



# Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

Heft Nr. 14/2007 – 2008

Inhalt	Seite
16. Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr.....	793



## Inhaltsverzeichnis

<b>16.</b>	<b>Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr</b>	
<b>I.</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	793
	1. Umsetzung SVG .....	793
	2. Verkehrssteuern .....	794
<b>II.</b>	<b>Handlungsbedarf</b> .....	795
	1. Parlamentarischer Vorstoss .....	795
	2. Formelle Ausgestaltung .....	795
<b>III.</b>	<b>Vernehmlassungsverfahren</b> .....	796
	1. Ausgestaltung und Rücklauf .....	796
	2. Generelle Beurteilung der Vorlage .....	796
	3. Einzelne grundsätzliche Kritikpunkte .....	797
	3.1 Zum Hubraum als Bemessungskriterium .....	797
	3.2 Einführung eines Bonus/Malus-Systems .....	798
	3.3 Berücksichtigung der unterschiedlichen geografischen und topografischen Gegebenheiten im Kanton Graubünden .....	799
<b>IV.</b>	<b>Erläuterungen zum Gesetzesentwurf</b> .....	799
	1. Allgemeines .....	799
	1.1 Gesetzgeberische Umsetzung des Auftrags Jäger .....	799
	2. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen .....	800
<b>V.</b>	<b>Änderung der Verkehrssteuerverordnung</b> .....	809
<b>VI.</b>	<b>Finanzielle und personelle Auswirkungen</b> .....	809
<b>VII.</b>	<b>Berücksichtigung der Grundsätze «VFRR»</b> .....	810
<b>VIII.</b>	<b>Antrag</b> .....	811



## Botschaft der Regierung an den Grossen Rat

16.

### **Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr**

Chur, 26. Februar 2008

Sehr geehrter Herr Landespräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachstehend die Botschaft und den Entwurf zum Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG), zur Aufhebung der Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG; BR 870.100) und zur Teilrevision der Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger (Verkehrssteuerverordnung; BR 870.120).

#### **I. Ausgangslage**

##### **1. Umsetzung SVG**

Die Gesetzgebung über den Strassenverkehr ist gemäss Art. 82 der Bundesverfassung Sache des Bundes. Von dieser Kompetenz machte der Bund mit Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und zahlreicher Verordnungen dazu Gebrauch. In Art. 3 SVG wird festgehalten, dass die kantonale Strassenhoheit im Rahmen des Bundesrechts gewahrt bleibt (Abs. 1) und dass die Kantone befugt sind, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Diese Befugnis können die Kantone den Gemeinden übertragen, soweit eine Beschwerde an eine kantonale Behörde vorbehalten bleibt (Abs. 2). Art. 106 Abs. 2 SVG verpflichtet die Kantone, die Vorschriften des SVG durchzuführen und die dafür notwendigen Massnahmen zu treffen sowie

die zuständigen kantonalen Behörden zu bezeichnen. Mit dem Erlass der grossrätlichen Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG; BR 870.100) und der regierungsrätlichen Vollziehungsverordnung zur GAV zum SVG (RVV zum SVG; BR 870.110) setzte der Kanton Graubünden die bundesrechtlichen Vorschriften gemäss Art. 106 SVG um.

## **2. Verkehrssteuern**

Die Kantone haben gestützt auf Art. 105 SVG das Recht, Fahrzeuge zu besteuern und Gebühren zu erheben. Das Bündner Strassengesetz bestimmt dazu in Art. 57 (BR 807.100), dass der Halter für die im Kanton immatrikulierten Motorfahrzeuge und Anhänger jährlich eine Verkehrssteuer zu entrichten hat (Abs. 1). Diese bemisst sich grundsätzlich nach den Steuer-PS oder dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, sofern in besonderen Fällen nicht fixe Ansätze anzuwenden sind (Abs. 2). Der Grosse Rat legt die Steueransätze fest und bestimmt, welches Bemessungskriterium auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien anzuwenden ist (Abs. 4). Ebenso regelt er die Ausnahmen, den Erlass und die Ermässigung der Verkehrssteuer (Abs. 5).

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

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

## **II. Handlungsbedarf**

### **1. Parlamentarischer Vorstoss**

In der Dezembersession 2005 reichten Grossrat Jäger und 34 Mitunterzeichnende einen Auftrag betreffend Anreizmodell bei den Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch ein (Wortlaut in GRP 2005/2006, S. 631). Mit diesem Vorstoss wird die Regierung unter Hinweis auf die schädlichen klimatischen Auswirkungen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses eingeladen, neben den bestehenden Kriterien als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern in unserem Kanton auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in die kantonale Gesetzgebung aufzunehmen. Zudem seien weitere Anreizmodelle zu prüfen, die den vermehrten Umstieg auf Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch fördern könnten.

Anlässlich der Aprilsession 2006 (GRP 2005/2006, S. 1113 ff.) beantragte die Regierung dem Grossen Rat, den Auftrag nicht zu überweisen. Zur Begründung führte sie im Wesentlichen aus, dass angesichts des kleinen Sparpotenzials solcher Anreizmodelle kaum eine Lenkungswirkung erzielt werden könne. Zudem würden damit unerwünschte Ergebnisse erzielt und sogar Ungerechtigkeiten geschaffen, da der effektive Schadstoffausstoss massgeblich von den nicht messbaren Faktoren jährlicher Kilometerleistung und Fahrstil abhängig sei. Der Grosse Rat überwies in der Folge den Auftrag gegen den Antrag der Regierung mit 53 zu 45 Stimmen, um damit ein Zeichen zugunsten einer geringeren Umweltbelastung zu setzen.

### **2. Formelle Ausgestaltung**

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

zen, wurde die Gelegenheit wahrgenommen, die bisherigen Bestimmungen der GAV zum SVG zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

### **III. Vernehmlassungsverfahren**

#### **1. Ausgestaltung und Rücklauf**

Der von einer vom Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit eingesetzten verwaltungsinternen Arbeitsgruppe ausgearbeitete Gesetzesentwurf wurde vom September bis Dezember 2007 in die Vernehmlassung gegeben. Dadurch erhielten alle Gemeinden, die Kantonalparteien, die kantonalen Gerichte, die betroffenen Berufs- und Interessenverbände sowie die kantonalen Departemente Gelegenheit, sich zur Sache zu äussern. Bis Ende Dezember 2007 gingen insgesamt 24 Vernehmlassungen ein.

#### **2. Generelle Beurteilung der Vorlage**

Bis auf eine Vernehmlassung begrüssen alle eine Ökologisierung der Verkehrssteuern und halten den mit der Vorlage eingeschlagenen Weg grundsätzlich für richtig. Die Dachorganisation der Wirtschaft Graubünden zusammen mit dem Autogewerbeverband Graubünden (AGVS) und dem Nutzfahrzeugverband Graubünden (ASTAG/RhTG) lehnt eine steuerliche Begünstigung von emissionsarmen Motorfahrzeugen indessen ab, weil sie ihre Wirkung verfehlen werde. Die Autokäufer hätten auch ohne zusätzliche Massnahmen des Staates längst eingesehen, energieeffizientere Fahrzeuge zu erwerben, was aktuelle Verkaufszahlen belegen würden. Zudem würden viele Personen, die aus beruflichen oder persönlichen Gründen (z. B. ältere Personen, die nicht auf technische neue Fahrzeuge wechseln wollen, weil sie ihnen zu komplex erscheinen) gar nicht auf ein emissionsschwaches Fahrzeug wechseln können, von einer solchen Lösung nicht profitieren. Schliesslich sprächen auch die Einnahmehausfälle gegen das Vorhaben, weil sie weit reichende Konsequenzen für die Strassenrechnung haben.

Zu den Bestimmungen, welche nicht die Verkehrssteuern betrafen, gingen verhältnismässig wenige Rückmeldungen ein. Es wurden einige Anregungen zur besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit eingebracht. Soweit die Einführung einer Zweckbestimmung sowie eine solche zur Regelung des Geltungsbereichs beantragt wird, ist zu sagen, dass derartige Bestimmungen nur aufzunehmen sind, wenn sie für die weitere Auslegung des Erlasses eine gewisse eigenständige Bedeutung haben. Dies ist vorliegend nicht der Fall, zumal bereits aus dem Titel des Gesetzes klar ersichtlich ist, was ge-



regelt werden soll. Des Weiteren wird vereinzelt vorgebracht, dass aus den Bestimmungen nicht ersichtlich sei, wer die «kantonale Behörde» sei. Der Entwurf ist in weiten Teilen so aufgebaut, dass erst in der zu erlassenden regierungsrätlichen Verordnung bestimmt werden soll, wer diese Behörde ist. Dies schafft erhöhte Flexibilität und ist auch vor dem Hintergrund von Art. 22 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG; BR 170.300) ohne weiteres zulässig. Weitere Anregungen zu zusätzlichen Regelungen (bspw. Rechtsmittelweg) entsprechen nicht den Vorgaben von VFFR, weshalb sie nicht aufgenommen wurden. Es gilt der Grundsatz, wo keine explizite Regelungen aufgestellt werden, gelten die allgemeinen Verfahrensbestimmungen, insbesondere diejenigen des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100) der Verordnung über das Verwaltungsstrafverfahren (VStV; BR 350.490) sowie der Strafprozessordnung (StPO; BR 350.000). Zu Art. 5 des Entwurfes gab es verschiedene Anregungen, wer zusätzlich noch berechtigt werden soll, im dienstlichen Einsatz sämtliche Strassen des Kantonsgebietes und das Gelände zu befahren. Damit die Aufzählung im Gesetz nicht zu lange wird und die Bestimmung flexibel gehalten werden kann, wurde der Art. 5 dahingehend umformuliert, dass erst in der regierungsrätlichen Verordnung die Aufzählung der einzelnen Berechtigten erfolgen kann.

### **3. Einzelne grundsätzliche Kritikpunkte**

#### ***3.1 Zum Hubraum als Bemessungskriterium***

Die CVP begrüsst das vorgeschlagene Rabattsystem, fordert aber, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss auch als Bemessungskriterium zu berücksichtigen, weil dem effektiven Verursacherprinzip weder der Hubraum noch das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges gerecht werde, sondern ausschliesslich der messbare CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Die Landschaft Davos Gemeinde vertritt dazu die Meinung, die Bemessungskriterien «Gesamtgewicht des Fahrzeugs» oder «die Leistung in PS bzw. KW» würden sich für die Festlegung der Verkehrssteuern besser eignen als der Hubraum, weil die Leistung immer mit dem Treibstoffverbrauch zusammenhänge. Mit der Wahl des Hubraums als Bemessungskriterium würde man eine Entwicklung fördern, die insbesondere dem wichtigen Steuerungselement CO<sub>2</sub> nicht gerecht würde.

Diese Auffassungen verkennen, dass der Hubraum sehr wohl einen Einfluss auf den Treibstoffverbrauch und damit auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss hat. So macht es der Stand der Technik im Motorenbau zwar möglich, durch Turboaufladung kleineren Triebwerken dieselbe oder gar eine höhere Leistung zu entlocken als ihren hubraumstärkeren Kollegen. Heute geht damit aber eine

Senkung des Treibstoffverbrauchs einher, weil die kleineren Motoren einen höheren Wirkungsgrad haben. Das nachfolgende Beispiel eines Grossserienfahrzeugs soll diese Aussage verdeutlichen. Ein VW Golf mit einem 2000ccm FSI Motor und einer Leistung von 150 PS hat einen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 192 g/km. Dasselbe Fahrzeug mit einem turboaufgeladenen 1400 ccm Motor stösst demgegenüber trotz einer Mehrleistung von 20 PS (insgesamt also 170 PS) nur 178g CO<sub>2</sub>/km aus. Derselbe Trend lässt sich auch bei Sportlimousinen beobachten, was sogar ein Vergleich mit dem neusten Audi S4 (4.2 Liter Hubraum und 344 PS) und dem technologisch älteren Audi RS4 (2.6 Liter Hubraum mit Doppelturbolader und 380 PS) eindrücklich zeigt. Während der S4 324 g CO<sub>2</sub>/km emittiert, sind es beim RS4 288 g CO<sub>2</sub>/km.

Die Hubraumbesteuerung ist im Weiteren auch deshalb ein valables Bemessungskriterium, weil es beim Autokauf als Steuerungselement taugen kann. Die ETH ist nämlich in einem neueren Forschungsbericht (ETH Zürich, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Zürich, 8. März 2007: [www.uns.ethz.ch/res/emdm/ETH\\_CH\\_Autokauf\\_14\\_Anreizsysteme\\_EMDM1561.pdf](http://www.uns.ethz.ch/res/emdm/ETH_CH_Autokauf_14_Anreizsysteme_EMDM1561.pdf)) zur Erkenntnis gelangt, dass sich der Wechsel zu kleineren Autos kaum beeinflussen lasse, der Wechsel zu weniger grossen Motoren hingegen schon. Diese Steuerungskraft der Hubraumbesteuerung dürfte gerade in Graubünden spielen, wenn man sich die Besteuerungssätze im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt anschaut. So kostet ein Personenwagen mit einem Hubraum von 1000 ccm 25.1 Prozent mehr als der Schweizer Durchschnitt, während ein solcher mit 6000 ccm 65.1 Prozent darüber liegt (vgl. Eidgenössische Steuerverwaltung, Steuerbelastung in der Schweiz, Kantonshauptorte – Kantonsziffern 2006, Bern, 2007, S. 82 f.).

### ***3.2 Einführung eines Bonus-/Malus-Systems***

Die SP stellt die Forderung auf, neben einem Bonus- auch ein Malussystem einzuführen, das vorsieht, für alle Fahrzeuge mit übermässigen Emissionen und für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter einen Zuschlag von 60 bis 80 Prozent zu erheben. Wie unten (siehe IV., 1., 1.1 b) zu entnehmen sein wird, kann diesem Antrag schon alleine deshalb nicht entsprochen werden, weil die dafür notwendigen Daten zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss weder in jenem Umfang vorliegen noch erhältlich gemacht werden können, um eine rechtsgleiche Besteuerung zu gewährleisten. Zum anderen vertritt die Regierung die Auffassung, dass in der gegenüber dem Schweizer Durchschnitt progressiven Besteuerung von hubraumstärkeren Fahrzeugen (siehe obige Ziffer 3.1) durchaus ein Malus erblickt werden kann.

### ***3.3 Berücksichtigung der unterschiedlichen geografischen und topografischen Gegebenheiten im Kanton Graubünden***

Die CVP bringt vor, dass der Gesetzesentwurf die vorherrschenden und unterschiedlichen geographischen und topographischen Gegebenheiten im Kanton Graubünden nicht berücksichtige. So könnten zum Beispiel Fahrzeuge mit Gas-Antriebssystem heute vorwiegend nur in der Stadt Chur und im Churer Rheintal eingesetzt werden, da in den übrigen Regionen entsprechende Betankungsmöglichkeiten schlichtweg fehlen. Auch mache es wenig Sinn, ein Hybridfahrzeug im steilen Berggebiet einzusetzen, da der Energiespareffekt leider nur sehr klein und die Mehrinvestition in solche Fahrzeuge dadurch nicht rentabel sei.

Dazu ist festzuhalten, dass das Antriebssystem keine Voraussetzung für die Gewährung einer Steuerermässigung ist – im Gegenteil. Der Gesetzesentwurf sagt klar, dass auch emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen Antriebssystemen in den Genuss einer solchen gelangen können. Massgebend soll nach Auffassung der Regierung für alle Antriebssysteme nur sein, dass bestimmte CO<sub>2</sub>- (und Feinstaub-) Grenzwerte nicht überschritten werden. Abgesehen davon ist eine solch unterschiedliche Besteuerungslösung auch nicht praktikabel. So müsste um der Gerechtigkeit willen neben den unterschiedlichen geographischen und topographischen Gegebenheiten auch berücksichtigt werden, weshalb jemand ein bestimmtes Fahrzeug braucht, denn es ist je nach Einsatzzweck auch im Berggebiet durchaus möglich, kleinere Fahrzeuge zu fahren.

## **IV. Erläuterungen zum Gesetzesentwurf**

### **1. Allgemeines**

#### ***1.1 Gesetzgeberische Umsetzung des Auftrags Jäger***

##### *a. In formeller Hinsicht*

Wie bereits dargelegt, regelt das Strassengesetz das Verkehrssteuerwesen in den Grundzügen und delegiert dessen konkrete Ausgestaltung dem Grossen Rat. Dieser hat gestützt darauf die anwendbaren Bemessungskriterien und Steueransätze in der Verkehrssteuerverordnung festgelegt. Die Ausnahmen, den Erlass sowie die Ermässigung davon regelte er grundsätzlich in der GAV zum SVG und übertrug es der Regierung, die Details sowie die höchsten Ermässigungsansätze zu bestimmen. Diese Kompetenzaufteilung hat sich bewährt und soll im EGzSVG beibehalten werden.

## *b. In materieller Hinsicht*

Mit dem Auftrag Jäger wird u.a. angeregt, neben den bestehenden Kriterien als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern in unserem Kanton auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss in die kantonale Gesetzgebung aufzunehmen. Dies ist zumindest für die nächsten Jahre vor allem deshalb nicht machbar, weil Werte zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss nur für etwas mehr als die Hälfte der in Graubünden immatrikulierten Personenwagen zur Verfügung stehen. Für die zehnjährigen und mehrjährigen sowie für alle Lieferwagen, somit für mehr als 50 000 Fahrzeuge liegen die entsprechenden Daten nicht vor und können auch nicht erhältlich gemacht werden. Hinzu kommt, dass der Fortschritt in der Motoren- und Abgastechnologie aus einem heute als «emissionsarm» geltenden Fahrzeug morgen eine «Dreckschleuder» machen kann. Die zu regelnde Materie wird somit entsprechend dem Stand der Technik periodisch wiederkehrend zu revidieren sein, weshalb das Emissionsverhalten eines Motorfahrzeugs als Bemessungskriterium auch schlecht praktikabel wäre.

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

## **2. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen**

### *I. Allgemeine Bestimmungen*

#### *Artikel 1 Delegation von Aufgaben*

Im Rahmen des kantonalen Polizeigesetzes (PolG; BR 613.000) wurde in Art. 34 bereits eine gesetzliche Grundlage für die Übertragung polizeilicher Aufgaben an Dritte geschaffen. Für das Strassenverkehrsamt fehlt im kantonalen Recht eine solche Delegationsnorm. Mit Blick auf allfällige künftige Entwicklungen scheint es angezeigt, eine entsprechende Bestimmung im EGzSVG aufzunehmen, zumal diese in jedem Fall auf Gesetzesstufe zu erlassen ist (Art. 31 Abs. 2 Ziff. 6 KV).

Die bisherige Aufsichtsbestimmung kann aufgehoben werden, da in Anhang 1 Ziff. I.2.B.a und f der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsver-

ordnung (RVOV; BR 170.310) sowohl die Kantonspolizei als auch der Strassenverkehr dem Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit zugeteilt sind.

#### *Artikel 2/3 Zeugeneinvernahme/Auskunftserteilung*

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

#### *Artikel 4 Entfernung von Fahrzeugen*

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

#### *Artikel 5 Dienstliche Fahrten*

In der bisherigen Formulierung waren nicht alle Organisationen des Rettungswesens erfasst. Es fehlten auch andere Dienste, die öffentliche Aufgaben erfüllen, weshalb der bisherige Art. 5 neu formuliert wurde. Neu ist der Motorfahrzeugverkehr auf sämtlichen Strassen und abseits dieser auf dem ganzen Kantonsgebiet ohne Bewilligung gestattet, soweit die Fahrt zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe erfolgt. Die Regierung regelt die Einzelheiten in der Verordnung zum EGzSVG und bezeichnet insbesondere die berechtigten Dienststellen der Verwaltung, die Organisationen des Rettungswesens sowie weitere Berechtigte.

## *II. Verkehrsregelung*

### *Artikel 6 Zuständigkeiten und Verfahren*

#### *1. Kantonsstrassen*

Art. 6 und 7 wurden vollständig neu formuliert und die Zuständigkeiten sowie das Verfahren nicht wie bisher an die staatliche Organisation (Kanton und Gemeinde), sondern an den entsprechenden Strassentyp (Kantons- oder Gemeindestrasse) angeknüpft. In der regierungsrätlichen Verordnung zum EGzSVG wird bestimmt, wer kantonale Behörde im Sinne des Gesetzes ist.

#### *Artikel 7 2. Gemeindestrassen*

Absatz 1 entspricht Art. 13 Abs. 1 GAV zum SVG. Der Artikel wurde klarer formuliert. Mit der Zustimmung durch die kantonale Behörde wird eine einheitliche Signalisation gewährleistet. Wie bis anhin steht die Kantonspolizei den Gemeinden zudem beratend zur Seite.

Mit der Delegation von Aufgaben an die Gemeinden macht der Kanton von der bundesrechtlichen Möglichkeit gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG Gebrauch. Diese Kompetenz sieht vor, dass die Kantone Befugnisse den Gemeinden übertragen können, soweit die Beschwerde an eine kantonale Behörde vorbehalten bleibt. Absatz 2 übernimmt deshalb die bisherige Zuständigkeit des Kantons als Genehmigungsbehörde von kommunalen Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- und Vortrittssignalen. Neu wird verlangt, dass die Gemeinde den Genehmigungsentscheid vorgängig bei der kantonalen Behörde einzuholen hat. Der Vorteil der vorgängigen Genehmigung durch die kantonale Behörde besteht darin, dass die Gemeinde bereits vor ihrem politischen Entscheidungsprozess Gewissheit hat, dass ihre Absichten zur Verkehrsregelung vom Kanton genehmigt werden können. Damit kann der Nachteil der bisherigen Regelung verhindert werden, wonach eine Gemeinde den ganzen politischen Prozess inklusiv kommunalem Einspracheverfahren nach Art. 25 Abs. 4 GAV zum SVG durchläuft und danach ihr Vorhaben an der Ablehnung durch die kantonale Genehmigungsbehörde scheitert.

Nach Vorliegen der kantonalen Genehmigung erfolgt eine öffentliche Bekanntmachung (öffentliche Auflage, öffentlicher Anschlag, Publikation im kommunalen Publikationsorgan) in der Gemeinde und die Möglichkeit zur Stellungnahme der Bevölkerung innert 30 Tagen. Sinn und Zweck dieses Verfahrensablaufs besteht darin, Meinungsverschiedenheiten über geplante Verkehrsanordnungen nach Möglichkeit bereits auf Gemeindeebene und vor dem politischen Entscheid und dessen Publikation zu bereinigen. Dieses Verfahren ersetzt das bislang bewährte Einspracheverfahren gemäss Art. 25 Abs. 5 GAV zum SVG. Erfolgt aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen eine Änderung der ursprünglich beabsichtigten und vom Kanton bereits genehmigten Verkehrsanordnung, ist eine neuerliche Genehmigung des Kantons erforderlich. Erst wenn die 30-tägige Frist abgelaufen ist und keine Stellungnahmen eingegangen sind oder nur positive oder nur solche, die keine Berücksichtigung fanden, erfolgt der eigentliche politische Entscheid der Gemeinde. Der Beschluss der Gemeinde betreffend Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- oder Vortrittssignalen ist zu publizieren, womit den bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 107 Abs. 1 SSV) nachgelebt wird. Der publizierte Beschluss ist mit einer entsprechenden Rechtsmittelbelehrung ans Verwaltungsgericht (Art. 49 Abs. 1 lit. a VRG) zu versehen.

Der vorgängig durch die Gemeinde einzuholende Genehmigungsentscheid der kantonalen Behörde ist unabdingbare Voraussetzung, damit das Verkehrssignal überhaupt Rechtswirkungen entfalten kann. Wird die kantonale Genehmigung verweigert, ist dies der Gemeinde in einer anfechtbaren Verfügung mitzuteilen. Die Gemeinde ist diesfalls zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht legitimiert (Art. 49 Abs. 1 lit. c VRG).

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

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

#### *Artikel 8 Zufahrtsbewilligungen*

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

Absatz 2: Dabei handelt es sich wie bis anhin um eine Kanzleigebühr. Falls die Gemeinden beabsichtigen, die Bewilligungserteilungen in Rechnung zu stellen, haben sie dies in einem generell abstrakten Erlass vorzusehen.

Absatz 3 entspricht dem zweiten Teil des bisherigen Art. 10 Abs. 2 GAV zum SVG, wurde jedoch um drei Bemessungskriterien für die Bestimmung der Beitragshöhe erweitert. Neben der Tragfähigkeit der Strasse sind dies neu auch die Häufigkeiten der Fahrten, die Streckenlänge und das Gesamtgewicht des Fahrzeuges. Mit der Beschränkung der Beiträge bis zur Höhe des zusätzlichen Strassenunterhalts kann von einer kostenabhängigen Kausalabgabe gesprochen werden. Diese ist dem Kostendeckungsprinzip unterworfen, weshalb ein Kostenrahmen, ein Maximalbetrag oder Ähnliches in der formell gesetzlichen Grundlage nicht erforderlich ist. Soweit der Kanton solche Beträge überhaupt in Rechnung stellt, wendet er dabei Art. 38 der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) an. Falls die Gemeinden beabsichtigen, solche Beträge in Rechnung zu stellen, haben sie dies in einem generell abstrakten Erlass vorzusehen.

Der bisherige Art. 10 Abs. 5 GAV zum SVG, wonach Verkehrsbeschränkungen nur aus verkehrspolizeilichen oder verkehrstechnischen Gründen signalisiert und bei Missachtung geahndet werden dürfen, kann ersatzlos aufgehoben werden. Mit diesem Absatz wollte der Gesetzgeber verhindern, dass Fahrverbote, welche nur dem Zweck dienen, sich Einnahmen zu verschaffen, ausgeschlossen werden, da diese vom Bundesgericht als verfassungswidrig qualifiziert wurden (vgl. Botschaft vom 4. Juli 1977, S. 120 f.). Welche Befugnisse den Kantonen und Gemeinden im Rahmen von verkehrs-

beschränkenden Massnahmen zustehen, ergibt sich aus Art. 3 Abs. 2–5 SVG, weshalb sich eine weitere Regelung auf kantonaler Ebene erübrigt.

#### *Artikel 9 Werkverkehrsdienste und private Dienste*

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

### *III. Verkehrssteuern und Gebühren*

#### *Artikel 10 Verkehrssteuern*

##### *1. Motorfahrzeuge*

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

##### *Artikel 11 2. Fahrräder und Motorfahrräder*

Das geltende Recht hat dieselbe Regelung in Art. 16 Abs. 2 GAV zum SVG. Neu werden aus abgaberechtlichen Gründen Maximalansätze für die Jahresgebühren festgeschrieben.

##### *Artikel 12 Steuerbefreiung*

Dieser Artikel entspricht inhaltlich der bisherigen regierungsrätlichen Regelung. Demnach sollen nebst den Fahrzeugen des Kantons auch jene der



Gemeindepolizei, des Zivilschutzes, der Feuer- und Ölwehr sowie der vom Kanton anerkannten Spitäler und jene karitativer Institutionen weiterhin steuerbefreit sein. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist dies auf formell-gesetzlicher Stufe zu regeln. Ansonsten bleibt allgemein darauf hinzuweisen, dass die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter den Anspruch auf Verkehrssteuererlass (und Verkehrssteuerermässigung) mittels eines Gesuches nachzuweisen haben, sofern die bei der kantonalen Behörde vorhandenen Unterlagen nicht rechtsgenügend darauf schliessen lassen.

### *Artikel 13 Steuerermässigung*

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

Die Regelung in Absatz 2 ist neu und dient der Umsetzung des Auftrages Jäger betreffend Anreizmodell bei den Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch. Der Ermässigungsrahmen trägt den Erkenntnissen eines neuesten ETH-Forschungsberichtes Rechnung, wonach ein Steuerrabatt unter anderem erst dann Wirkung zeigt, wenn er grösser als 50 Prozent ist (ETH Zürich, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Zürich, 8. März 2007, S.15: siehe [www.uns.ethz.ch/res/emdm/ETH\\_CH\\_Autokauf\\_14\\_Anreizsysteme\\_EMDM1561.pdf](http://www.uns.ethz.ch/res/emdm/ETH_CH_Autokauf_14_Anreizsysteme_EMDM1561.pdf)).

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

«Emissionsarm» sind nach heutigem Verständnis Motorfahrzeuge, welche einen geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoss haben oder die jeweils strengsten, gesetzlich jedoch noch nicht vorgeschriebenen Abgasnormen erfüllen. Bei Dieselfahrzeugen wird zudem eine Abgasreinigungstechnologie verlangt, welche den Feinstaubausstoss (PM<sub>10</sub>) fast gänzlich unterdrückt, wie dies etwa mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem erreicht wird. Da die Energieetikette Letzteres unberücksichtigt lässt und zudem das Emissionsverhalten im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht bewertet (relatives Bewertungssystem), ist sie als Grundlage für ein Rabattmodell unbefriedigend.

Als «gering» darf ein CO<sub>2</sub>-Ausstoss gelten, der bereits heute politischen Zielwerten entspricht oder künftige Vorschriften erfüllt, die auf eine Reduktion der aktuellen Durchschnittsemissionswerte abzielen. Zur Veranschaulichung sei erwähnt, dass eine Vereinbarung zwischen der EU und der Automobilindustrie einen Flottenmix von 140 g/km für alle neuen Personenwagen ab 2008/2009 anstrebt. Da aber schon jetzt absehbar ist, dass dieses Ziel nicht

erreicht wird, hat die EU-Kommission am 7. Februar 2007 in einem Strategiepapier beschlossen, dass die europäische Autoindustrie den Ausstoss an CO<sub>2</sub> bei Neuwagen bis 2012 allein durch verbesserte Fahrzeugtechnik auf 130 g/km zu senken hat; ein Gesetzesvorschlag soll bis Mitte 2008 folgen. An solchen Richtwerten könnte sich ein Rabattsystem orientieren, wobei den bündnerischen bzw. schweizerischen Besonderheiten, wie im Nachfolgenden zu zeigen sein wird, ein zusätzliches Augenmerk geschenkt werden muss.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss aller in der EU verkauften Neuwagen betrug im Jahre 2006 163 g/km, während er in der Schweiz bei 187 g/km und damit um 15 Prozent höher lag. Erklärt wird dieser Unterschied gemeinhin damit, dass in der Schweiz grundsätzlich mehr Fahrzeuge mit besserer Grundausstattung und Allradantrieb (= höheres Fahrzeuggewicht) sowie grösseren Motoren verkauft werden. Will man sich diesem Faktum nicht verschliessen, dann ist dem bei der Festsetzung des rabattwürdigen Grenzwertes auch entsprechend Rechnung zu tragen. Geht man nun vom ersten europäischen Zielwert von 140 g/km aus, so kann unter Einrechnung der oben erwähnten 15-prozentigen Differenz ein maximaler CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 160 g/km noch als gering gelten. Dieser Wert entspricht denn auch exakt dem für die Schweiz angestrebten Verbrauchs-Zielwert neuer Personenwagen von durchschnittlich 6.4 l/100km, welcher das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gestützt auf Art. 8 Abs. 2 des Energiegesetzes mit der Vereinigung Schweizer Automobilimporteure (auto-schweiz) fürs Jahr 2008 zwar vereinbart hat (Vereinbarung vom 19.2.2002 über die Reduktion des spezifischen Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen), jedoch nicht erreichen wird. Schliesslich lassen auch die aktuellen Verhältnisse im Kanton Graubünden einen solchen Grenzwert als angebracht erscheinen, liegt doch der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss für etwas mehr als die Hälfte aller in Verkehr stehenden Personenwagen (53812 von über 96000) bei etwa 212 g/km. Wären die entsprechenden Daten für sämtliche Fahrzeuge verfügbar, würde dieser Wert gar noch höher ausfallen, weil die zehnjährigen und mehrjährigen Fahrzeuge in die Berechnung einfliessen würden. Demgegenüber emittieren nur gerade knapp 6000 der bei uns immatrikulierten Personenwagen 160 oder weniger g/km CO<sub>2</sub>. Bei maximal 140 g/km liegen etwas mehr als 1600 Einheiten. (Fahrzeugliste der erhältlichen Neuwagen auf:

[www.bfe.admin.ch/energieetikette/00962/00964/index.html?lang=de](http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00962/00964/index.html?lang=de)).

Die SP bemängelt im Zusammenhang mit der Definition der Emissionsart, dass im Gesetz keine Partikelfilterpflicht für Dieselfahrzeuge aufgenommen worden ist. Die Regierung sieht vor, in den von ihr zu erlassenden Ausführungsbestimmungen zur Verkehrssteuerermässigung von emissionsarmen Motorfahrzeugen vorzuschreiben, dass Dieselfahrzeuge einen Feinstaubaus-

stoss von 0.01 g/km nicht überschreiten dürfen. Dieser Wert ist derzeit nur mit einem Partikelfilter zu erreichen. Im Übrigen kann jetzt schon gesagt werden, dass die Regierung die Emissionsarmut eines Motorfahrzeuges dann nach den Kriterien des Bundes für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (heute noch «KeeF-Richtlinien») bemessen wird, sobald diese die jetzige Energietikette als Umweltetikette abgelöst haben werden. Ein entsprechendes Projekt ist vom Bund bereits lanciert worden und soll bis ins Jahr 2010 abgeschlossen sein.

Bei den schweren Motorfahrzeugen wird sich die Emissionsarmut an den «EURO-Abgasnormen» orientieren, wie das auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe tut. Dementsprechend dürfen etwa jene als emissionsarm gelten, welche die jeweils strengsten, gesetzlich für Neufahrzeuge jedoch noch nicht vorgeschriebenen Bestimmungen erfüllen. Bis am 30. September 2009 wird es die EURO 5 Norm sein. Dieses Kriterium erfüllen aktuell in Graubünden 132 von insgesamt etwa 2500 schweren Motorfahrzeugen.

#### *Artikel 14 Gebühren*

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

#### *IV. Strafbestimmungen und Verfahren*

Art. 15–18 dieses Kapitels entsprechen weitgehend dem bisherigen Recht. Die Beträge für Bussen in Art. 15 (Strafandrohung) wurden leicht nach oben angepasst. Übertretungen von bewilligten Verkehrsanordnungen der Gemeinden sollen neu mit Busse bis zu CHF 500.– (bisher CHF 200.–), im Wiederholungsfall bis zu CHF 2000.– (bisher CHF 1000.–) bestraft werden.

#### *Artikel 19 Ordnungsbussenverfahren im Strassenverkehr*

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

Absatz 3 sieht vor, dass die von der Kantonspolizei angebotenen Ausbildungsmodule neu entschädigungspflichtig sein sollen. Die Entschädigung soll mindestens die Selbstkosten der Kantonspolizei decken. Die Grund- und Wiederholungskurse werden als obligatorisch erklärt. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die rund zweistündige Ausbildung den Ansprüchen nicht

zu genügen vermag. Neu ist deshalb eine Ausbildung von mindestens einem Tag vorgesehen. Zudem muss die Ausbildung von den Teilnehmenden durch Ablegen einer Prüfung erfolgreich abgeschlossen werden.

## *V. Rechtspflege*

### *Artikel 20 Rechtsmittel*

#### *1. Beschwerde an die Regierung*

In diesem Artikel wird der Rechtsmittelweg für Entscheide von Gemeinden festgelegt, welche gestützt auf Art. 7 Abs. 4 VE EGzSVG ermächtigt sind, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen zu regeln und entsprechend zu signalisieren.

### *Artikel 21 2. Berufung an das Kantonsgericht*

Im Bereich der Administrativmassnahmeverfahren ist aufgrund des meist pönalen Charakters der Massnahme bereits nach geltendem Recht in Abweichung von der ordentlichen Zuständigkeit gemäss Verwaltungsrechtspflegegesetz die Berufung ans Kantonsgericht gemäss Strafprozessordnung (StPO; BR 350.000) vorgesehen. Daran ist festzuhalten.

Damit ist auch gesagt, dass sämtliche weitere Rechtsmittelverfahren und diesbezügliche Zuständigkeiten sich nach den ordentlichen Regeln des Verwaltungsrechtspflegegesetzes richten.

## *VI. Schlussbestimmungen*

### *Artikel 22 Änderungen von Erlassen*

Die Art. 57 und 61 Abs. 1 lit. e des Strassengesetzes des Kantons Graubünden werden inhaltlich ins EGzSVG übernommen und können aufgehoben werden.

## **V. Änderung der Verkehrssteuerverordnung**

Mit Erlass des EGzSVG ist auch Art. 1 Ziff. 4 der Verkehrssteuerverordnung zu revidieren. Zum einen drängt sich infolge neuer alternativer Antriebstechnologien eine offenere Formulierung auf. Zum anderen sind die Buchstaben a bis d aufzuheben, weil diese Regelung von der Gesetzessystematik her in den Kompetenzbereich der Regierung fallen soll.

Da das Bemessungskriterium der Steuer-PS durch den Hubraum ersetzt wird, sind auch hier die entsprechenden Anpassungen vorzunehmen. Die Steuerbelastung erfährt dadurch keine Änderung, wie bereits in den Erläuterungen zu Art. 10 VE EGzSVG dargelegt wird.

## **VI. Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die Vorlage hat keine personellen Konsequenzen und führt auch nicht zu Mehrkosten. Hingegen werden die zu erlassenden regierungsrätlichen Ausführungsbestimmungen zur Verkehrssteuerermässigung von emissionsarmen Motorfahrzeugen Verkehrsteuerausfälle verursachen. Diese lassen sich aber nicht verlässlich beziffern, da zum einen die Auswirkung des Rabattsystems auf das Konsumverhalten der Fahrzeughalterinnen und -halter nicht vorausgesagt werden kann und zum anderen auch unbekannt ist, wie lange die betroffenen Motorfahrzeuge von den Ermässigungen profitieren können. Ginge man aber davon aus, dass allen heute (Stand 21.8.2007) in Graubünden immatrikulierten Personenwagen (Dieselfahrzeuge zusätzlich mit Partikelfilter ausgerüstet) mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 141 bis 160 g/km ein 60-prozentiger und jenen mit maximal 140 g/km sowie den schweren Motorfahrzeugen der EURO 5 Klasse ein 80-prozentiger Steuernachlass gewährt würde, dann hätte dies jährliche Mindereinnahmen in der Grössenordnung von 1.5 Mio. Franken zur Folge. Davon entfielen im Einzelnen 900000 Franken auf Personenwagen mit Werten von 141 bis 160 g/km, 400000 Franken auf jene bis 140 g/km und 200000 Franken auf die schweren Motorfahrzeuge.

Die CVP, die Dachorganisation der Wirtschaft Graubünden sowie der Graubündnerische Baumeisterverband (GBV) verlangen, dass die Mittel aus dem allgemeinen Haushalt an die Strassenrechnung jährlich in jenem Mass erhöht werden, als sich die Erträge der Motorfahrzeugsteuern infolge Bonus-systems für emissionsarme Motorfahrzeuge vermindern. Dazu ist darauf hinzuweisen, dass die kantonale Strassenrechnung finanziell in guter Verfassung ist. Im Jahr 2005 wurde die Strassenschuld aus dem Anteil des Golderlöses der Schweizerischen Nationalbank vollständig getilgt. Die Gesamtergebnisse der Jahre 2006 und 2007 liegen nahe am Ausgleich. Für das

Budget 2008 wurde die Strassenrechnung auf einen Kantonsanteil an den Mineralölsteuern von 35.2 Mio. Franken ausgerichtet. Der effektive Anteil wird sich jedoch auf gut 46 Mio. Franken belaufen. Die Einnahmenkorrektur hat der Grosse Rat in der Dezembersession 2007 vorgenommen. Die Strassenrechnung weist dadurch im Budget 2008 einen Ertragsüberschuss aus. In den Folgejahren wird die Strassenrechnung vor allem einen starken Anstieg der Bundesbeiträge an die Hauptstrassen erfahren. Die im Rahmen des neuen Finanzausgleichs eingeführten Globalbeiträge an die Hauptstrassen werden voraussichtlich erst ab dem Jahr 2012 ihren vollen Umfang erreichen. Für Graubünden wachsen diese Beiträge in der Zeitspanne von 2008 bis 2012 kontinuierlich von 24 Mio. Franken auf gut 43 Mio. Franken. Angesichts dieser günstigen finanziellen Rahmenbedingungen vermag die Strassenrechnung eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuererträge in der Grössenordnung von 1.5 Mio. Franken ohne weiteres zu verkräften. Kommt hinzu, dass ein Teil dieser Mindereinnahmen durch den jährlich steigenden Fahrzeugbestand kompensiert wird. So konnten allein deswegen in den letzten zehn Jahren etwas mehr als eine Million Franken pro Jahr an Mehreinnahmen verbucht werden, was insgesamt zu einer Ertragssteigerung von 56.849 Mio. Franken (1998) auf gut 67.680 Mio. Franken (2007) geführt hat. Das vorgeschlagene Bonussystem wird daher ausschliesslich im Jahr 2009 zu einem leichten Ertragsrückgang führen.

## **VII. Berücksichtigung der Grundsätze «VFRR»**

Die Grundsätze der Verwesentlichung und Flexibilisierung der Rechtssetzung (VFRR) werden im vorliegenden Erlass soweit als möglich berücksichtigt. Unnötige Doppelregelungen im Bundesrecht und im kantonalen Recht im Bereich der Vorschriften zum Strassverkehrsrecht wurden eliminiert. So sind Art. 4 Abs. 3 GAV zum SVG bereits in Art. 70 der Verkehrszulassungsverordnung (SR 741.51) und Art. 12 GAV zum SVG in Art. 43 Abs. 1 SVG geregelt. Soweit das übergeordnete Recht Regelungen enthält, die für den Kanton massgeblich sind, kann auf eine ausdrückliche Wiedergabe dieser Vorschriften im Rahmen der kantonalen Umsetzung verzichtet werden.

## VIII. Antrag

Gestützt auf diese Botschaft beantragen wir Ihnen:

1. auf die Vorlage einzutreten;
2. dem Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG) zuzustimmen;
3. der Verordnung über die Aufhebung und Änderung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr zuzustimmen;
4. von der Erledigung des Auftrages Jäger betreffend Anreizmodell bei den Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch Kenntnis zu nehmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landespräsident, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung

Namens der Regierung  
Der Präsident: *Engler*  
Der Kanzleidirektor: *Riesen*





# Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG)

vom ...

---

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 31 der Kantonsverfassung und auf Art. 3 und 106 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 26. Februar 2008,

beschliesst:

## I. Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1

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

Delegation von  
Aufgaben

### Art. 2

In Verkehrsstrafsachen können die Kantonspolizei und die von der kantonalen Behörde dazu ermächtigten Gemeindepolizeiorgane Zeugen einvernehmen.

Zeugenein-  
vernahme

### Art. 3

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 Strafprozessordnung erfüllt ist.

Auskunfts-  
erteilung

### Art. 4

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.

Entfernung von  
Fahrzeugen

### Art. 5

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

Dienstliche  
Fahrten

## II. Verkehrsregelung

### Art. 6

Zuständigkeiten  
und Verfahren  
1. Kantons-  
strassen

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

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

### Art. 7

2. Gemeindeg-  
strassen

<sup>1</sup> Die Gemeinde regelt den örtlichen Verkehr auf Gemeindestrassen. Verkehrsanordnungen unterliegen der Zustimmung durch die kantonale Behörde.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

Zufahrts-  
bewilligungen

<sup>1</sup> Auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten öffentlichen Strassen ist die Zufahrt zum eigenen Wohnsitz oder Geschäft durch den Strassen-eigentümer 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.

<sup>2</sup> Für die Bewilligungserteilung kann eine Gebühr erhoben werden.

<sup>3</sup> 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

Werkverkehrs-  
dienste und  
private Dienste

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

### III. Verkehrssteuern und Gebühren

#### Art. 10

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

Verkehrssteuern  
1. Motorfahrzeuge

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

<sup>3</sup> Die Steuer beträgt maximal 3 000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Hubraum, und maximal 5 000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Gesamtgewicht besteuert werden.

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

#### Art. 11

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.

2. Fahrräder und  
Motorfahrräder

#### Art. 12

Keine Verkehrssteuern werden erhoben für:

Steuerbefreiung

- 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.

#### Art. 13

<sup>1</sup> Die Verkehrssteuer wird bis 50 Prozent ermässigt für:

Steuerermässigung

- 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.

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

<sup>3</sup> Die Regierung regelt die Einzelheiten und bestimmt die jeweiligen Ermässigungsansätze.

#### **Art. 14**

Gebühren

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 2 000 Franken und sind von den Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfängern zu tragen. Bei besonders grossem Aufwand erhöht sich der Gebührenrahmen auf 10 000 Franken.

### **IV. Strafbestimmungen und Verfahren**

#### **Art. 15**

Strafandrohung

<sup>1</sup> Übertretungen von Bestimmungen dieses Gesetzes oder gestützt darauf erlassener Vorschriften werden mit Busse bis 1 000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> Übertretungen von genehmigten Verkehrsanordnungen der Gemeinden werden mit Busse bis zu 500 Franken, im Wiederholungsfall bis zu 2 000 Franken bestraft. Sind Tatbestände zu beurteilen, die in der Bussenliste der Ordnungsbussenverordnung erfasst sind, dann gelten jene Ansätze.

#### **Art. 16**

Zuständigkeit  
1. richterliche  
Behörde

Widerhandlungen gegen Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr werden, soweit nicht eine kantonale Behörde zuständig ist, durch den ordentlichen Richter beurteilt.

#### **Art. 17**

2. kantonale  
Behörde

<sup>1</sup> Widerhandlungen gegen kantonale Strassenverkehrsvorschriften und gegen solche gemäss Bussenliste der Ordnungsbussenverordnung werden durch eine kantonale Behörde beurteilt.

<sup>2</sup> Sie ahndet auch Übertretungen gemäss den Artikeln 90 Ziffer 1, 92 Absatz 1, 93 Ziffer 2, 95 Ziffer 1, 96 Ziffer 1, 98 und 99 SVG sowie Widerhandlungen gegen dazu erlassene Verordnungen und Weisungen des Bundesrates, sofern nicht ein Verkehrsunfall oder ein anderer schwerer Straftatbestand gleichzeitig zu beurteilen ist.

#### **Art. 18**

3. Gemeinde-  
behörde

<sup>1</sup> Widerhandlungen gegen genehmigte örtliche Verkehrsregelungen werden durch den Gemeindevorstand oder die gemäss Gemeindegesetzgebung zuständige Amtsstelle beurteilt, sofern nicht gleichzeitig eine Übertretung weiterer Vorschriften vorliegt, deren Beurteilung in die Kompetenz des Strafrichters oder der kantonalen Behörde fällt.

<sup>2</sup> Für das Verfahren gelten die Bestimmungen der Strafprozessordnung über das Strafverfahren vor Verwaltungsbehörden, unter Vorbehalt der Sonderbestimmungen des Bundes über das Ordnungsbussenverfahren.

#### **Art. 19**

<sup>1</sup> Das Ordnungsbussenverfahren wird durch die Kantonspolizei und die dazu ermächtigten Gemeinden durchgeführt.

Ordnungsbussen-  
verfahren im  
Strassenverkehr

<sup>2</sup> Das Departement bestimmt, welche Gemeinden in welchem Umfang dazu ermächtigt werden.

<sup>3</sup> 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.

### **V. Rechtspflege**

#### **Art. 20**

Entscheide von Gemeinden, welche gestützt auf Artikel 7 Absatz 4 zur selbstständigen Verkehrsregelung und -signalisation ermächtigt sind, können direkt mit Beschwerde an die Regierung weitergezogen werden.

Rechtsmittel  
1. Beschwerde an  
die Regierung

#### **Art. 21**

Beschwerdeentscheide des Departementes in Administrativmassnahmeverfahren können beim Kantonsgericht mit Berufung gemäss Artikel 141 ff. StPO angefochten werden.

2. Berufung an  
das Kantons-  
gericht

### **VI. Schlussbestimmungen**

#### **Art. 22**

Das Strassengesetz des Kantons Graubünden vom 1. September 2005 (BR 807.100) wird wie folgt geändert:

Änderungen von  
Erlassen

#### **Art. 57**

#### **Aufgehoben**

#### **Art. 61 Abs. 1 lit. e**

#### **Aufgehoben**

#### **Art. 23**

<sup>1</sup> Hängige Verfahren werden auch nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nach bisherigem Recht geführt.

Übergangsrecht

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

**Art. 24**

Referendum,  
Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Die Regierung bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

**Verordnung über die Aufhebung und Änderung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr**

vom ...

---

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden,

gestützt auf Art. 32 der Kantonsverfassung,  
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 26. Februar 2008,

beschliesst:

**Art. 1**

Die Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG) vom 27. September 1977 (BR 870.100) wird aufgehoben. Aufhebung

**Art. 2**

Die Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger vom 2. Oktober 1995 (BR 870.120) wird wie folgt geändert: Änderung

**Art. 1 Ziff. 1, 4, 6 und 13**

- |  |            |
|--|------------|
| 1. Personenwagen   |            |
| bis <b>685 ccm</b>   | Fr. 311.70 |
| von <b>686 bis 1078 ccm</b>  | Fr. 331.80 |
| von <b>1079 ccm</b> an für jede weiteren <b>196.35 ccm</b>   | Fr. 47.70  |
|  |            |
| 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 – d  |            |
| <b>Aufgehoben</b>  |            |
|  |            |
| 6. Motorräder und Kleinmotorräder je angebrochene  |            |
| <b>196.35 ccm</b>  | Fr. 56.70  |
|  |            |
| 13. Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge   |            |

bis <b>489 ccm</b>	Fr. 37.20
<b>von 490 bis 882 ccm</b>	Fr. 60.10
<b>von 883 bis 1863 ccm</b>	Fr. 104.40
<b>von 1864 bis 2845 ccm</b>	Fr. 125.80
<b>von 2846 bis 3827 ccm</b>	Fr. 147.30
<b>von 3828 und mehr ccm</b>	Fr. 168.70

**Art. 3**

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt zusammen mit dem Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr in Kraft.



## Lescha introductiva tar la lescha federala davart il traffic sin via (LI tar la LTV)

dals ...

---

Il cussegl grond dal chantun Grischun,

sa basond sin l'art. 31 da la constituziun chantunala e sin ils art. 3 e 106 da la lescha federala davart il traffic sin via dals 19 da december 1958, suenter avair gi' invista da la missiva da la regenza dals 26 da favrer 2008,

concluda:

### I. Disposiziuns generalas

#### Art. 1

La regenza po delegar tshertas incumbensas en il sectur dal dretg davart il traffic sin via ad organisaziuns privatas. Delegaziun d'incumbensas

#### Art. 2

En dumondas da chastis da traffic pon la polizia chantunala ed ils organs da la polizia communal ch'èn autorisads per quai da l'autorità chantunala interrogar perditgas. Interrogaziun da perditgas

#### Art. 3

La persuna che possedan in vehichel è obligada d'infurmar la polizia tgi che manava il vehichel u a tgi ch'el era vegnì surlaschà. Questa obligaziun da dar infurmaziuns croda, sche la premissa dal dretg da refusar da dar perditga tenor la lescha davart la procedura penala è ademplida. Infurmaziuns

#### Art. 4

Sin donn e cust da la persuna che posseda u che maina il vehichel po la polizia laschar allontanar vehichels che impedeschan il traffic u ch'èn vegnids parcads en moda illegala, sche la persuna respectiva na po betg vegnir cuntanschida a temp util. Allontanament da vehichels

#### Art. 5

Per ademplir incumbensas publicas è il traffic motorisà permess sin tut il territori chantunal, e quai senza ch'i stoppia vegnir dumandada ina permissiun. La regenza regla ils detagls. Viadis uffizials

## II. Regulaziun dal traffic

### Art. 6

Cumpetenzas e  
proceduras  
1. vias  
chantunalas

<sup>1</sup> L'autorità chantunala relascha tut ils scumonds da traffic, las restricziuns da traffic e las autras ordinaziuns per reglar il traffic sin las vias chantunalas.

<sup>2</sup> Sche er vias communalas èn pertutgadas d'ina regulaziun chantunala dal traffic, sto l'emprim vegnir tadlada l'autorità communal.

### Art. 7

2. vias  
communalas

<sup>1</sup> La vischnanca regla il traffic local sin vias communalas. Ordinaziuns da traffic èn suttamessas al consentiment da l'autorità chantunala.

<sup>2</sup> Ordinaziuns da traffic cun signals da prescripziun u da precedenza ston l'emprim vegnir approvadas da l'autorità chantunala. Suenter l'approvaziun sto la vischnanca exponer publicamain l'ordinaziun da traffic previsa, e quai durant 30 dis. Suenter l'examinaziun da las objecziuns e da las posiziuns ch'èn entradas decida la vischnanca e publitgescha il conclus.

<sup>3</sup> A vischnancas che han organisà correspondentamain ils fatgs da polizia e da construcziun po la regenza permetter da reglar e da signalisar independentamain il traffic entaifer ils cunfins communal. Resalvada è la signalisaziun da las vias chantunalas.

### Art. 8

Permissiuns  
d'access

<sup>1</sup> Sin las vias publicas ch'èn serradas per il traffic motorisà sto vegnir permess l'access liber a la proprietaria u al il proprietari da la via fin a l'agen domicil u fin a l'atgna fatschenta, sche la construcziun tecnica da la via permetta quai. L'access po vegnir restrenschi a vehichels a motor levs ed a motos sco er a tscherts temps. Ulteriuras excepziuns ston vegnir regladas en in relasch.

<sup>2</sup> Per dar la permissiun po vegnir pretendida ina taxa.

<sup>3</sup> A norma da la capacità da chargia, da la frequentaziun e da la lunghezza da la via sco er dal pais total dal vehichel po la permissiun per vehichels a motor grevs vegnir fatga dependenta da contribuziuns al mantegniment supplementar da la via.

### Art. 9

Servetschs dal  
traffic da lavur e  
servetschs privats

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

### III. Taglia da traffic e taxas

#### Art. 10

<sup>1</sup> Per ils vehichels a motor e per ils chars annexs ch'èn immatriculads en il chantun paja la possessura u il possessur annualmain ina taglia da traffic.

Taglia da traffic  
1. vehichels a motor

<sup>2</sup> La taglia vegn da princip calculada tenor la cilindrada u tenor il pais total dal vehichel, premess ch'i na stoppian betg vegnir applitgadas tariffas fixas en cas spezialas.

<sup>3</sup> La taglia importa maximalmain 3000 francs per vehichels ch'èn suttemess a la taglia tenor la cilindrada e maximalmain 5000 francs per vehichels ch'èn suttemess a la taglia tenor il pais total.

<sup>4</sup> Il cussegl grond fixescha las tariffas da taglia en il rom da l'aleina 3. El decida, tge criteri da calculaziun che sto vegnir applitgà per ils differents vehichels.

#### Art. 11

Per metter en circulaziun velos e velos a motor vegn incassada ina taxa annuala. Ella vegn agiuntada a la premia da l'assicuranza da responsabladad che sto vegnir fatga obligatoricain dal chantun u d'ina assicuranza da responsabladad privata ed importa maximalmain 2 francs per velos e maximalmain 50 francs per velos a motor.

2. velos e velos a motor

#### Art. 12

Per ils suandants vehichels na vegnan betg incassadas taglias da traffic:

Liberaziun  
da taglia

- a) vehichels dal chantun;
- b) vehichels d'intervenziun che vegnan duvrads d'instituziuns da la segirezza publica;
- c) vehichels d'intervenziun che vegnan duvrads d'instituziuns dals fatgs da sanadad e dals fatgs socials e ch'èn renconuschidas dal chantun;
- d) in vehichel per possessura u per possessur, sch'ella u sch'el ubain sche lur confamigliaras u sche lur confamigliars èn dependents da quest vehichel pervia d'ina restricziun permanenta da la sanadad e sche quest vehichel vegn duvrà surtut per quest motiv.

#### Art. 13

<sup>1</sup> La taglia da traffic vegn reducida fin 50 pertschient per:

Reducziun da la  
taglia

- a) vehichels communalas che n'èn betg liberads da la taglia da traffic;
- b) vehichels en il servetsch public, ch'èn endrizzads spezialmain per quest intent e che vegnan duvrads per quest intent;
- c) in vehichel per possessura u per possessur, sch'ella u sch'el ubain sche lur confamigliaras u sche lur confamigliars èn dependents da quest vehichel pervia d'ina restricziun permanenta da la sanadad, sche quest vehichel na vegn dentant betg duvrà surtut per quest motiv.

<sup>2</sup> Per vehichels a motor cun systems da tracziun convenziunals u alternativs che chaschunan paucas emissiuns vegn concedida ina reducziun da 60 fin 80 pertschient.

<sup>3</sup> La regenza regla ils detagls e fixescha las tariffas da reducziun respectivas.

#### Art. 14

Taxas

La regenza fixescha las taxas per documents, per examens, per permissiuns spezialas e per ulteriurs servetschs che vegnan prestads sin basa da la legislaziun davart il traffic sin via. Las taxas importan en il cas singul maximalmain 2000 francs e ston vegnir pajadas da las personas che retschaivan las prestaziuns. Sche la lavur è spezialmain gronda, s'augmenta il rom da las taxas a 10000 francs

### IV. Disposiziuns penalas e procedura

#### Art. 15

Smanatscha da chasti

<sup>1</sup> Surpassaments da disposiziuns da questa lescha u da prescripziuns ch'èn vegnidas relaschadas sin basa da questa lescha vegnan chastiads cun ina multa fin 1000 francs.

<sup>2</sup> Surpassaments da disposiziuns da traffic communalas approvas vegnan chastiads cun ina multa fin 500 francs, en cas da repetiziun fin 2000 francs. Sch'i ston vegnir giuditgads causals ch'èn cuntegnids en la glista da multas da l'ordinaziun davart las multas disciplinas, valan quellas tariffas.

#### Art. 16

Cumpetenza  
1. autoritad  
giudiziala

Uschenavant ch'i n'è betg cumpetenta in'autoritad chantunala, giuditgescha la derschadra ordinaria u il derschader ordinari cuntravenziuns cunter disposiziuns da la legislaziun federala davart il traffic sin via.

#### Art. 17

2. autoritad  
chantunala

<sup>1</sup> Cuntravenziuns cunter prescripziuns chantunalas concernent il traffic sin via e cunter talas ch'èn cuntegnidas en la glista da multas da l'ordinaziun davart las multas disciplinas vegnan giuditgadas d'ina autoritad communal.

<sup>2</sup> Ella chastia er surpassaments tenor ils artitgels 90 cifra 1, 92 alinea 1, 93 cifra 2, 95 cifra 1, 96 cifra 1, 98 e 99 LTV sco er cuntravenziuns cunter ordinaziuns e cunter directives ch'il cussegl federal ha relaschà latiers, uschenavant ch'i na sto betg vegnir giuditgà a medem temp in accident da traffic u in auter causal penal grev.

**Art. 18**

<sup>1</sup> Cuntravenziuns cunter regulaziuns dal traffic localas approvadas vegnan giuditgadas da la suprastanza communal u da l'uffizi ch'è competent per quai tenor la legislaziun communal, uschenavant ch'i n'èn betg vegnidas surpassadas a medem temp ulteriuras prescripziuns che ston vegnir giuditgadas da la derschadra penala u dal derschader penal ubain da l'autorità chantunala.

3. autorità communal

<sup>2</sup> Per la procedura valan las disposiziuns da la lescha davart la procedura penala davant las autoritads administrativas cun resalva da las disposiziuns spezialas federalas davart la procedura da multas disciplinaras.

**Art. 19**

<sup>1</sup> La procedura da multas disciplinaras vegn exequida da la polizia chantunala e da las vischnancas ch'èn autorisadas da far quai.

Procedura da multas disciplinaras en il traffic sin via

<sup>2</sup> Il departament fixescha, tge vischnancas che survegnan questa autorisaziun ed en tge dimensiun.

<sup>3</sup> Tenor basegn e cunter ina indemnisaziun organisescha la polizia chantunala curs d'instrucziun davart l'applicaziun da la procedura da multas disciplinaras per las vischnancas. Il curs da basa sco er ils curs da repetiziun èn obligatorics.

**V. Giurisdicziun****Art. 20**

Cunter decisiuns da vischnancas ch'èn autorisadas da reglar e da signalisar autenticamain il traffic sin basa da l'artitgel 7 alinea 4, po vegnir fatg directamain recurs tar la regenza.

Med legal  
1. recurs tar la regenza

**Art. 21**

Decisiuns da recurs dal departament en la procedura da las mesiras administrativas pon vegnir contestadas tar la dretgira chantunala cun appellaziun tenor ils artitgels 141 ss. PP.

2. appellaziun a la dretgira chantunala

**VI. Disposiziuns finalas****Art. 22**

La lescha davart las vias dal chantun Grischun dal 1. da settember 2005 (DG 807.100) vegn midada sco suonda:

Midadas da relaschs

**Art. 57**

**aboli**

**Art. 61 al. 1 lit. e  
aboli****Art. 23**

Dretg transitoric

<sup>1</sup> Proceduras pendentas vegnan manadas tenor il dretg vertent er suenter che questa lescha è entrada en vigur.

<sup>2</sup> La procedura da meds legals sa drizza tenor il dretg nov, sch'il termin per il med legal n'è betg anc scadi il mument ch'il dretg nov entra en vigur.

**Art. 24**Referendum,  
entrada en vigur

<sup>1</sup> Questa lescha è suttamessa al referendum facultativ.

<sup>2</sup> La regenza fixescha il termin che questa lescha entra en vigur.

**Ordinaziun davart l'aboliziun e davart las midadas da las ordinaziuns dal cussegl grond en connex cun il relasch d'ina lescha introductiva tar la lescha federala davart il traffic sin via**

dals...

---

Il cussegl grond dal chantun Grischun,

sa basond sin l'art. 32 da la constituziun chantunala, sunter avair gi invista da la missiva da la regenza dals 26 da favrer 2008,

concluda:

**Art. 1**

L'ordinaziun executiva tar la lescha federala davart il traffic sin via Aboliziun (OECG tar la LTV) dals 27 da settember 1977 (DG 870.100) vegn abolida.

**Art. 2**

L'ordinaziun davart la taglia da traffic per vehichels a motor e per chars Midada annexs dals 2 d'october 1995 (DG 870.120) vegn midada sco suonda:

**Art. 1 cifras 1, 4, 6 e 13**

1. autos da personas
 

fin <b>685 ccm</b>	fr. 311.70
da <b>686</b> fin <b>1078 ccm</b>	fr. 331.80
a partir da <b>1079 ccm</b> per mintga ulteriurs <b>196.35 ccm</b>	fr. 47.70
  
4. vehichels, **als quals ins na po – pervia da lur tecnologia da tracziun – betg attribuir ina cilindrada, sco electro, ibrid, cellas da carburant e.u.v.**, vegnan suttamess a la taglia tenor lur pais total e tenor las tariffas en la cifra 2 (...).  
a – d  
**aboli**
  
6. motos e motos pitschens per mintga  
**196.35 ccm** cumenzads fr. 56.70

13. vehichels agriculs a motor	
fin 489 ccm	fr. 37.20
<b>da 490 fin 882 ccm</b>	fr. 60.10
<b>dad 883 fin 1863 ccm</b>	fr. 104.40
<b>da 1864 fin 2845 ccm</b>	fr. 125.80
<b>da 2846 fin 3827 ccm</b>	fr. 147.30
<b>da 3828 ccm e dapli</b>	fr. 168.70

**Art. 3**

Entrada en vigur Questa ordinaziun entra en vigur ensemen cun la lescha introductiva tar la lescha federala davart il traffic sin via.



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

del ...

---

Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni,

visti l'art. 31 della Costituzione cantonale e gli art. 3 e 106 della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958;  
visto il messaggio del Governo del 26 febbraio 2008,

decide:

### I. Disposizioni generali

#### Art. 1

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

#### Art. 2

In caso di reati in materia di circolazione stradale, la Polizia cantonale e gli organi di polizia comunale autorizzati dall'autorità cantonale possono interrogare testimoni. Audizione di testimoni

#### Art. 3

Il detentore di un veicolo è tenuto a indicare alla Polizia chi ha guidato il veicolo oppure a chi egli l'ha affidato. Questo obbligo di informazione decade se è adempiuto il presupposto del diritto di non deporre ai sensi della legge sulla giustizia penale. Obbligo di informazione

#### Art. 4

La Polizia può far rimuovere a spese del detentore, rispettivamente del conducente i veicoli che ostacolano la circolazione o che sono stati posteggiati illecitamente, se costui non può essere raggiunto in tempo utile. Rimozione di veicoli

#### Art. 5

In tutto il territorio cantonale, il traffico motorizzato non necessita di alcuna autorizzazione per adempiere a compiti pubblici. Il Governo disciplina i dettagli. Viaggi di servizio

## II. Regolazione del traffico

### Art. 6

Competenze e procedure  
1. Strade cantonali

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

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

### Art. 7

2. Strade comunali

<sup>1</sup> Il comune regola la circolazione locale sulle strade comunali. Provvedimenti alla circolazione sottostanno all'approvazione dell'autorità cantonale.

<sup>2</sup> Provvedimenti alla circolazione con segnali di prescrizione o precedenza necessitano una previa approvazione dell'autorità cantonale. Una volta emanata l'approvazione, il comune deve esporre pubblicamente per 30 giorni i provvedimenti alla circolazione. Dopo esame delle obiezioni e prese di posizione pervenute, il comune decide e pubblica la sua decisione.

<sup>3</sup> Il Governo può accordare ai comuni che dispongono di un'organizzazione di polizia e del ramo costruzioni adeguatamente sviluppata la competenza di regolare autonomamente la circolazione e di posare i necessari segnali entro i confini comunali. È fatta salva la segnaletica sulle strade cantonali.

### Art. 8

Autorizzazioni di accesso

<sup>1</sup> Su strade pubbliche chiuse alla circolazione di veicoli a motore, il proprietario della strada deve autorizzare l'accesso alla propria abitazione o ditta se le caratteristiche tecniche della strada lo consentono. L'accesso può essere limitato ai veicoli a motore leggeri e alle motociclette, nonché a determinati orari. Ulteriori eccezioni devono essere disciplinate in un atto normativo.

<sup>2</sup> Per il rilascio dell'autorizzazione può essere riscossa una tassa.

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

### Art. 9

Personale di cantiere e di servizi privati

La regolazione del traffico da parte di personale di cantiere e di servizi privati richiede una formazione adeguata e un relativo permesso dell'autorità cantonale.

### III. Imposte di circolazione e tasse

#### Art. 10

<sup>1</sup> Per i veicoli a motore e i rimorchi immatricolati nel Cantone il detentore paga annualmente un'imposta di circolazione.

Imposte di circolazione  
1. Veicoli a motore

<sup>2</sup> L'imposta viene calcolata in linea di principio secondo la cilindrata o il peso totale del veicolo, ove in casi particolari non debbano essere applicate aliquote fisse.

<sup>3</sup> L'imposta ammonta al massimo a 3 000 franchi per i veicoli che vengono tassati secondo la cilindrata e al massimo a 5 000 franchi per i veicoli che vengono tassati secondo il peso totale.

<sup>4</sup> Il Gran Consiglio fissa le aliquote d'imposta entro i limiti fissati dal capoverso 3. Esso decide quale criterio di calcolo deve essere applicato ai vari veicoli.

#### Art. 11

Per la messa in circolazione di biciclette e ciclomotori viene riscossa una tassa annua. Essa è aggiunta al premio dell'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile stipulata dal Cantone o a quello di un'assicurazione privata e ammonta per bicicletta al massimo a 2 franchi, per ciclomotore al massimo a 50 franchi.

2. Biciclette e ciclomotori

#### Art. 12

Non vengono rimosse imposte di circolazione per:

Esenzione

- a) i veicoli 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) un veicolo per detentore, se per problemi di salute permanenti egli stesso o i suoi congiunti dipendono da esso e se viene utilizzato prevalentemente per questi problemi.

#### Art. 13

<sup>1</sup> L'imposta di circolazione viene ridotta fino al 50 per cento per:

Riduzione dell'imposta

- a) i veicoli comunali non esentati dall'imposta di circolazione;
- b) i veicoli in servizio pubblico appositamente equipaggiati e per quanto essi vengano utilizzati per questo scopo;
- c) un veicolo per detentore, se per problemi di salute permanenti egli stesso o i suoi congiunti dipendono da esso, ma esso non viene utilizzato prevalentemente per questi problemi.

<sup>2</sup> Per veicoli a motore a basse emissioni, dotati di propulsori convenzionali o alternativi, viene concessa una riduzione compresa tra il 60 e l'80 per cento.

<sup>3</sup> Il Governo disciplina i dettagli e fissa le rispettive percentuali di riduzione.

**Art. 14**

Tasse

Il Governo fissa le tasse per licenze, esami, permessi speciali e altre prestazioni fornite sulla base della legislazione in materia di circolazione stradale. Esse ammontano al massimo a 2 000 franchi per caso e sono a carico di chi beneficia della prestazione. In caso di spese particolarmente elevate, il limite delle tasse aumenta a 10 000 franchi.

**IV. Disposizioni penali e procedura****Art. 15**

Comminatoria di pena

<sup>1</sup> Le contravvenzioni a disposizioni della presente legge o a norme emanate in base alla stessa vengono punite con la multa fino a 1 000 franchi.

<sup>2</sup> Le contravvenzioni a prescrizioni di circolazione comunali approvate vengono punite con la multa fino a 500 franchi, in caso di recidiva fino a 2 000 franchi. Se devono essere giudicate fattispecie elencate nell'elenco delle multe dell'ordinanza concernente le multe disciplinari, fanno stato gli importi fissati in quest'ultima.

**Art. 16**Competenza  
1. Autorità giudiziaria

Le contravvenzioni a disposizioni della legislazione federale sulla circolazione stradale vengono giudicate dal giudice ordinario, se non è competente un'autorità cantonale.

**Art. 17**

2. Autorità cantonale

<sup>1</sup> Le contravvenzioni a norme cantonali sulla circolazione e a quelle elencate nell'elenco delle multe dell'ordinanza concernente le multe disciplinari vengono giudicate da un'autorità cantonale.

<sup>2</sup> Essa punisce anche contravvenzioni ai sensi degli articoli 90 numero 1, 92 capoverso 1, 93 numero 2, 95 numero 1, 96 numero 1, 98 e 99 LCStr, nonché contravvenzioni alle relative ordinanze e direttive del Consiglio federale, se non vi è da giudicare contemporaneamente un incidente stradale o un altro grave reato.

**Art. 18**

3. Autorità comunale

<sup>1</sup> Le contravvenzioni a regolazioni locali del traffico approvate vengono giudicate dalla sovrastanza comunale o dall'autorità comunale competente in base alla legislazione comunale, se non si è contemporaneamente verificata una contravvenzione ad altre disposizioni il cui giudizio rientri nella competenza del giudice penale o dell'autorità cantonale.

<sup>2</sup> Per la procedura fanno stato le disposizioni della legge sulla giustizia penale relative alla procedura penale dinanzi ad autorità amministrative, fatte salve le disposizioni speciali della Confederazione concernenti la procedura della multa disciplinare.

#### **Art. 19**

<sup>1</sup> La procedura della multa disciplinare viene attuata dalla Polizia cantonale e dai comuni autorizzati.

Procedura della multa disciplinare nella circolazione stradale

<sup>2</sup> Il Dipartimento stabilisce quali comuni vengono autorizzati e in quale misura.

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

### **V. Rimedi giuridici**

#### **Art. 20**

Le decisioni di comuni che sulla base dell'articolo 7 capoverso 4 sono autorizzati alla regolazione del traffico e alla posa della segnaletica autonoma possono essere impugnate direttamente con ricorso al Governo.

Rimedi giuridici  
1. Ricorso al Governo

#### **Art. 21**

Le decisioni su ricorso del Dipartimento nelle procedure per provvedimenti amministrativi possono essere impugate con appello al Tribunale cantonale in virtù dell'articolo 141 e segg. LGP.

2. Appello al Tribunale cantonale

### **VI. Disposizioni finali**

#### **Art. 22**

La legge stradale del Cantone dei Grigioni del 1° settembre 2005 (CSC 807.100) è modificata come segue:

Modifiche di atti normativi

#### **Art. 57**

##### **Abrogato**

#### **Art. 61 cpv. 1 lett. e)**

##### **Abrogata**

#### **Art. 23**

<sup>1</sup> Le procedure pendenti vengono portate a termine secondo il diritto precedente anche dopo l'entrata in vigore della presente legge.

Diritto transitorio

<sup>2</sup> La procedura di impugnazione si conforma al nuovo diritto, se al momento della sua entrata in vigore non è ancora scaduto il termine di impugnazione.

**Art. 24**

Referendum,  
entrata in vigore

<sup>1</sup> La presente legge è soggetta a referendum facoltativo.

<sup>2</sup> Il Governo stabilisce la data dell'entrata in vigore della presente legge.

**Ordinanza sull'abrogazione e sull'adeguamento di ordinanze del Gran Consiglio in relazione all'emanazione di una legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale**

del ...

---

Il Gran Consiglio del Cantone dei Grigioni,

visto l'art. 32 della Costituzione cantonale;  
visto il messaggio del Governo del 26 febbraio 2008,

decide:

**Art. 1**

L'ordinanza di attuazione della legge federale sulla circolazione stradale Abrogazione (OLCS) del 27 settembre 1977 (CSC 870.100) è abrogata.

**Art. 2**

L'ordinanza concernente le imposte sulla circolazione per veicoli a motore Modifica e rimorchi del 2 ottobre 1995 (CSC 870.120) è modificata come segue:

**Art. 1 n. 1, 4, 6 e 13**

- |   |            |
|---|------------|
| 1. Autovetture  |            |
| fino a <b>685 ccm</b>                                   | fr. 311,70 |
| da <b>686 a 1078 ccm</b>                                | fr. 331,80 |
| da <b>1079 ccm</b> per ogni ulteriore <b>196,35 ccm</b> | fr. 47,70  |

4. **I veicoli per i quali, per via della loro tecnologia di propulsione, non può essere determinata una cilindrata, come i veicoli a propulsione elettrica, ibrida, con pila a combustibile, ecc.**, vengono tassati, corrispondentemente al loro peso totale, in base alle aliquote di cui **al numero 2 (...)**.

a – d

**Abrogate**

- |   |           |
|---|-----------|
| 6. Motoveicoli e motoleggere per <b>i primi e i successivi 196,35 ccm</b> | fr. 56,70 |
|---|-----------|

13. Veicoli a motore agricoli	
fino a <b>489 ccm</b>	fr. 37,20
<b>da 490 a 882 ccm</b>	fr. 60,10
<b>da 883 a 1863 ccm</b>	fr. 104,40
<b>da 1864 a 2845 ccm</b>	fr. 125,80
<b>da 2846 a 3827 ccm</b>	fr. 147,30
<b>3828 ccm e oltre</b>	fr. 168,70

**Art. 3**

Entrata in vigore La presente ordinanza entra in vigore con la legge d'applicazione della legge federale sulla circolazione stradale.



## Auszug aus dem geltenden Recht

### Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)

Vom 1. September 2005

---

Der Grosse Rat des Kantons Graubünden<sup>1)</sup>,

gestützt auf Art. 61 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen<sup>2)</sup> und Artikel 82 der Verfassung des Kantons Graubünden<sup>3)</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft der Regierung vom 12. April 2005<sup>4)</sup>,

beschliesst:

#### VI. Finanzierung

##### Art. 57

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

<sup>2</sup> Die Steuer bemisst sich grundsätzlich nach den Steuer-PS oder dem Gesamtgewicht des Fahrzeuges, sofern in besonderen Fällen nicht feste Ansätze anzuwenden sind.

<sup>3</sup> Die Steuer beträgt höchstens 3 000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Steuer-PS und höchstens 5 000 Franken für Fahrzeuge, welche nach Gesamtgewicht besteuert werden.

<sup>4</sup> Der Grosse Rat legt die Steuersätze gemäss den Absätzen 2 und 3 fest. Er bestimmt, welches Bemessungskriterium auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien anzuwenden ist.

<sup>5</sup> Der Grosse Rat regelt die Ausnahmen, die Ermässigung und den Erlass der Verkehrssteuer.

---

<sup>1)</sup> GRP 2005/2006, 380

<sup>2)</sup> SR 725.11

<sup>3)</sup> BR 110.100

<sup>4)</sup> Seite 321

**Art. 61**

Gebühren

<sup>1</sup> Der Kanton erhebt Gebühren zwischen 50 und 25 000 Franken für:

- a) Benützung der Kantonsstrasse, die über den Gemeingebrauch hinausgehen;
- b) Bewilligungen von Bauten und Anlagen auf dem Strassengrundstück sowie innerhalb von Projektierungszonen, Baulinien, Projektgebieten und Strassenabständen;
- c) Bewilligungen von Zugängen und Zufahrten;
- d) Bewilligungen von Strassenreklamen;
- e) Ausweise, Prüfungen, Verfügungen, Sonderbewilligungen und dergleichen des Strassenverkehrsamtes.

<sup>2</sup> Bei der Bemessung der Gebühren sind der mit der Bewilligung verbundene wirtschaftliche Vorteil, der Umfang sowie die Dauer und Intensität der Nutzung, das Interesse der Gebührenpflichtigen und die Strassenbeeinträchtigung zu berücksichtigen.

## Geltendes Recht

### Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG)

Gestützt auf Art. 3 und 106 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SVG)<sup>1)</sup> und Art. 15 Abs. 3 der Kantonsverfassung<sup>2)</sup>

vom Grossen Rat erlassen am 27. September 1977<sup>3)</sup>

---

#### I. Allgemeine Bestimmungen

##### Art. 1

<sup>1)</sup> Die Regierung bezeichnet die für die Anwendung der eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen über den Strassenverkehr zuständigen Behörden und Verwaltungsabteilungen, soweit dies nicht durch diese Verordnung geschieht. Zuständigkeit, Aufsicht

<sup>2)</sup> Das Justiz- und Polizeidepartement übt die Aufsicht über den Strassenverkehr aus und sorgt für den Vollzug der dafür geltenden eidgenössischen und kantonalen Vorschriften, soweit in dieser Verordnung nichts anders bestimmt wird.

##### Art. 2

Zum Verkehr auf dem bündnerischen Strassennetz sind im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen alle Fahrzeuge zugelassen, die den Anforderungen der Gesetzgebung von Bund und Kanton entsprechen. Zugelassene Fahrzeuge

##### Art. 3

<sup>1)</sup> Mit der Abgabe der Kontrollschilder wird der Motorfahrzeughalter verpflichtet, sein Fahrzeug und sein fachkundiges Personal in Unglücks- und Pflicht zur Hilfeleistung

---

<sup>1)</sup> SR 741.01

<sup>2)</sup> Die neue Verfassung enthält keine entsprechende Delegationsnorm (vgl. Art. 103 Abs. 1 und 2 KV); BR 110.100

<sup>3)</sup> B vom 4. Juli 1977, 118; GRP 1977/78, 199

Notfällen den Behörden des Kantons, der Kreise und der Gemeinden und in dringenden Fällen auch für Einsätze der Polizei gegen angemessene Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

<sup>2</sup> Das Justiz- und Polizeidepartement bestimmt im Streitfall die Höhe der Entschädigung.

#### Art. 4

Zeugenein-  
vernahme,  
Auskunfts-  
erteilung

<sup>1</sup> Die Kantonspolizei und die im Sinne von Artikel 13 Absatz 3 dazu ermächtigten Polizeiorgane der Gemeinden sind berechtigt, bei der Abklärung von Verkehrsunfällen im polizeilichen Ermittlungsverfahren Zeugen einzuvernehmen. Diese sind vor der Einvernahme zur Wahrheit zu ermahnen und ausdrücklich auf die Bestimmungen des Schweizerischen Strafgesetzbuches <sup>1)</sup> über falsches Zeugnis hinzuweisen.

<sup>2</sup> Der Halter eines Motorfahrzeuges oder Fahrrades ist verpflichtet, der Polizei darüber Auskunft zu erteilen, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat. Diese Auskunftspflicht entfällt, wenn die Voraussetzung des Zeugnisverweigerungsrechtes im Sinne von Artikel 90 Strafprozessordnung <sup>2)</sup> erfüllt ist.

<sup>3</sup> Der gewerbmässige Vermieter von Motorfahrzeugen oder Fahrrädern hat ein Verzeichnis der Mieter zu führen, das der Polizei jederzeit zur Einsichtnahme offen steht.

#### Art. 5

Dienstlicher  
Einsatz von  
Motorfahrzeugen

<sup>1</sup> Für dienstliche Fahrten der Polizei, Sanität, Feuerwehr und Ölwehr ist der Verkehr auf allen im Kanton bestehenden Strassen und im Gelände auf eigene Gefahr gestattet.

<sup>2</sup> Das gleiche gilt für Motorfahrzeuge jeglicher Art, welche bei Unglücks-, Brand- oder Katastrophenfällen von einer zuständigen Stelle des Kantons oder der Gemeinde zur Hilfeleistung eingesetzt werden.

## II. Verkehrsregelung

#### Art. 6

Gewichte und  
Masse, Anhänger  
an schweren  
Motorwagen,  
Geschwin-  
digkeits-  
beschränkungen

<sup>1</sup> Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen sind, unter Vorbehalt von Artikel 12, auf allen Strassen des Kantons und der Gemeinden zugelassen, soweit diese nicht durch eine besondere Signalisation und für niedrigere Gesamtgewichte freigegeben oder mit einem Fahrverbot belegt wurden.

<sup>2</sup> Die Regierung legt für die einzelnen Strassenzüge und Strassen des Kantons entsprechend dem jeweiligen Stand des Ausbaues, unter Be-

<sup>1)</sup> SR 311.0

<sup>2)</sup> BR 350.000

rücksichtigung der für das schweizerische Strassennetz geltenden Normen, die bautechnisch verantwortbaren Höchstgrenzen hinsichtlich Masse und Gewichte der Motofahrzeuge fest. Sie bestimmt die Fahrzeugarten, die auf gewissen Strassenstrecken nicht oder nur zeitweise verkehren dürfen, entscheidet über Ausnahmegewilligungen, regelt das Nähere über die Beförderung von gefährlichen Ladungen und ordnet nach Massgabe von Artikel 32 SVG<sup>1)</sup> Geschwindigkeitsbeschränkungen an.

<sup>3</sup> Die besonderen Bestimmungen des Bundes bezüglich der Nationalstrassen bleiben vorbehalten.

#### Art. 7

<sup>1</sup> Das Justiz- und Polizeidepartement verfügt die zur Regelung des Verkehrs notwendigen weiteren Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen dauernder Natur gemäss Artikel 3 Absatz 2 bis 5 SVG<sup>2)</sup>.

Anordnungen zur  
Regelung des  
Verkehrs

<sup>2</sup> Die Kantonspolizei ist befugt, vorübergehend Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen gemäss Artikel 3 Absatz 6 SVG und deren Signalisation vorzunehmen.

<sup>3</sup> Fahrverbote, Umleitungen und weitere Verkehrsbeschränkungen auf Gemeindestrassen können nach Rücksprache mit der zuständigen Gemeindebehörde angeordnet und signalisiert werden.

#### Art. 8

<sup>1</sup> Fahrbahnmarkierungen mit Vorschriftscharakter, namentlich Sicherheitslinien, Fussgängerstreifen, Parkfelder, Barrieren und Abschränkungen dürfen auf allen Innerorts- und Ausserortsstrecken erst nach entsprechender Anordnung der Kantonspolizei angebracht werden.

Fahrbahn-  
markierungen,  
Schranken,  
Lichtsignale

<sup>2</sup> Die Errichtung und der Betrieb von Lichtsignalanlagen inner- oder ausserorts bedürfen, mit Ausnahme der Sonderregelung nach Artikel 13 Absatz 3, der vorherigen Zustimmung der Kantonspolizei.

#### Art. 9

<sup>1</sup> Das Justiz- und Polizeidepartement kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den auf Grund dieser Verordnung verfügten Einschränkungen bewilligen.

Ausnahme-  
bewilligungen

<sup>2</sup> Es entscheidet über die nach Bundesrecht vorgesehenen Ausnahmegewilligungen. In bestimmt umschriebenen Fällen kann es diese Kompetenz der Kantonspolizei oder der kantonalen Motorfahrzeugkontrolle übertragen.

<sup>3</sup> Bezieht sich eine Ausnahmegewilligung des Kantons auch auf das Strassennetz einer Gemeinde, für das weitergehende Einschränkungen gelten

---

<sup>1)</sup> SR 741.01

<sup>2)</sup> SR 741.01

als für die kantonale Strasse, mit der es verbunden ist, hat die Bewilligungsbehörde sich vorerst mit der Gemeinde in Verbindung zu setzen.

**Art. 10**

Zufahrt,  
Beschränkungen

<sup>1</sup> Auf den für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten Kantons- und Gemeindestrassen hat der Halter eines Motorfahrzeuges das Recht auf freie Zufahrt zu seinem Wohnsitz oder Geschäft für seine eigenen Bedürfnisse, sofern die technische Anlage der Strasse es zulässt.

<sup>2</sup> Die Benützung der Strasse kann auf leichte Motorwagen und Motorräder sowie auf bestimmte Zeiten beschränkt und, sofern schwere Motorwagen in Frage kommen, nach Massgabe der Tragfähigkeit der Strasse von Beiträgen an den zusätzlichen Strassenunterhalt abhängig gemacht werden.

<sup>3</sup> Für die Ausstellung solcher Ausnahmegewilligungen kann der Strasseneigentümer eine Gebühr erheben.

<sup>4</sup> Die Gemeinden können weitergehende Ausnahmen beschliessen. Sie haben dies unter Wahrung des Grundsatzes der rechtsgleichen Behandlung in einem Gemeindeerlass generell zu regeln.

<sup>5</sup> Verkehrsbeschränkungen irgendwelcher Art dürfen nur aus verkehrspolizeilichen oder verkehrstechnischen Gründen unter Beachtung der entsprechenden Bestimmungen des Bundes signalisiert und bei Missachtung geahndet werden.

**Art. 11**

Entfernung von  
Fahrzeugen

Die Polizei kann verkehrsbehindernd aufgestellte Fahrzeuge auf Kosten des verantwortlichen Halters oder Benützers abschleppen lassen, wenn dieser nicht innert nützlicher Frist erreicht werden kann und aus der Behinderung eine Gefahr für andere Strassenbenützer entsteht sowie eine Durchfahrt oder die Schneeräumung erschwert wird.

**Art. 12**

Gesetzliche  
Fahrverbote

Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss-, Wander- oder Bergwege und dergleichen, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden. Eine besondere Signalisation ist nicht erforderlich.

**Art. 13**

Regelung und  
Signalisation des  
örtlichen  
Verkehrs

<sup>1</sup> Der örtliche Verkehr kann durch Gemeindevorschriften geregelt werden. Die Kantonspolizei steht den Gemeinden beratend zur Verfügung. Dabei ist zwischen dem Verkehr innerorts und dem Verkehr auf dem weiteren Gemeindestrassennetz zu unterscheiden.

<sup>2</sup> Vorschriftssignale bedürfen der Genehmigung des Justiz- und Polizeidepartementes. Hinweis- und Gefahrensignale sowie Bodenmarkierungen bedürfen der Zustimmung der Kantonspolizei.

<sup>3</sup> Die Regierung kann grösseren Gemeinden mit entsprechend ausgebaute Organisation des Polizei- und Baufachwesens gestatten, den Verkehr innerhalb der Gemeindegrenzen nach Massgabe der entsprechenden Bestimmungen von Bund und Kanton selbständig zu regeln und zu signalisieren. Vorbehalten bleibt die Signalisation der Kantonsstrassen innerorts durch zuständige kantonale Instanz.

#### **Art. 14**<sup>1)</sup>

Ortschaftstafeln auf Kantonsstrassen sind nach verkehrspolizeilichen Bedürfnissen aufzustellen. Ortschaftstafeln

#### **Art. 15**

<sup>1</sup> Bewilligungen für motor- und radsportliche Veranstaltungen nach Massgabe von Artikel 52 SVG<sup>2)</sup> erteilt im Rahmen der in Artikel 94 und 95 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln<sup>3)</sup> enthaltenen Vorschriften die Regierung, bei Veranstaltungen von lokaler Bedeutung das Justiz- und Polizeidepartement, das die Kantonspolizei dazu ermächtigen kann. Sportliche Veranstaltungen

<sup>2</sup> Die Kosten eines eventuellen Polizeieinsatzes gehen zu Lasten der Veranstalter. Für die Bewilligung wird eine Gebühr erhoben.

### **III. Verkehrssteuern und Gebühren**

#### **Art. 16**

<sup>1</sup> <sup>4)</sup>Für die im Kanton stationierten und in Verkehr gesetzten Motorfahrzeuge und Anhänger, ausgenommen Motorfahräder, hat der Halter Verkehrssteuern zu entrichten, die vom Grossen Rat durch eine besondere Verordnung<sup>5)</sup> festgesetzt werden. Verkehrssteuern, Gebühren

<sup>2</sup> Für die Inverkehrsetzung von Fahrrädern und Motorfahrrädern wird eine Jahresgebühr erhoben. Sie wird der Prämie der vom Kanton abzuschliessenden obligatorischen oder einer privaten Haftpflichtversicherung zuge schlagen.

<sup>3</sup> Die Regierung setzt die Gebühren für Ausweise, Prüfungen, Sonderbewilligungen, Verfügungen und der übrigen Dienstleistungen im Rahmen der Verkehrsgesetzgebung fest<sup>6)</sup> und bestimmt ihre Zahlungsweise.

---

<sup>1)</sup> Fassung gemäss Art. 29 GVV zum Strassengesetz; BR 807.110

<sup>2)</sup> SR 741.01

<sup>3)</sup> SR 741.11

<sup>4)</sup> Fassung gemäss GRB vom 2. Oktober 1995; B vom 14. Februar 1995, 15 und B vom 15. August 1995, 255; GRP 1995/96, 148 und GRP 1995/96, 259

<sup>5)</sup> BR 870.120

<sup>6)</sup> BR 870.130

**Art. 17**Steuererlass,  
Ermässigung<sup>1</sup> Die Verkehrssteuer kann ermässigt oder erlassen werden:

- a) für Motorfahrzeuge im öffentlichen Dienst, die hiezu besonders eingerichtet sind, nicht für andere Zwecke verwendet werden können und nicht gewerbmässig betrieben werden,
- b) für Motorfahrzeuge, die ausschliesslich dem Strassenunterhalt und der Schneeräumung dienen, sowie
- c) in anderen besonderen Fällen.

<sup>2</sup> Die Regierung regelt das Nähere und bestimmt die höchsten Ermässigungsansätze. Sie kann die Festsetzung im Einzelfall dem Justiz- und Polizeidepartement übertragen.**IV. Administrative Massnahmen****Art. 18<sup>1)</sup>**

Zuständigkeit

<sup>1</sup> Das kantonale Strassenverkehrsamt ist im Rahmen der Bundesvorschriften befugt, Führerausweise zu entziehen, ausländische Führerausweise abzuerkennen und Verwarnungen auszusprechen, Lernfahrausweise zu entziehen oder deren Ausstellung zu verweigern sowie gegenüber Radfahrern und Fuhrleuten Fahrverbote auszusprechen. Es kann auch den Entzug von Fahrzeugausweisen und Kontrollschildern veranlassen oder deren Abgabe verweigern.<sup>2</sup> Zuständig für die sofortige Abnahme der Ausweise oder Kontrollschilder im Sinne der Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr<sup>2)</sup> ist die Kantonspolizei.**Art. 19<sup>3)</sup>**Beschwerden in  
Administrativ-  
verfahren<sup>1</sup> Gegen Verfügungen des Strassenverkehrsamtes steht dem Betroffenen der Weg der Verwaltungsbeschwerde an das Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartement offen.<sup>2</sup> <sup>4)</sup>Gegen Entscheide des Departementes kann der Betroffene beim Kantonsgericht Berufung gemäss Artikel 141 ff. StPO<sup>5)</sup> einlegen.<sup>1)</sup> Fassung gemäss GRB vom 30. September 1987; B vom 29. Juni 1987, 227; GRP 1987/88, 285<sup>2)</sup> SR 741.51<sup>3)</sup> Fassung gemäss Revision durch Art. 1 Ziff. 25 GrV über die Anpassung grossrätlicher Erlasse an Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 98a OG; AGS 1995, 3423<sup>4)</sup> Fassung gemäss VO über die Aufhebung und Anpassung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass des GOG Artikel 2, Ziffer 7, AGS 2007, KA 1045; am 1. Januar 2008 in Kraft getreten.<sup>5)</sup> BR 350.000



## V. Strafbestimmungen und Verfahren

### Art. 20

<sup>1</sup> Übertretungen von Bestimmungen dieser Verordnung oder gestützt darauf erlassener Vorschriften werden mit Busse oder Haft bis zu einem Monat bestraft. <sup>1)</sup>

Strafanordnung

<sup>2</sup> Übertretungen von bewilligten Verkehrsanordnungen der Gemeinden werden mit Busse bis zu Fr. 200.–, im Wiederholungsfall bis zu Fr. 1000.– bestraft.

<sup>3</sup> Bei Übertretungstatbeständen des ruhenden Verkehrs innerorts sind die Ansätze der Bussenliste zum Ordnungsbussenverfahren des Bundes auch dann sinngemäss zu beachten, wenn dieses Verfahren nicht zur Anwendung gelangen kann. Bei Übertretungen von Verkehrsbeschränkungen auf dem übrigen Gemeindestrassennetz ausserorts, wie Übertretung von Fahrverboten oder Gewichtsbeschränkungen auf Alp-, Wald- und Maiensässwegen und dergleichen, gelangt auf Verzeigung hin das ordentliche Bussenverfahren durch die zuständige Gemeindeinstanz zur Anwendung.

### Art. 21

Widerhandlungen gegen die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr und der gestützt darauf erlassenen eidgenössischen Bestimmungen werden, soweit nicht eine kantonale Verwaltungsbehörde gemäss Artikel 22 zuständig ist, nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften der Strafprozessordnung <sup>2)</sup> durch den ordentlichen Richter beurteilt.

Zuständigkeit  
a) richterliche  
Behörde

### Art. 22

<sup>1</sup> Übertretungen der für den Strassenverkehr aufgestellten kantonalen Vorschriften werden durch das Justiz- und Polizeidepartement mit Abtrebungsbefugnis an die kantonale Motorfahrzeugkontrolle geahndet.

b) kantonale  
Verwaltungs-  
behörde

<sup>2</sup> In den vom Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr und der dazu erlassenen Bussenliste erfassten Übertretungen sowie bei leichten Übertretungen der Vorschriften von Artikel 90 Ziffer 1, 92 Absatz 1, 93 Ziffer 2, 95 Ziffer 1, 96 Ziffer 1, 98 und 99 Ziffer 1 bis 7 des SVG <sup>3)</sup> und der dazu erlassenen Verordnungen und Weisungen des Bundesrates liegt die Strafkompetenz beim Justiz- und Polizeidepartement, sofern nur eine Busse in Betracht fällt und nicht ein Verkehrsunfall oder ein anderer schwerer Straftatbestand gleichzeitig zu beurteilen ist.

---

<sup>1)</sup> Zulässige Strafe richtet sich nach Art. 4 Abs. 1 StPO, BR 350.000, (nur noch Busse)

<sup>2)</sup> BR 350.000

<sup>3)</sup> SR 741.01

<sup>3</sup> Die Ausscheidung dieser Übertretungsfälle nach Massgabe von Artikel 50 Strafprozessordnung<sup>1)</sup> kann vom Justiz- und Polizeidepartement der Staatsanwaltschaft übertragen werden.

### Art. 23

c) Gemeinde-  
behörde

<sup>1</sup> Soweit bei Missachtungen der genehmigten örtlichen Verkehrsregelung die Gemeinden zuständig erklärt werden und sofern nicht gleichzeitig eine Übertretung weiterer eidgenössischer oder kantonaler Verkehrsvorschriften vorliegt, deren Beurteilung in die Kompetenz des Strafrichters oder der kantonalen Verwaltungsbehörde fällt, erlässt der Gemeindevorstand oder die gemäss Gemeindegesetzgebung zuständige Amtsstelle eine Bussverfügung.

<sup>2</sup> Diese hat eine Rechtsmittelbelehrung zu enthalten.

<sup>3</sup> Für das Bussenverfahren gelten die Artikel 177 bis 179 Strafprozessordnung,<sup>2)</sup> unter Vorbehalt der Sonderbestimmungen des Bundes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr.<sup>3)</sup>

### Art. 24

Ordnungsbussen-  
verfahren im  
Strassenverkehr

<sup>1</sup> Das Ordnungsbussenverfahren wird durch die Polizeiorgane des Kantons und, soweit dazu ermächtigt, durch jene der Gemeinden durchgeführt.

<sup>2</sup> Das Justiz- und Polizeidepartement bestimmt, welche Gemeinden, beziehungsweise welche Funktionäre dieser Gemeinden nach Massgabe von Artikel 4 des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr<sup>4)</sup> dazu ermächtigt werden können.

<sup>3</sup> Das Polizeikommando führt für die Polizeiorgane der Gemeinden nach Bedarf unentgeltliche Instruktionkurse in der Handhabung des Ordnungsbussenverfahrens durch. Das Weitere regelt die Regierung.<sup>5)</sup>

### Art. 25

Rechtsmittel

<sup>1</sup> Gegen Entscheide des Strafrichters gelangen die in der Strafprozessordnung<sup>6)</sup> vorgesehenen Rechtsmittel zur Anwendung.

<sup>2</sup> <sup>1)</sup>Der Weiterzug von Bussverfügungen der zuständigen kantonalen Verwaltungsbehörde richtet sich nach den Bestimmungen der Strafprozessordnung über das Strafverfahren vor Verwaltungsbehörden.

---

<sup>1)</sup> BR 350.000

<sup>2)</sup> BR 350.000

<sup>3)</sup> SR 741.03

<sup>4)</sup> SR 741.03

<sup>5)</sup> RV über die Erhebung von Ordnungsbussen auf der Stelle vom 11. November 1974, BR 350.100

<sup>6)</sup> BR 350.000

<sup>3</sup> <sup>2)</sup> Letztinstanzliche Bussverfügungen von Gemeindebehörden können mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden. Dieses überprüft den Entscheid in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht frei.

<sup>4</sup> <sup>3)</sup> Verwaltungsentscheide über Verkehrsregelungen der Kantonspolizei können an das Departement weitergezogen werden.

<sup>5</sup> <sup>4)</sup> Verwaltungsentscheide über Verkehrsregelungen der Gemeinden bedürfen nach der Durchführung eines Einspracheverfahrens in der Gemeinde der Genehmigung des Departementes.

#### **Art. 26**

Zur Entgegennahme von Meldungen im Sinne von Artikel 123 der Verordnung des Bundesrates über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr <sup>5)</sup> wird als zuständige Behörde des Kantons die kantonale Motorfahrzeugkontrolle bezeichnet. Diese führt das entsprechende Register nach den Weisungen des Bundes.

Meldung,  
Registratur von  
Strafentscheiden

#### **Art. 27**

Die Regierung regelt das Weitere in einer Vollziehungsverordnung. <sup>6)</sup>

Vollziehungs-  
verordnung

### **VI. Schlussbestimmungen**

#### **Art. 28**

Diese Verordnung tritt auf den 1. Januar 1978 in Kraft. Damit wird die grossrätliche Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 30. Mai 1963 <sup>7)</sup> aufgehoben.

Inkrafttreten

<sup>1)</sup> Fassung bzw. Einschub gemäss Revision durch Art. 1 Ziff. 25 GrV über die Anpassung grossrätlicher Erlasse an Art. 6 Ziff. 1 EMRK und Art. 98a OG; AGS 1995, 3423

<sup>2)</sup> Fassung gemäss Verordnung über die Aufhebung und Änderung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass des Verwaltungsrechtspflegegesetzes; AGS 2006, KA 2006\_5022; am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

<sup>3)</sup> Fassung gemäss Verordnung über die Aufhebung und Änderung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass des Verwaltungsrechtspflegegesetzes; AGS 2006, KA 2006\_5022; am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

<sup>4)</sup> Einfügung gemäss Verordnung über die Aufhebung und Änderung grossrätlicher Verordnungen im Zusammenhang mit dem Erlass des Verwaltungsrechtspflegegesetzes; AGS 2006, KA 2006\_5022; am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

<sup>5)</sup> SR 741.51

<sup>6)</sup> BR 870.120

<sup>7)</sup> AGS 1963, 343

## Auszug aus dem geltenden Recht

### Verordnung über die Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger

Gestützt auf Art. 15 Abs. 3 Kantonsverfassung<sup>1)</sup> und Art. 14 Strassenfinanzierungsgesetz<sup>2)</sup> und Art. 16 Abs. 1 GAVzSVG<sup>3)</sup>

vom Grossen Rat erlassen am 2. Oktober 1995<sup>4)</sup>

#### I.

##### Art. 1

<sup>1</sup> Für Motorfahrzeuge und Anhänger gelten im Kanton Graubünden folgende Verkehrssteuern: Steuersätze

- |    |  |     |        |
|----|--|-----|--------|
| 1. | Personenwagen  |     |        |
|    | bis 3,49 PS  | Fr. | 311.70 |
|    | von 3,5 bis 5,49 PS  | Fr. | 331.80 |
|    | von 5,5 PS an für jede weitere PS  | Fr. | 47.70  |
| 2. | Wohnmotorwagen über 3500 kg, Lieferwagen, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Gelenkmotorwagen und Trolleybusse werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert: |     |        |
|    | bis 2000 kg  | Fr. | 450.50 |
|    | darüber bis 16 000 kg für jede weiteren angebrochenen 100 kg   | Fr. | 15.10  |
|    | zusätzlich ab 16 001 kg für jede weiteren angebrochenen 100 kg   | Fr. | 11.30  |
|    | Sattelschlepper und Traktoren werden mit der Hälfte dieser Ansätze besteuert.  |     |        |

<sup>1)</sup> In der neuen KV Art. 32 Abs. 1; BR 110.100

<sup>2)</sup> Nunmehr Art. 57 Abs. 2 Strassengesetz; BR 807.100

<sup>3)</sup> BR 870.100

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

3.	<sup>1)</sup> Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert:		
	bis 3500 kg	Fr.	595.80
	von 3501 kg bis 6500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg	Fr.	12.00
	von 6501 kg bis 16000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg	Fr.	9.30
	ab 16001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 100 kg	Fr.	8.50
4.	Fahrzeuge mit elektrischem oder Hybridantrieb werden, entsprechend ihrem Gesamtgewicht, nach den Ansätzen in Ziff. 2 wie folgt besteuert:		
	a) Lastwagen, Gesellschaftswagen, Sattelmotorfahrzeuge und schwere Wohnmotorwagen		20 %
	b) Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Wohnmotorwagen, Sattelschlepper und Traktoren		20 %
	c) Motorräder und Kleinmotorräder		10 %
	d) alle übrigen Fahrzeugarten		20 %
5.	<sup>2)</sup> Anhänger, Ausnahmeanhänger und Sattelanhänger werden gemäss folgenden Ansätzen nach ihrem Gesamtgewicht besteuert:		
	bis 500 kg	Fr.	87.20
	von 501 kg bis 3500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg	Fr.	34.60
	Anhänger und Ausnahmeanhänger von 3501 kg bis 6500 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg	Fr.	28.00
	von 6501 kg bis 18000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg	Fr.	18.50
	ab 18001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 1000 kg	Fr.	18.00
	Sattelanhänger von 3501 kg bis 22000 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 500 kg	Fr.	34.60
	ab 22 001 kg zusätzlich für jede weiteren angebrochenen 1000 kg	Fr.	17.30
6.	Motorräder und Kleinmotorräder je angebrochene PS	Fr.	56.70
7.	Anhänger für Motorräder und Kleinmotorräder	Fr.	21.50

<sup>1)</sup> Fassung gemäss GRB vom 9. Oktober 2001; B vom 22. Mai 2001, 37; GRP 2001/2002, 235

<sup>2)</sup> Fassung gemäss GRB vom 9. Oktober 2001; B vom 22. Mai 2001, 37; GRP 2001/2002, 235

8.	Händlerschilder für Motorwagen	Fr.	796.50
	für Motorräder, Dreiräder, Anhänger, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Arbeitsmaschinen und Arbeitsanhänger	Fr.	198.80
9.	Kollektivschilder mit Einschränkung für Motorwagen	Fr.	397.50
	für Anhänger	Fr.	198.80
10.	Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren bis 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	104.40
	über 3500 kg Gesamtgewicht	Fr.	198.80
11.	Arbeitsanhänger bis 500 kg Gesamtgewicht	Fr.	42.90
	über 500 kg Gesamtgewicht	Fr.	85.80
12.	Gewerbliche Motorkarren, Motoreinachser sowie Kombinationsfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h	50% der Verkehrssteuer für Personenwagen	
13.	Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge		
	bis 2,49 PS	Fr.	37.20
	2,5 bis 4,49 PS	Fr.	60.10
	4,5 PS bis 9,49 PS	Fr.	104.40
	9,5 PS bis 14,49 PS	Fr.	125.80
	14,5 PS bis 19,49 PS	Fr.	147.30
	19,5 PS und mehr PS	Fr.	168.70
14.	Landwirtschaftliche Anhänger		frei
15.	Tagesausweis leichte und schwere Motorwagen, gewerbliche Traktoren und Arbeitsmaschinen für den ersten Tag	Fr.	15.70
	landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Motorräder und Anhänger für den ersten Tag	Fr.	7.90
	sämtliche Kategorien für jeden weiteren Tag	Fr.	7.90
	Bei Ausstellung von Tagesausweisen ist ein Betrag von	Fr.	50.00 bis
	als Sicherheit für eventuelle Nachzahlungen zu hinterlegen	Fr.	500.00



