



Sitzung vom

25. April 2023

Mitgeteilt den

3. Mai 2023

Protokoll Nr.

365/2023

### **Auftrag Hohl**

betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der  
Strassenverkehrssteuer in Graubünden

### **Antwort der Regierung**

Die heutige Personenwagenmotorfahrzeugsteuer im Kanton Graubünden ist nicht mehr zeitgemäss, da sie den Hubraum als Bemessungsgrösse verwendet (wie andere Kantone auch). Dieser ist bei Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben nicht vorhanden und daher zur Bemessung ungeeignet und muss durch andere Bemessungsgrössen ersetzt werden. In den letzten Jahren sind die Strasseninvestitionen zwar unter dem langjährigen Durchschnitt und unter den budgetierten Werten ausgefallen. Diese Situation wird sich mittel- und langfristig nicht fortsetzen. Sie ist primär darauf zurückzuführen, dass geplante Projekte nicht umgesetzt werden konnten (u.a. wegen Einsparungen). Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Projekte in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Die Umsetzung wird jedoch nicht zu den damals budgetierten Konditionen möglich sein. Vielmehr werden erhebliche Mehrkosten infolge der anhaltenden Inflation der Baupreise und teilweise von notwendigen Änderungen bei einzelnen Projekten anfallen. In den letzten Jahren wurden zudem diverse parlamentarische Vorstösse eingereicht, welche möglicherweise Auswirkungen auf das entsprechende Budget haben. Die Strassenverkehrssteuern sind nicht zu hoch angesetzt. Die Spezialfinanzierung Strassen wird neben den Verkehrssteuern, zweckgebundenen Beiträgen des Bundes (v.a. Anteile an Mineralölsteuern) und dem kantonalen Anteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auch durch allgemeine Steuermittel gespeist. Verkehrssteuern sowie die Anteile an Bundeserträgen werden bei den Hauptnutzenden der Strasseninfrastruktur erhoben und somit verursachergerecht eingesetzt, was bei der Verwendung von allgemeinen Steuermitteln zur Strassenfinanzierung nicht zutrifft. Bei einer konsequenten Berücksichtigung des Verursacherprinzips müsste daher die Strassenfinanzierung zu annähernd 100% über die Verkehrssteuern und die zweckgebundenen Anteile an Bundeserträgen finanziert werden. Dies hiesse konkret, dass die Verkehrssteuer noch viel höher angesetzt werden müsste, wenn die Strasseninfrastruktur verursachergerecht finanziert werden soll.

*Zu Punkt 1:* Der Aktionsplan «Green Deal für Graubünden» (AGD) sieht als eine der Massnahmen eine "Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer" vor. Im Rahmen dieser Massnahmenplanung ist das Strassenverkehrsamt zusammen mit dem Amt für Natur und Umwelt an der Ausarbeitung einer Totalrevision der Verkehrssteuern. Zurzeit sind vertiefte Abklärungen im Gange. Es wird insbesondere geprüft, inwiefern die in anderen Kantonen getroffenen Lösungen übernommen werden könnten. Die Arbeiten nehmen noch einige Zeit in Anspruch. Sie sind für eine ausgewogene und tragfähige Lösung unverzichtbar. Eine Integration der Vorlage in die Botschaft zur zweiten Etappe des AGD scheint im jetzigen Zeitpunkt deshalb auch mit zusätzlichen Ressourcen nicht bewältigbar, weshalb vorgesehen ist, eine separate Botschaft auszuarbeiten und dem Grossen Rat zu einem späteren Zeitpunkt zur Beratung vorzulegen. Die im Antrag vorgesehene zeitliche Priorisierung würde bedeuten, dass die Vernehmlassungsvorlage bis Ende Mai 2023 erarbeitet werden müsste. Dies ist nicht umsetzbar und einer ausgewogenen und tragfähigen Lösung abträglich. Ferner gilt es zu beachten, dass auch auf interkantonaler Ebene die zukünftige Strassenfinanzierung Thema ist. Dabei geht es im Wesentlichen um die Konzeption für den Ersatz der Mineralölsteuer resp. Abgabe auf Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsmitteln. Diese Konzeption soll als Basis für die Ausarbeitung des neuen Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer dienen. Da sich ein solches Gesetz voraussichtlich auf die Erhebung der kantonalen Verkehrssteuern auswirkt, ist dieses mit zu berücksichtigen.

*Zu Punkt 2:* Die Leitlinien «ökologische Lenkungswirkung» und «Technologieneutralität» werden bei der Umsetzung der neuen Steuer in erforderlichem Umfang miteinbezogen. Die Ausgestaltung des Steuersystems soll zudem so erfolgen, dass es nicht zu kompliziert wird und es langfristig stabile Erträge generieren kann. Die Komplexität hängt jedoch stark von der Anzahl der zu berücksichtigenden Bemessungsgrößen ab. Sollen zugleich eine langfristige Ertragsstabilität und ökologische Lenkungswirkung erreicht werden, wird man nicht darum herumkommen, bei der Bemessung die Fahrleistung, das Gewicht, die Leistung, die Energieeffizienz und den verwendeten Energieträger geeignet zu berücksichtigen.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag betreffend den Punkt 2 zu überweisen und betreffend den Punkt 1 abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin