



Departement für Justiz, Sicherheit
und Gesundheit Graubünden
Hofgraben 5

7001 Chur

Chur, 14. Dezember 2007

Vernehmlassung Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit, zu der sich die Dachorganisationen der Wirtschaft zusammen mit den am meisten betroffenen Wirtschaftsverbänden in Graubünden (Graubündnerischer Baumeisterverband, Autogewerbeverband Sektion Graubünden und ASTAG/RhTG Graubünden) gemeinsam äussern. Die Vorlage ist namentlich aus zwei Gründen notwendig. Einerseits verlangt die neue Kantonsverfassung eine Überführung der heute geltenden Bestimmungen (Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr) in ein formelles Gesetz, andererseits führt die Umsetzung des überwiesenen Auftrages Jäger (Anreizmodell bei Verkehrssteuern für Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch) zu einem Revisionsvorschlag der geltenden Bestimmungen.

In unseren Ausführungen beschränken wir uns im Wesentlichen auf die **Umsetzung des Auftrages Jäger** (Art. 12 Abs. 2 Entwurf), da die Überführung und Anpassung der geltenden Bestimmungen der grossrätlichen Verordnung in das Gesetz unbedenklich erscheinen. Der Vorstoss Jäger will als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern auch den CO₂-Ausstoss berücksichtigen. Zudem sollen mit dem überwiesenen Vorstoss weitere Anreizmodelle geprüft werden, die den vermehrten Umstieg auf Motorfahrzeuge mit schadstoffarmem Treibstoffverbrauch fördern könnten.



Grundsatz

Bevor wir auf den Vorschlag der Regierung eingehen, lohnt es sich, ein paar grundsätzliche Erwägungen zu treffen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil wir heute schon klar zum Ausdruck geben werden, dass wir der vorgeschlagenen Lösung nur zustimmen werden, wenn der Strassenrechnung keine Mittel entzogen werden. Trotzdem: grundsätzlich ziehen wir Anreizmodelle gegenüber Lenkungsabgaben vor. Unter diesem Gesichtspunkt wäre auf die Vorlage einzutreten, allerdings lohnt es, die Massnahme in den Gesamtkontext der möglichen Wirkungen zu stellen.

Auswirkung des Anreizmodells

Der weltweite Strassenverkehr trägt nur 13 % zu den von den Menschen erzeugten Treibhausgasen bei (Energieproduktion 26 %, die Land- und Forstwirtschaft 31 %, die Industrie 19 % und das Gebäudemanagement 8 %). Trotz diesem verhältnismässig sehr kleinen Anteil wird der motorisierte Individualverkehr häufig als Prügelknabe für die Klimaveränderung herangezogen. Mit einem Anteil von rund 0,2 % an den weltweiten CO₂-Emissionen trägt die Schweiz zudem nur unwesentlich zur Klimaveränderung bei. Selbst mit maximalen CO₂-Reduktionen wird es unserem Land nicht möglich sein, einen signifikanten Beitrag zur Klimaverbesserung zu leisten – schon gar nicht mit untauglichen Massnahmen wie der Reduktion der Motorfahrzeugsteuer. Von Bedeutung ist zudem, dass von den rund 0,2 % von der Schweiz am globalen CO₂-Ausstoss verursachten Emissionen knapp ein Viertel von den Personenwagen stammt.

Die Mehrheit des Grossen Rates vertrat bei der Überweisung des Vorstosses die Auffassung, eine Neugewichtung der Motorfahrzeugsteuer würde Anreize schaffen, um die Konsumenten vermehrt dazu zu bringen, emissionsarme Fahrzeuge zu erwerben. Ein Blick auf die aktuellen – im Zeitpunkt des Vorstosses allerdings noch nicht verfügbaren – Zahlen zeigt, dass die Autokäufer auch ohne zusätzliche Massnahmen des Staates längst eingesehen haben, energieeffizientere Fahrzeuge zu erwerben. 2006 wurden in der Energieeffizienz-Kategorie B mit 57'844 Einheiten mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,23 Liter/100 km am meisten Autos verkauft. Am zweit meisten verkaufte Fahrzeuge sind die in der Kategorie C (55'943 Fahrzeuge) zu finden. Diese Fahrzeuge benötigen im Durchschnitt 7,15 Liter/100 km. Und ebenfalls darf erfreulicherweise festgestellt werden, dass in den Kategorien A – C, also in den verbrauchsarmen Fahrzeugtypen deutlich mehr Nutzfahrzeuge verkauft werden als in den Kategorien D – G. Selbstverantwortung, v.a. aber der höhere Benzinpreis sind wohl ausschlaggebend für das veränderte Kaufverhalten. Eine Feststellung, die jeder Autoverkäufer an der Front bestätigt.

Es muss aufgrund dieser Fakten festgestellt werden, dass die Berücksichtigung des CO₂-Ausstosses in der Kantonalen Gesetzgebung bei der Erhebung der Motorfahrzeugsteuer ihre Wirkung verfehlen wird. Die Konsumenten reagieren unabhängig vom staatlichen Giesskan-nensystem in Eigenverantwortung auf die Zeitfrage, wobei die Erhöhung des Bezinpreises ihren Teil dazu beiträgt. Jene Konsumenten, die das Auto nach wie vor als Statussymbol einsetzen, sind deutlich am Abnehmen, und sie werden ihr Kaufverhalten auch bei einer Neuregelung der Motorfahrzeugsteuer – in welche Richtung diese auch gehen wird – nicht ändern. Ausgenommen sind auch jene Konsumenten, die schlichtweg auf bestimmte Fahr-zeuge angewiesen sind und die aus beruflichen oder persönlichen Gründen (zum Beispiel äl-tere Personen, die nicht auf technisch neue Fahrzeuge wechseln wollen, weil sie ihnen zu komplex erscheinen) gar nicht auf ein emissionsschwaches Fahrzeug wechseln können. Von ihnen gibt es in Graubünden u.a. aufgrund der topografischen Verhältnisse nicht wenige Personen. Sie werden also von der neuen Lösung, wie immer diese auch ausfällt, nicht profi-tieren können. Dass ausgerechnet der Bündner Grosse Rat, der jeweils sehr viel für den Schutz von Minderheiten unternimmt, all diese Überlegungen nicht stärker gewichtet, muss sehr verwundern. Auf der anderen Seite investiert die öffentliche Hand in eine Massnahme, die ihre Wirkung erwiesenermassen verfehlt.

Auswirkungen für die Bündner Wirtschaft

Das von der Regierung gewählte System wird nach unseren Informationen Einnahmenaus-fälle von rund 1,5 Millionen Franken zur Folge haben. Für die Strassenrechnung hat dieser Ausfall weit reichende Konsequenzen. Die Strassenrechnung wird zur Hauptsache aus den Erträgen der Motorfahrzeugsteuer finanziert. Darüber hinaus fliesst nochmals ein Anteil in der Höhe von mindestens 45% der Erträge aus dieser Steuer aus dem allgemeinen Haushalt in die Strassenrechnung. Die Einbusse bei den Motorfahrzeugsteuern kann die Strassen-rechnung bekanntlich doppelt treffen. Dies dann, wenn der Ausfall nicht mit allgemeinen Steuermitteln kompensiert wird. Für uns ist deshalb absolut zwingend, dass der zu erwartende Ausfall zu kompensieren ist und dass die Regierung in der Botschaft auch entsprechende Zusicherungen abgibt. Andernfalls kann der von der Regierung in den letzten Jahren aner-kannte Nachholbedarf in der Substanzerhaltung unserer Verkehrsinfrastruktur nicht finanziert werden. Daraus resultieren volkswirtschaftlich schädigende Einflüsse wegen schlechterer Er-reichbarkeit der Talschaften für den Tourismus und nicht zuletzt für die Bauwirtschaft. Wir zählen deshalb darauf, dass die Mehrheit des Grossen Rates den eigenen Entscheid in Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse noch einmal gründlich hinterfragt. Dafür sprechen auch finanzielle und volkswirtschaftliche Überlegungen.

Schlussfolgerungen

1. Wiedererwägung des getroffenen Entscheides

Aus all diesen Gründen beantragen wir, Art. 12 Abs. 2 ersatzlos zu streichen. Dabei sind wir uns bewusst, dass die Regierung von sich aus angesichts des überwiesenen Auftrages diesen Antrag nicht mehr befolgen kann. Wir appellieren deshalb an den Grossen Rat, seinen ersten Entscheid zu überdenken. Angesichts der klaren Haltung der Regierung und der klaren Fakten haben wir bei der Behandlung des Auftrages nicht mit dem Entscheid des Grossen Rates gerechnet, deshalb haben wir uns damals nicht vernehmen lassen. Wir erwarten nun aber, dass in der Botschaft auf unser Begehren eingegangen wird.

2. Variante Vorschlag der Regierung

Sollte der Grosse Rat auf die Vorlage eintreten und sollten emissionsarme Motorfahrzeuge von der Verkehrssteuer geschont werden, ist der von der Regierung gewählte Ansatz richtig. Dies aus folgenden Überlegungen:

1. Die korrekte Besteuerung müsste grundsätzlich über den Treibstoffpreis erfolgen. Wer viel fährt, ob emissionsarm oder emissionsreich, verbraucht mehr und hat deshalb mehr zu bezahlen. Das kilometerabhängige System wird auch bei der LSVA angewendet. Für Graubünden ist dieses System indessen untauglich, weil damit ein krasser Standortnachteil verbunden ist. Die Erhöhung trifft jene Regionen, die sich nicht auf den öffentlichen Verkehr abstützen können. Zudem würde eine vom Verbrauch abhängige Motorfahrzeugsteuer gerade die Bewohner abgelegener Regionen, die häufig auf Fahrzeuge mit stärkeren Motoren angewiesen sind aber auch die vielen kleinen und Kleinstunternehmer, die für ihre Tätigkeit die Art ihres Fahrzeuges nicht frei wählen können, stark benachteiligen.
2. Kann eine Regelung über die Erhöhung des Treibstoffpreises nicht erfolgen, stehen als umsetzbare Massnahmen vor allem alternative Anreizsysteme oder fiskalische Massnahmen zur Verfügung. Letztere sind einem Bonus-Malussystemen vorzuziehen, bei welchem in der Regel kleinere Fahrzeuge profitieren und stärkere bestraft würden. Gerade weil in Graubünden viele Offroader und 4-WD Fahrzeuge verkehren müssen und die Verkehrssteuern ohnehin schon sehr hoch sind, kann eine weitere Verteuerung der Motorfahrzeugsteuer nicht in Frage kommen.
3. Es ist richtig, nicht nur auf den CO₂-Ausstoss zu achten, sondern sämtliche umweltrelevanten Emissionen in Betracht zu ziehen. Da mit den sich stark ändernden technischen Grundlagen immer wieder neue Ausgangslagen für die Steuerreduktionen geschaffen

werden (siehe Umstellung von Euro 3 auf Euro 5 bei den Lastwagen), muss die Definition der emissionsarmen Motorfahrzeuge permanent überprüft und ohne formelles Gesetzgebungsverfahren durchgeführt werden können. Es ist deshalb richtig, dass der Entscheid über die Reduktion der Verkehrssteuer der Regierung überlassen wird, da sie über den Weg der Verordnung rasch reagieren kann. Zu überlegen ist auch eine noch offenere Formulierung. Zu erwarten ist, dass die Regelung für emissionsarme Fahrzeuge schon bald überholt sein wird. Im Gesetz wird dann dieses Überbleibsel stehen bleiben.

4. Die Ermässigung von 60 – 80 % ist hoch, aber unumgänglich, soll die Massnahme wenigstens eine marginale Bedeutung haben. Damit der Steuerrabatt Wirkung zeigt, muss er die Wahrnehmungsschwelle überschreiten. Aufgrund der einleuchtend erscheinenden Untersuchungen, die im erläuternden Bericht aufgeführt sind, muss der Rabatt mehr als 50 % betragen (de Haan, Mueller, Peters, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz, Zürich, 2007, 15 f).
5. Selbstverständlich müssen die Steuerermässigungen für emissionsarme Motorfahrzeuge auch für den Schwerverkehr gelten. Wir schlagen deshalb vor, dass alle EURO-5-Fahrzeuge während der Dauer von mindestens 5 Jahren den emissionsarmen Personenwagen gleichgestellt werden. EURO-5-Fahrzeuge können erst seit 2006 erworben werden. Sie benötigen eine mindestens 10-jährige Abschreibungsdauer. Die mittlere Amortisationszeit beträgt deshalb für einen mehrere Fahrzeuge besitzenden Unternehmer fünf Jahre.

Zusammenfassend halten wir fest, dass wir eine erleichterte Besteuerung der emissionsarmen Motorfahrzeuge aus den dargelegten Gründen ablehnen. Sollte der Grosse Rat trotzdem an seinem bisherigen Entscheid festhalten, werden wir uns gegen den Vorschlag der Regierung nicht wehren. Dies aber ausschliesslich unter der Voraussetzung, dass die fehlenden Mittel aus der Motorfahrzeugsteuer mit ordentlichen Mittel in der Strassenrechnung vollumfänglich kompensiert werden. Eine weitergehende Ermässigung oder eine alleine sich auf den CO₂-Ausstoss abstützende Regelung kommt für uns nicht in Frage.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

DACHORGANISATION DER WIRTSCHAFT GRAUBÜNDEN

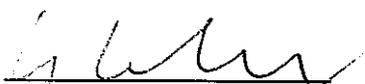
**Bündner
Gewerbeverband**

Urs Schädler
Präsident



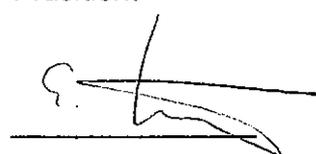
**Handelskammer und
Arbeitgeberverband GR**

Ludwig Locher
Präsident

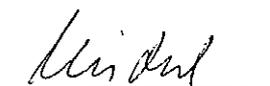


**Hotelierverein
Graubünden**

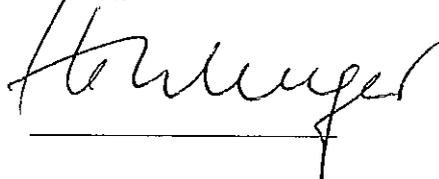
Andreas Züllig
Präsident



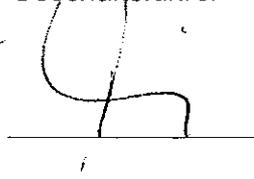
Jürg Michel
Direktor



Dr. Marco Ettisberger
Sekretär

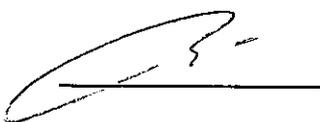


Dr. Jürg Domenig
Geschäftsführer



**AUTOGEWERBEVERBAND
SEKTION GRAUBÜNDEN**

Markus Riedhauser
Präsident

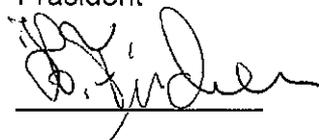


Jürg Michel
Geschäftsführer



**ASTAG/RHTG
GRAUBÜNDEN**

Hans Fischer
Präsident



Jürg Michel
Sekretär

