



GRÜNE Graubünden | 7000 Chur

Departement für Justiz, Sicherheit und
Gesundheit
Hofgraben 5
7000 Chur

28. April 2025

Vernehmlassungsantwort zur Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; 870.100): Neukonzeption der Verkehrssteuer

Sehr geehrter Herr Peyer

Mit Schreiben vom 3. Februar 2025 laden Sie zur Vernehmlassung zur Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (EGzSVG; BR 870.100) ein. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Ausgangslage

Mit der vorliegenden Revision soll die Verkehrssteuer an die technologischen Neuerungen angepasst werden. Die Strassenverkehrssteuer knüpft bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor derzeit an den Hubraum an. Der Hubraum nimmt wegen des technologischen Fortschritts laufend ab. Ausserdem steigt die Zahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die von einer unbefristeten Steuerermässigung im Umfang von bis zu 80 % profitieren. Aufgrund dieser Entwicklungen nehmen die Einnahmen aus der Verkehrssteuer laufend ab. Die vorliegende Revision ist in Übereinstimmung mit dem Auftrag Hohl vom 15. Februar 2023 darauf ausgelegt, mit der Strassenverkehrssteuer weiterhin Einnahmen im heutigen Umfang generieren zu können. Die Lenkungswirkung der Verkehrssteuer soll insofern beibehalten werden, als Halterinnen und Halter von besonders energieeffizienten Fahrzeugen von befristeten Rabatten profitieren sollen. Für weitere Fahrzeugkategorien sollen weiterhin besondere Bemessungssysteme gelten.

Einschätzung

Der Versuch, die Neukonzeption der Strassenverkehrssteuer ertragsneutral auszugestalten, und gleichzeitig eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, ist ein Widerspruch in sich. Eine Lenkungswirkung dient per Definition dazu, einen Anreiz für ein spezifisches Konsumverhalten zu schaffen, im vorliegenden Fall dazu, kleinere und energieeffizientere Fahrzeuge zu fahren. Wird diese Lenkungswirkung erreicht, nehmen die Erträge aus der Strassenverkehrssteuer automatisch ab, es sei denn, die Tarife werden anhand eines fixen Ertragsziels laufend nach oben angepasst. Dies ist jedoch nicht vorgesehen. De facto wird die vorliegende Vorlage trotzdem mehr oder weniger ertragsstabil ausfallen, da die versprochene Lenkungswirkung mit der gewählten Variante A leider zu schwach ausgeprägt ist. Die alternativen Varianten B und C würden dem Ziel einer Lenkungswirkung besser entsprechen, wie dies auch im erläuternden Bericht ausgeführt wird: «Nur wenn der Kanton Graubünden die Ökologisierung prioritär behandeln möchte und dafür bereit sei, als erster Kanton ein Steuersystem mit jährlich anzupassenden Steuersätzen zu akzeptieren, wären die Steuermodelle B oder C ein gangbarer und aus ökologischer Sicht noch konsequenterer Weg als das Steuermodell A». Genau dazu sollte sich der Kanton Graubünden bekennen, denn der Sektor Verkehr und damit natürlich zu grossen Teilen der





Strassenverkehr sind für 27 % der kantonalen CO₂-Emissionen verantwortlich – abzüglich des Sonderfaktors Holcim sind es noch wesentlich mehr.

Für eine wirksame Lenkungswirkung müssten aber auch bei den vorgeschlagenen Modellen B und C sowohl die Tarife insgesamt höher und die Progression zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugtypen ebenfalls höher ausfallen. Diese Kombination würde kurzfristig zu höheren und mittelfristig zu abnehmenden Erträgen aus der Strassenverkehrssteuer führen. Eine solche Ertragsentwicklung ist nicht nur aus ökologischer Sicht wünschenswert, sondern korrespondiert insbesondere auch mit dem abnehmenden Finanzbedarf für den Strassenbau in Graubünden, da das Kantonsstrassennetz weitgehend gebaut ist und sich der Kanton künftig (mit wenigen Ausnahmen) auf den Unterhalt seiner Strassen konzentrieren sollte, anstatt weiterhin Grossprojekte von zweifelhaftem Nutzen zu verfolgen. Die aktuell prall gefüllte Strassenkasse führt derzeit dazu, dass völlig unnötige Monsterprojekte wie z.B. die Begradigung der Flüelapassstrasse, eine Umfahrung für Schluein und die verkehrstechnisch erwiesenermassen kontraproduktive St. Luzibrücke geplant werden. Gegen diese Masslosigkeit im Bündner Strassenbau hilft offenbar nur eine Reduktion der zur Verfügung stehenden Mittel.

Ein möglicher Vorschlag für eine stärkere Lenkungswirkung hin zu leichteren und leistungsschwächeren Fahrzeugen ist das Fördern kleinerer Batteriekapazitäten. In gutschweizerischer Vorsorgehaltung tendieren die meisten Autokäufer:innen bei der Anschaffung eines Elektroautos zum Kauf sehr grosser Batterien. Zahlreiche Modelle werden mit unterschiedlich grossen Akku-Kapazitäten angeboten, im vorgeschlagenen Steuermodell besteht aber ein Anreiz für den Kauf kleinerer Batterien einzig indirekt durch die 70 % lineare Gesamtgewichtssteuer. Der Einfluss der Batteriekapazität allein auf das Gesamtgewicht ist nicht allzu gross, auf die Ökobilanz des Fahrzeugs aber wesentlich grösser. Auch wenn in den kommenden Jahrzehnten dank bidirektionalem Laden den Autobatterien hoffentlich eine steigende Bedeutung für die Gewährleistung der Stabilität des Stromnetzes zukommen wird, ist diese Synergienutzung auch mit kleineren Batterien problemlos möglich. Aus diesem Grund sollten Elektroautos mit besonders kleinen Akkus tariflich speziell bevorzugt werden.

Ebenfalls verpasst hat man bei der Neukonzeption der Verkehrssteuer, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die damit verbundene Senkung der Verkehrsemissionen zu berücksichtigen. Zurzeit sind im Kanton Graubünden nur Fahrzeuge der Kantonalen Verwaltung, von Blaulichtorganisationen sowie von Personen mit einer Beeinträchtigung von der Steuerpflicht ausgenommen. In der Gesetzesrevision muss unbedingt auch die Verkehrssteuerbefreiung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (strassengebundener ÖV und allenfalls Dienstfahrzeuge der ÖV-Unternehmen wie z.B. RhB) aufgenommen werden, da diese zur Entlastung der Strassen vom MIV beitragen. Die meisten Kantone kennen die Befreiung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von der Strassenverkehrssteuer bereits, so z. B. die Ostschweizer Kantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen. Die Regierung hat in ihrer Antwort auf die Anfrage Gredig betreffend Verkehrssteuerbefreiung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs vom Oktober 2022 eine solche Befreiung bereits in Aussicht gestellt «[...] erachtet die Regierung eine Befreiung der Verkehrssteuerpflicht von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden als durchaus prüfenswert.»

Analog tragen auch Carsharing-Fahrzeuge zu einer Entlastung des Strassenverkehrs bei, da der Verzicht auf den Privatautobesitz gesamthaft zu wesentlich weniger Fahrten führt. Mit einem speziell reduzierten Steuertarif für Sharingfahrzeuge wie z.B. Mobility oder Sponticar könnte dieser Tatsache Rechnung getragen werden.

Auffallend ist, dass bei den Lieferwagen, Lastwagen und Sattelmotorfahrzeugen die Ausgestaltung der Strassenverkehrssteuer unverändert bleibt und weiterhin fixe Beträge direkt ins Gesetz geschrieben werden. Es stellt sich die Frage, ob nicht auch bei diesen Fahrzeugkategorien leistungs- und gewichtsabhängige Steuertarife geprüft werden sollten.



Besonders wichtig wäre eine ökologische Lenkungswirkung bei den Motorrädern, da diese zum allergrössten Teil alleine der Befriedigung von Freizeitbedürfnissen und nur in seltenen Fällen effektiven Transportbedürfnissen dienen. Insbesondere bei leistungsstarken Motorrädern trifft dies zu. Aus diesem Grund ist eine stärkere Steuerprogression bei den Motorrädern zur Einschränkung der schädlichen Emissionen des Freizeittöffverkehrs auf Mensch und Natur wünschenswert.

Anträge

- 1. Steuermodell**

Das geplante Berechnungsmodell soll durch die Berücksichtigung der CO₂-Emissionen als Bemessungsgrundlage eine stärkere ökologische Lenkungswirkung entfalten. Um diesem Umstand gerecht zu werden, beantragen die GRÜNEN GR, die Berechnung der Strassenverkehrssteuer mittels energieträgerspezifischer Tarife, wie in den Steuermodellen B und C vorgeschlagen, umzusetzen. Als Alternative könnte beim vorgeschlagenen Steuermodell A eine stärkere Gewichtung der Leistung ins Auge gefasst werden: So würde beispielsweise eine Gewichtung von 60 % Gesamtgewicht (statt 70 %) und 40 % Normleistung (statt 30 %) dazu führen, dass leistungsschwächere und damit emissionsärmere Fahrzeuge steuerlich stärker entlastet würden.
- 2. Rabatt für kleinere Batteriekapazitäten**

Zahlreiche Hersteller bieten für das gleiche E-Auto verschiedene Batteriegrössen an. Die Batteriegrösse sollte daher bei der Berechnung der Steuertarife berücksichtigt werden. Das gleiche Auto mit der kleineren Batterie soll einen tieferen Tarif erhalten. Aus diesen Grund beantragen die GRÜNEN GR, beim vorgeschlagenen Steuermodell A einen Rabatt auf den Leistungsanteil zu gewähren für Fahrzeuge mit kleinen Batterien. Alternativ könnte ein ähnlicher Effekt erzielt werden, indem eine zusätzliche 'kleine' Leistungskategorie bis 50 kW mit einem Tarif von 0.52 CHF/kW eingeführt würde. Mit dieser Variante wird der Kauf eines kleinen E-Autos attraktiver und damit indirekt auch der Trend zu übergrossen Batterien gebremst.
- 3. Verkehrssteuerbefreiung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs**

Wie von der Regierung in ihrer Antwort auf die Anfrage Gredig betreffend Verkehrssteuerbefreiung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs vom Oktober 2022 bereits in Aussicht gestellt, beantragen die GRÜNEN GR, eine entsprechende Regelung zur Verkehrssteuerbefreiung von ÖV-Fahrzeugen in den Erlass aufzunehmen.
- 4. Rabatte für Carsharing-Fahrzeuge**

Die GRÜNEN GR beantragen, eine Regelung zur Rabattierung der Strassenverkehrssteuer von Carsharing-Fahrzeugen in den Erlass aufzunehmen.
- 5. Überarbeitung Regelung für Nutzfahrzeuge**

Die GRÜNEN GR beantragen, eine Regelung zur Implementierung einer ökologischen Lenkungswirkung auch für Nutzfahrzeuge in den Erlass aufzunehmen.
- 6. Überarbeitung Regelung für Motorräder**

Die GRÜNEN GR beantragen, eine Regelung für eine stärkere Steuerprogression bei Motorrädern zur Einschränkung der schädlichen Emissionen des Freizeittöffverkehrs auf Mensch und Natur in den Erlass aufzunehmen

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu Gunsten einer effektiven, ökologischeren Ausgestaltung der Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr zu berücksichtigen und damit eine echte ökologische Lenkungswirkung zu entfalten.

Wir bedanken uns für eine wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.





Freundliche Grüsse

Lydia Tobler
Parteisekretärin GRÜNE Graubünden

