kg: | fr. 42.90; |
| b) | oltre 500 kg: | fr. 85.80. |

Art. 18 Altri veicoli a motore

¹ Per gli altri veicoli a motore l'imposta di circolazione semplice ammonta a:

- | | | |
|----|-----------------------------------|--|
| a) | fino a 2000 kg: | fr. 450.50; |
| b) | in aggiunta, da 2001 a 16 000 kg: | fr. 15.10 ogni 100 kg in più iniziati; |
| c) | in aggiunta, oltre 16 000 kg: | fr. 11.30 ogni 100 kg in più iniziati. |

² L'imposta di circolazione semplice è dovuta per:

- a) autoveicoli leggeri e pesanti;
- b) automobili pesanti;
- c) autofurgoni;
- d) minibus;
- e) autobus e filobus.

³ Metà dell'imposta di circolazione semplice è dovuta per:

- a) trattori a sella;
- b) trattori;
- c) quadricicli a motore;
- d) tricicli a motore;
- e) motoslitte.

⁴ Un terzo dell'imposta di circolazione semplice è dovuto per:

- a) carri a motore;
- b) monoassi.

⁵ Un sesto dell'imposta di circolazione semplice è dovuto per:

- a) trattori agricoli;
- b) carri di lavoro agricoli;
- c) carri con motore agricoli;
- d) veicoli agricoli combinati;
- e) quadricicli leggeri a motore.

⁶ Un dodicesimo dell'imposta di circolazione semplice è dovuto per monoassi agricoli.

Art. 19 Semirimorchi, rimorchi eccezionali e altri rimorchi

¹ Per i semirimorchi l'imposta di circolazione ammonta a:

- a) fino a 500 kg: fr. 87.20;
- b) in aggiunta, da 501 a 22 000 kg: fr. 34.60 ogni 500 kg in più iniziati;
- c) in aggiunta, oltre 22 000 kg: fr. 17.30 ogni 1000 kg in più iniziati.

² Per rimorchi eccezionali e altri rimorchi l'imposta di circolazione ammonta a:

- a) fino a 500 kg: fr. 87.20;
- b) in aggiunta, da 501 a 3500 kg: fr. 34.60 ogni 500 kg in più iniziati;
- c) in aggiunta, da 3501 a 6500 kg: fr. 28.– ogni 500 kg in più iniziati;
- d) in aggiunta, da 6501 a 18 000 kg: fr. 18.50 ogni 500 kg in più iniziati;
- e) in aggiunta, oltre 18 000 kg: fr. 18.– ogni 1000 kg in più iniziati.

Art. 20 Imposte speciali

1. Autoveicoli, altri veicoli a motore e rimorchi con targhe professionali

¹ Per autoveicoli con targhe professionali l'imposta di circolazione ammonta a 796.50 franchi.

² Per altri veicoli a motore e rimorchi con targhe professionali l'imposta di circolazione ammonta a 198.80 franchi.

Art. 21 2. Veicoli a motore con targhe trasferibili

¹ Per veicoli a motore con targhe trasferibili viene riscossa l'imposta di circolazione del veicolo soggetto all'imposta più elevata.

² Per ogni ulteriore veicolo a motore è dovuto un supplemento pari al 20 per cento della corrispondente imposta di circolazione.

Art. 22 3. Veicoli a motore con licenza temporanea

¹ Per veicoli a motore che circolano con una licenza temporanea viene riscossa un'imposta di circolazione sotto forma di forfetaria giornaliera. La forfetaria giornaliera ammonta al massimo a 30 franchi.

² Il Governo stabilisce in un'ordinanza l'ammontare delle forfetarie giornaliere e della cauzione da depositare quale garanzia.

4. Tasse di circolazione

Art. 23

¹ Il Cantone riscuote tasse di circolazione dalle persone che richiedono un atto ufficiale o che fanno capo a un servizio nel quadro dell'esecuzione della circolazione stradale. In casi eccezionali è possibile rinunciare alla riscossione di una tassa.

² Le tasse di circolazione devono essere calcolate in modo tale che:

-
- a) le entrate complessive non superino o superino solo minimamente le uscite complessive delle unità amministrative determinanti;
- b) la tassa riscossa nel singolo caso sia adeguata.

³ Le tasse di circolazione ammontano nel singolo caso al massimo a 2000 franchi. In casi particolarmente onerosi può essere riscossa una tassa fino al massimo a 10 000 franchi.

⁴ Il Governo disciplina gli emolumenti di base, la rinuncia alla riscossione di tasse e la procedura per la riscossione delle tasse in un'ordinanza.

5. Procedura penale

Art. 24 Procedura di multa disciplinare nella circolazione stradale

¹ La procedura di multa disciplinare nella circolazione stradale viene eseguita dalla Polizia cantonale e dai comuni autorizzati.

² Il Dipartimento stabilisce quali comuni sono autorizzati e in quale misura.

³ A seconda delle necessità, dietro indennizzo la Polizia cantonale organizza per i comuni corsi d'istruzione sull'applicazione della procedura di multa disciplinare. La frequenza del corso di base e dei corsi di aggiornamento è obbligatoria.

6. Disposizioni finali

Art. 25 Disposizioni transitorie

¹ Le riduzioni concesse in base al diritto precedente per veicoli a motore a basse emissioni con sistemi di propulsione tradizionali e alternativi decadono con l'entrata in vigore della presente legge.

² I detentori continuano a beneficiare di riduzioni d'imposta se sono soddisfatti i requisiti di cui all'articolo 11 capoverso 2.

II.

1.

L'atto normativo "Legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr)" CSC [807.100](#) (stato 1 gennaio 2016) è modificato come segue:

Art. 55 cpv. 3 (modificato)

³ Esso stabilisce con il preventivo il sussidio ordinario dai fondi pubblici destinato al conto stradale. Questo sussidio ammonta almeno al 25 e al massimo al 75 per cento delle imposte di circolazione. In caso di chiusura positiva del conto economico, il Gran Consiglio può concedere sussidi supplementari per ridurre il debito stradale. Se il debito stradale supera i 100 milioni di franchi, il sussidio minimo aumenta al 50 per cento delle imposte di circolazione.

Art. 56 cpv. 1

¹ Le spese del conto stradale vengono finanziate segnatamente mediante:

- b) **(modificata)** tutti i tributi riscossi dall'Ufficio della circolazione, se superano le spese dell'Ufficio della circolazione;
- b^{bis}) **(nuova)** multe disciplinari di diritto in materia di circolazione stradale riscosse dalla Polizia cantonale, se superano le spese della Polizia cantonale legate alla circolazione;

2.

L'atto normativo "Legge d'introduzione alla legge federale sulla navigazione interna (LI alla LNI)" CSC [877.100](#) (stato 1 gennaio 2011) è modificato come segue:

Art. 15 cpv. 2 (abrogato)

² *Abrogato*

III.

L'atto normativo "Legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale (LALCStr)" CSC [870.100](#) (stato 1 gennaio 2019) è abrogato.

IV.

La presente revisione parziale è soggetta a referendum facoltativo.

Il Governo stabilisce la data dell'entrata in vigore.

Ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi

Abrogazione del [Data]

Atti normativi interessati (numeri CSC)

Nuovo:	—
Modificato:	—
Abrogato:	870.120

Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni,

visto l'art. 32 cpv. 1 della Costituzione cantonale,

visto il messaggio del Governo del ...,

decide:

I.

L'atto normativo "Ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore e rimorchi" CSC [870.120](#) (stato 1 gennaio 2009) è abrogato.

II.

Nessuna modifica in altri atti normativi.

III.

Nessuna abrogazione di altri atti normativi.

IV.

Il Governo stabilisce la data dell'entrata in vigore della presente abrogazione.

Auszug aus dem Geltenden Recht

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)

Vom 11. Juni 2008 (Stand 1. Januar 2019)

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden¹⁾,

gestützt auf Art. 31 der Kantonsverfassung²⁾ und auf Art. 3 und 106 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958³⁾,
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 26. Februar 2008⁴⁾,

beschliesst:

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Delegation von Aufgaben

¹ Die Regierung kann bestimmte Aufgaben im Bereich des Strassenverkehrsrechts privaten Organisationen übertragen.

Art. 2 * ...

Art. 3 Auskunftserteilung

¹ Die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs ist verpflichtet, der Polizei darüber Auskunft zu erteilen, wer es geführt hat oder wem es überlassen wurde. Diese Auskunftspflicht entfällt, wenn die Voraussetzung des Zeugnisverweigerungsrechtes gemäss Strafprozessordnung⁵⁾ erfüllt ist.

Art. 3a * Datenbekanntgabe an die Kantonspolizei

¹ Das Strassenverkehrsamt gibt der Kantonspolizei die Personalien von Personen bekannt, denen der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen worden ist.

¹⁾ GRP 2007/2008, 581

²⁾ BR [110.100](#)

³⁾ SR [741.01](#)

⁴⁾ Seite 793

⁵⁾ SR [312.0](#)

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

Art. 4 Entfernung von Fahrzeugen

¹ Die Polizei kann verkehrsbehindernd oder rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Kosten der Halterin oder des Halters beziehungsweise der Lenkerin oder des Lenkers entfernen lassen, wenn diese nicht innert nützlicher Frist erreicht werden können.

Art. 5 Dienstliche Fahrten

¹ Für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben ist der Motorfahrzeugverkehr auf dem ganzen Kantonsgebiet bewilligungsfrei gestattet. Die Regierung regelt die Einzelheiten.

2. Verkehrsregelung**Art. 6** Zuständigkeiten und Verfahren

1. Kantonsstrassen

¹ Die kantonale Behörde erlässt Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und sonstige Anordnungen zur Regelung des Verkehrs auf Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde ist vorgängig anzuhören, wenn von einer Regelung auf einer Kantonsstrasse auch Gemeindestrassen betroffen sind.

Art. 7 2. Gemeindestrassen

¹ Die Gemeinde regelt den örtlichen Verkehr auf Gemeindestrassen ausgenommen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verkehrsanordnungen unterliegen der Zustimmung durch die kantonale Behörde. *

² Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen bedürfen der vorgängigen Genehmigung der kantonalen Behörde. Nach Vorliegen der Genehmigung hat die Gemeinde die beabsichtigte Verkehrsanordnung 30 Tage öffentlich aufzulegen. Nach Prüfung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen entscheidet die Gemeinde und publiziert ihren Beschluss.

³ Die Regierung kann Gemeinden mit entsprechend ausgebauter Organisation des Polizei- und Baufachwesens gestatten, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen selbstständig zu regeln und zu signalisieren. Vorbehalten bleibt die Signalisation der Kantonsstrassen.

Art. 8 Zufahrtsbewilligungen

¹ Auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten öffentlichen Strassen ist die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft durch den Strasseneigentümer zu bewilligen, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt. Die Zufahrt kann auf leichte Motorwagen und Motorräder sowie auf bestimmte Zeiten beschränkt werden. Weitere Ausnahmen sind in einem Erlass zu regeln.

² Für die Bewilligungserteilung kann eine Gebühr erhoben werden.

³ Die Bewilligung für schwere Motorwagen kann nach Massgabe der Tragfähigkeit der Strasse, nach Häufigkeit der Fahrten, nach Streckenlänge und nach Gesamtgewicht des Fahrzeuges von Beiträgen an den zusätzlichen Strassenunterhalt abhängig gemacht werden.

Art. 9 Werkverkehrsdienste und private Dienste

¹ Werkverkehrsdienste und private Dienste benötigen für die Verkehrsregelung eine angemessene Ausbildung und eine entsprechende Bewilligung der kantonalen Behörde.

3. Verkehrssteuern und Gebühren

Art. 10 Verkehrssteuern

1. Motorfahrzeuge

¹ Für die im Kanton immatrikulierten Motorfahrzeuge und Anhänger entrichtet die Halterin oder der Halter jährlich eine Verkehrssteuer.

² Die Steuer bemisst sich grundsätzlich nach dem Hubraum oder dem Gesamtgewicht des Fahrzeuges, sofern in besonderen Fällen nicht fixe Ansätze anzuwenden sind.

³ Die Steuer beträgt maximal 3000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Hubraum, und maximal 5000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Gesamtgewicht besteuert werden.

⁴ Der Grosse Rat legt die Steueransätze im Rahmen von Absatz 3 fest. Er bestimmt, welches Bemessungskriterium auf die verschiedenen Fahrzeuge anzuwenden ist.

Art. 11 2. Fahrräder und Motorfahrräder

¹ Für die Inverkehrsetzung von Fahrrädern und Motorfahrrädern wird eine Jahresgebühr erhoben. Sie wird der Prämie der vom Kanton abzuschliessenden obligatorischen oder einer privaten Haftpflichtversicherung zugeschlagen und beträgt pro Fahrrad maximal 2 Franken, pro Motorfahrrad maximal 50 Franken.

Art. 12 Steuerbefreiung

¹ Keine Verkehrssteuern werden erhoben für:

- a) Fahrzeuge des Kantons;
- b) Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit;
- c) Einsatzfahrzeuge der vom Kanton anerkannten Institutionen des Gesundheits- und Sozialwesens;
- d) ein Fahrzeug pro Halter oder Halterin, sofern sie oder deren Angehörige infolge ständiger gesundheitlicher Beeinträchtigung auf ein solches angewiesen sind und es mehrheitlich deswegen eingesetzt wird;
- e) * Arbeitsmotorfahrzeuge, die in der Regel zu ihrem Einsatzort transportiert werden müssen.

Art. 13 Steuerermässigung

¹ Die Verkehrssteuer wird bis 50 Prozent ermässigt für:

- a) nicht verkehrssteuerbefreite Gemeindefahrzeuge;
- b) Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, die hierzu besonders eingerichtet sind und soweit sie für solche Zwecke verwendet werden;
- c) ein Fahrzeug pro Halter oder Halterin, sofern sie oder deren Angehörige infolge ständiger gesundheitlicher Beeinträchtigung auf ein solches angewiesen sind, es aber nicht mehrheitlich deswegen eingesetzt wird.

² Für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen oder alternativen Antriebssystemen wird eine Ermässigung von 60 bis 80 Prozent gewährt.

³ Die Regierung regelt die Einzelheiten und bestimmt die jeweiligen Ermässigungsansätze.

Art. 14 Gebühren

¹ Die Regierung setzt die Gebühren für Ausweise, Prüfungen, Sonderbewilligungen und sonstige Dienstleistungen fest, die gestützt auf die Strassenverkehrsgesetzgebung erbracht werden. Sie betragen im Einzelfall maximal 2000 Franken und sind von den Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfängern zu tragen. Bei besonders grossem Aufwand erhöht sich der Gebührenrahmen auf 10 000 Franken.

4. Strafbestimmungen und Verfahren**Art. 15** Strafandrohung

¹ Übertretungen von Bestimmungen dieses Gesetzes oder gestützt darauf erlassener Vorschriften werden mit Busse bis 1000 Franken bestraft.

² ... *

Art. 16 * ...

Art. 17 * ...

Art. 18 * ...

Art. 19 Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr

¹ Das Ordnungsbussenverfahren wird durch die Kantonspolizei und die dazu ermächtigten Gemeinden durchgeführt.

² Das Departement bestimmt, welche Gemeinden in welchem Umfang dazu ermächtigt werden.

³ Die Kantonspolizei führt gegen Entschädigung für die Gemeinden nach Bedarf Instruktionskurse in der Handhabung des Ordnungsbussenverfahrens durch. Der Besuch des Grundkurses sowie der Wiederholungskurse ist Pflicht.

5. Rechtspflege

Art. 20 Beschwerde an die Regierung *

¹ Entscheide von Gemeinden, welche gestützt auf Artikel 7 Absatz 3 zur selbstständigen Verkehrsregelung und -signalisation ermächtigt sind, können direkt mit Beschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

Art. 21 * ...

6. Schlussbestimmungen

Art. 22 Änderungen von Erlassen⁶⁾

Art. 23 Übergangsrecht

¹ Hängige Verfahren werden auch nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nach bisherigem Recht geführt.

² Das Rechtsmittelverfahren richtet sich nach neuem Recht, wenn bei dessen Inkrafttreten die Rechtsmittelfrist noch nicht abgelaufen ist.

Art. 24 Referendum, Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum⁷⁾.

² Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens⁸⁾ dieses Gesetzes.

⁶⁾ Änderungen bisherigen Rechts werden nicht aufgeführt.

⁷⁾ Die Referendumsfrist ist am 17. September 2008 unbenutzt abgelaufen.

⁸⁾ Mit RB vom 8. Dezember 2008 auf den 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt.

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	AGS Fundstelle
11.06.2008	01.01.2009	Erläss	Erstfassung	-
16.06.2010	01.01.2011	Art. 2	aufgehoben	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 7 Abs. 1	geändert	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 15 Abs. 2	aufgehoben	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 16	aufgehoben	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 17	aufgehoben	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 18	aufgehoben	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 20	Titel geändert	2010, 2413
16.06.2010	01.01.2011	Art. 21	aufgehoben	2010, 2413
28.08.2013	01.01.2014	Art. 12 Abs. 1, e)	eingefügt	-
31.08.2018	01.01.2019	Art. 3a	eingefügt	2018-023

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	AGS Fundstelle
Erlass	11.06.2008	01.01.2009	Erstfassung	-
Art. 2	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413
Art. 3a	31.08.2018	01.01.2019	eingefügt	2018-023
Art. 7 Abs. 1	16.06.2010	01.01.2011	geändert	2010, 2413
Art. 12 Abs. 1, e)	28.08.2013	01.01.2014	eingefügt	-
Art. 15 Abs. 2	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413
Art. 16	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413
Art. 17	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413
Art. 18	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413
Art. 20	16.06.2010	01.01.2011	Titel geändert	2010, 2413
Art. 21	16.06.2010	01.01.2011	aufgehoben	2010, 2413

Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)

Vom 1. September 2005 (Stand 1. Januar 2016)

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden¹⁾,

gestützt auf Art. 61 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen²⁾ und Art. 82 der Verfassung des Kantons Graubünden³⁾,

nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 12. April 2005⁴⁾,

beschliesst:

6. Finanzierung

Art. 55 Spezialfinanzierung, Kompetenzen, Abgrenzungen

¹ Aufwendungen und Erträge des Kantons für das Strassenwesen werden in der Strassenrechnung erfasst. Diese wird als Spezialfinanzierung im Sinne des Finanzhaushaltsgesetzes geführt.

² Der Grosse Rat beschliesst in eigener Kompetenz die jährlichen Ausgaben im Rahmen der Strassenrechnung.

³ Er legt mit dem Budget den ordentlichen Beitrag aus allgemeinen Staatsmitteln an die Strassenrechnung fest. Dieser Beitrag beträgt mindestens 25 Prozent und höchstens 75 Prozent der Verkehrssteuern. Bei positivem Abschluss der Erfolgsrechnung kann der Grosse Rat zusätzliche Beiträge zum Abbau der Strassenschuld beschliessen. *

⁴ Die Strassenschuld ist auf 250 Mio. Franken und das Strassenvermögen auf 100 Mio. Franken begrenzt. *

Art. 56 Einnahmen

¹ Die Aufwendungen der Strassenrechnung werden insbesondere finanziert durch:

- a) * Beiträge und zweckgebundene Anteile aus Bundesertragnissen, inklusive des gesamten Anteils an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA);

¹⁾ GRP 2005/2006, 380

²⁾ SR [725.11](#)

³⁾ BR [110.100](#)

⁴⁾ Seite 321

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

- b) * Verkehrssteuern sowie übrige Abgaben und Ordnungsbussen, nach Abzug der Aufwendungen für das Strassenverkehrsamt und für die verkehrsbezogenen Aufgaben der Kantonspolizei;
- c) ordentliche und ausserordentliche Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln.

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (EGzumBSG)

Vom 24. September 2000 (Stand 1. Januar 2011)

Vom Volke angenommen am 24. September 2000¹⁾

7. Rechtspflege

Art. 15 Polizeiliches Ermittlungsverfahren

¹ ... *

² Die Halterinnen und Halter eines Schiffes sind verpflichtet, Auskunft darüber zu erteilen, wer das Schiff geführt hat oder wem sie es überlassen haben. Diese Auskunftspflicht entfällt, wenn ihnen das Zeugnisverweigerungsrecht im Sinne der Strafprozessordnung zusteht. *

³ Die Kantonspolizei ist berechtigt, die Fahrfähigkeit von Schiffsführerinnen und Schiffsführern nach Massgabe der Strafprozessordnung und der kantonalen Einführungsgesetzgebung festzustellen oder feststellen zu lassen. Artikel 55 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr und Artikel 138 bis 142 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr sind sinngemäss anwendbar. *

¹⁾ B vom 1. Februar 2000, 145; GRP 2000/2001, 154

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger

Vom 2. Oktober 1995 (Stand 1. Januar 2009)

Gestützt auf Art. 15 Abs. 3 Kantonsverfassung¹⁾ und Art. 14 Strassenfinanzierungsgesetz²⁾ und Art. 16 Abs. 1 GAVzSVG³⁾)

vom Grossen Rat erlassen am 2. Oktober 1995⁴⁾

Art. 1 Steuersätze

¹ Für Motorfahrzeuge und Anhänger gelten im Kanton Graubünden folgende Verkehrssteuern:

1. * Personenwagen
 - a) bis 685 ccm: Fr. 311.70
 - b) von 686 bis 1078 ccm: Fr. 331.80
 - c) von 1079 ccm an für jede weiteren 196.35 ccm: Fr. 47.70
2. Wohnmotorwagen über 3500 kg, Lieferwagen, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Gelenkmotorwagen und Trolleybusse werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert:
 - a) bis 2000 kg: Fr. 450.50
 - b) darüber bis 16 000 kg für jede weiteren angebrochenen 100 kg: Fr. 15.10
 - c) zusätzlich ab 16 001 kg für jede weiteren angebrochenen 100 kg: Fr. 11.30
 - d) Sattelschlepper und Traktoren werden mit der Hälfte dieser Ansätze besteuert.
3. * Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert:
 - a) bis 3500 kg: Fr. 595.80
 - b) von 3501 kg bis 6500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg: Fr. 12.00
 - c) von 6501 kg bis 16 000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg: Fr. 9.30

¹⁾ In der neuen KV Art. 32 Abs. 1; BR [110.100](#)

²⁾ Nunmehr Art. 57 Abs. 2 Strassengesetz; BR [807.100](#)

³⁾ BR [870.100](#)

⁴⁾ B vom 14. Februar 1995, 15 und B vom 15. August 1995, 255; GRP 1995/96, 148 und GRP 1995/96, 259

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

- d) ab 16 001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg: Fr. 8.50
- 4. * Fahrzeuge, denen infolge ihrer Antriebstechnologie kein Hubraum zugewiesen werden kann, wie Elektro, Hybrid, Brennstoffzelle usw., werden entsprechend ihrem Gesamtgewicht nach den Ansätzen in Ziffer 2 besteuert.
 - a) * ...
 - b) * ...
 - c) * ...
 - d) * ...
- 5. * Anhänger, Ausnahmeanhänger und Sattelanhänger werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert:
 - a) bis 500 kg: Fr. 87.20
 - b) von 501 kg bis 3500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg: Fr. 34.60
 - c) Anhänger und Ausnahmeanhänger von 3501 kg bis 6500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg: Fr. 28.00
 - d) von 6501 kg bis 18 000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg: Fr. 18.50
 - e) ab 18 001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 1000 kg: Fr. 18.00
 - f) Sattelanhänger von 3501 kg bis 22 000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg: Fr. 34.60
 - g) ab 22 001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 1000 kg: Fr. 17.30
- 6. * Motorräder und Kleinmotorräder je angebrochene 196.35 ccm: Fr. 56.70
- 7. Anhänger für Motorräder und Kleinmotorräder: Fr. 21.50
- 8. Händlerschilder
 - a) für Motorwagen: Fr. 796.50
 - b) für Motorräder, Dreiräder, Anhänger, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Arbeitsmaschinen und Arbeitsanhänger: Fr. 198.80
- 9. Kollektivschilder mit Einschränkung
 - a) für Motorwagen: Fr. 397.50
 - b) für Anhänger: Fr. 198.80
- 10. Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren
 - a) bis 3500 kg Gesamtgewicht: Fr. 104.40
 - b) über 3500 kg Gesamtgewicht: Fr. 198.80
- 11. Arbeitsanhänger
 - a) bis 500 kg Gesamtgewicht: Fr. 42.90
 - b) über 500 kg Gesamtgewicht: Fr. 85.80
- 12. Gewerbliche Motorkarren, Motoreinachser sowie Kombinationsfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h: 50% der Verkehrssteuer für Personwagen
- 13. * Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge
 - a) bis 489 ccm: Fr. 37.20
 - b) von 490 bis 882 ccm: Fr. 60.10
 - c) von 883 bis 1863 ccm: Fr. 104.40

- d) von 1864 bis 2845 ccm: Fr. 125.80
- e) von 2846 bis 3827 ccm: Fr. 147.30
- f) von 3828 und mehr ccm: Fr. 168.70
- 14. Landwirtschaftliche Anhänger: frei
- 15. Tagesausweis
 - a) leichte und schwere Motorwagen, gewerbliche Traktoren und Arbeitsmaschinen für den ersten Tag: Fr. 15.70
 - b) landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Motorräder und Anhänger für den ersten Tag: Fr. 7.90
 - c) sämtliche Kategorien für jeden weiteren Tag: Fr. 7.90
 - d) Bei Ausstellung von Tagesausweisen ist ein Betrag von Fr. 50.00 bis Fr. 500.00 als Sicherheit für eventuelle Nachzahlungen zu hinterlegen.

Art. 2 Aufhebung bisherigen Rechts

¹ Der Beschluss über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger im Kanton Graubünden vom 29. September 1993⁵⁾ wird aufgehoben.

Art. 3 Inkrafttreten

¹ Diese Revision tritt zusammen mit der Teilrevision des Gesetzes über die Strassenfinanzierung in Kraft⁶⁾.

⁵⁾ BR 870.120

⁶⁾ Am 1. Juli 1997

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	AGS Fundstelle
02.10.1995	01.07.1997	Erlass	Erstfassung	-
09.10.2001	01.01.2002	Art. 1 Abs. 1, 3.	geändert	-
09.10.2001	01.01.2002	Art. 1 Abs. 1, 5.	geändert	-
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 1.	geändert	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 4.	geändert	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 4., a)	aufgehoben	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 4., b)	aufgehoben	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 4., c)	aufgehoben	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 4., d)	aufgehoben	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 6.	geändert	2008, 4486
11.06.2008	01.01.2009	Art. 1 Abs. 1, 13.	geändert	2008, 4486

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	AGS Fundstelle
Erlass	02.10.1995	01.07.1997	Erstfassung	-
Art. 1 Abs. 1, 1.	11.06.2008	01.01.2009	geändert	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 3.	09.10.2001	01.01.2002	geändert	-
Art. 1 Abs. 1, 4.	11.06.2008	01.01.2009	geändert	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 4., a)	11.06.2008	01.01.2009	aufgehoben	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 4., b)	11.06.2008	01.01.2009	aufgehoben	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 4., c)	11.06.2008	01.01.2009	aufgehoben	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 4., d)	11.06.2008	01.01.2009	aufgehoben	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 5.	09.10.2001	01.01.2002	geändert	-
Art. 1 Abs. 1, 6.	11.06.2008	01.01.2009	geändert	2008, 4486
Art. 1 Abs. 1, 13.	11.06.2008	01.01.2009	geändert	2008, 4486

