

Erläuterungen des Sicherheits- und Gesundheitsdepartements zur Gesamtrevision der Strassenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzgebung

vom 3. Juni 2008

A. Ausgangslage

Auf den 1. Januar 2003 nahm das Verkehrssicherheitszentrum Obwalden/Nidwalden (VSZ) seinen Betrieb auf. Das VSZ erfüllt gemäss Art. 2 Abs. 1 der Vereinbarung über ein Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Obwalden und Nidwalden (Vereinbarung VSZ) vom 29. Januar 2002 die Aufgaben, die ihm durch die Gesetzgebung über den Strassenverkehr und die Schifffahrt durch die Vereinbarungskantone übertragen werden. Es sind dies insbesondere der Vollzug im Bereich der Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr und zur Schifffahrt sowie die Erhebung der Motorfahrzeug- und der Schiffssteuer.

Bereits bei Verabschiedung der Vereinbarung VSZ bestand die Absicht, die massgebenden Erlasse der Strassenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzgebung der Kantone Obwalden und Nidwalden zu harmonisieren, um dem VSZ möglichst effiziente Arbeitsabläufe zu ermöglichen (vgl. Bericht des Regierungsrats zu einem Kantonsratsbeschluss über die Genehmigung der Vereinbarung über ein Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Obwalden und Nidwalden vom 5. Februar 2002 [25.02.01], Ziff. 6, S. 15). Gleichzeitig gilt es, die teilweise veralteten Bestimmungen im Bereich der Strassenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzgebung zu aktualisieren.

Wiederholt diskutiert wird die Frage, ob die Zuständigkeit für Administrativmassnahmeverfahren (Prüfung des Führerausweises bei Verkehrsregelverletzungen), die im Kanton Obwalden beim Verhöramt und im Kanton Nidwalden beim VSZ liegt, in Obwalden nicht auch zum VSZ verschoben werden soll. Diese Zuständigkeitsänderung ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionsvorhabens, sondern sie wird im Rahmen der Einführung der eidg. Strafprozessordnung (StPO), die auf den 1. Januar 2010 geplant ist, vollzogen. Die Umsetzung der Justizreform wird im Kanton Obwalden zu einschneidenden Veränderungen in der Organisation der Strafverfolgungsbehörden sowie der Gerichtsorganisation führen. Das Verhöramt wird es ab 2010 in der heutigen Form nicht mehr geben, da die eidg. StPO die Einführung des Staatsanwaltmodells erfordert. Die Zuständigkeiten in der Strafverfolgung werden entsprechend anzupassen sein, weshalb es sachgerecht ist, die Zuständigkeit in ADMAS-Verfahren ebenfalls in diesem Zusammenhang anzupassen.

Revisionsbedarf ist im Weiteren gegeben im Bereich der Strassenverkehrssteuern. Zum einen ist bei den Sattelschleppern festzustellen, dass Sattelanhänger aus steuerlichen Gründen in den Nachbarkanton Nidwalden verschoben werden, was im Kanton Obwalden zu jährlichen Steuerausfällen führt. Dieses Vorgehen kann mit entsprechenden gesetzlichen Anpassungen unterbunden werden. Zum anderen stellt sich die Frage nach der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern nach ökologischen Kriterien.

B. Schwerpunkte der Revision

1. Besteuerung der Sattelmotorfahrzeuge

Im Kanton Obwalden werden die Motorfahrzeuge mit einer Nutzlast von über 1 000 kg nach Hubraum und Nutzlast besteuert (Art. 4 Abs. 1 Verkehrsabgabegesetz). Das bedeutet bei den Sattelschleppern, dass das Zugfahrzeug nach Hubraum (Ziff. 6 Anhang zur

Strassenverkehrsordnung) und der Anhänger nach Nutzlast besteuert wird. Im Kanton Nidwalden hingegen werden die Sattelschlepper nach Gesamtgewicht des Zugs besteuert (§ 34 Abs. 1 Ziff. 2 VVzEGzSVG). Es wird also die ganze Steuer nach Gewicht auf dem Zugfahrzeug erhoben und der Anhänger wird nicht besteuert.

1.1 Problem

Diese unterschiedliche Besteuerung in den beiden Kantonen führt dazu, dass Eigentümer oder Eigentümerinnen von Sattelschleppern das Zugfahrzeug im Kanton Obwalden und den Anhänger im Kanton Nidwalden einlösen. Dies belegen folgende Zahlen:

	<u>Sattelschlepper</u>	<u>Sattelanhänger</u>	
<u>OW</u>	101	49	Jahr 2007
	93	46	Jahr 2008
<u>NW</u>	24	204	Jahr 2007
	25	205	Jahr 2008

Die Verschiebungen von Sattelanhängern nach Nidwalden verursachte dem Kanton Obwalden allein im Jahr 2007 Mindereinnahmen von rund 160 000 Franken. Dem Kanton Nidwalden hingegen bringt sie keine Mehreinnahmen, da dort die Sattelanhänger gratis sind.

Zur Verdeutlichung folgendes Beispiel:

- Kanton OW: - Zugfahrzeug wird nach Hubraum besteuert.
 - Anhänger wird nach Nutzlast besteuert.
- Kanton NW: - Gesamte Steuer auf dem Zugfahrzeug nach Gesamtzuggewicht
 - Anhänger wird nicht besteuert

Beispiel eines Sattelschleppers¹:

	Standort Zugfahrzeug und Anhänger im gleichen Kanton		Standort Zugfahrzeug in OW Standort Anhänger in NW	
	Steuer OW: Fr.	Steuer NW: Fr.	Steuer OW: Fr.	Steuer NW: Fr.
Zugfahrzeug	2 084	3 650	2 084	--
Anhänger	1 755	00	--	00
<i>Total Steuer</i>	<i>3 839</i>	<i>3 650</i>	<i>2 084</i>	<i>00</i>

1.2 Lösung

Die Verschiebung von Sattelanhängern zur Ausnutzung der unterschiedlichen Steuersysteme kann durch eine Vereinheitlichung des Bemessungssystems der beiden Kantone verhindert werden. Die meisten Kantone (14 Kantone) besteuern wie der Kanton Nidwalden bei den schweren Motorwagen nach Gesamtzuggewicht. Die vom Bund geregelte Schwerverkehrsabgabe (SVA/LSVA) wird ebenfalls nach Gesamtgewicht erhoben. Diese Argumente sprechen dafür, dieses System auch im Kanton Obwalden einzuführen.

Die Änderung hat im Kanton Obwalden folgende Auswirkung:

Beispiel eines Sattelschleppers²:

	OW heute	Fr.	OW neu	Fr.
Zugfahrzeug	nach Hubraum:	2 084	nach Gesamtgewicht:	3 650
Anhänger	nach Nutzlast	1 755	keine Besteuerung:	00
<i>Total Steuer</i>		<i>3 839</i>		<i>3 650</i>

Für den Eigentümer oder die Eigentümerin, der oder die den Sattelschlepper mit Anhän-

¹ Berechnungsbeispiel: Schlepper 22 300 ccm / Anhänger 25 t Nutzlast / Schlepper 40 t Gesamtzuggewicht

² Berechnungsbeispiel: Schlepper 22 300 ccm / Anhänger 25 t Nutzlast / Schlepper 40 t Gesamtzuggewicht

ger korrekt in Obwalden versteuert, bedeutet die Änderung eine Reduktion der Steuer, im vorstehenden Beispiel um den Betrag von 189 Franken. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich für den Kanton Obwalden Mehreinnahmen ergeben werden, da mit dem neuen System die flüchtigen Sattelanhänger quasi zurückgeholt werden.

2. Ökologisierung

2.1 Ausgangslage

Am 1. Dezember 2006 reichten Kantonsrätin Ruth Koch und Mitunterzeichnende eine Motion ein, welche verlangt, die Bemessungsgrundlagen für die Motorfahrzeugsteuern zu überprüfen und „auf eine verursachergerechte Verteilung“ hinzuarbeiten. Die Motionäre schlagen vor, die Bemessung „neu z.B. in ein Mischsystem von Motoren-Hubraum und Fahrzeug-Gesamtgewicht“ zu überführen. Nach geltendem Recht werden heute die Personenwagen und Transportmotorwagen bis 1 000 kg allein nach Motoren-Hubraum besteuert. Bei den Transportmotorwagen über 1 000 kg bilden Hubraum und Nutzlast Bemessungsgrundlage für die Strassenverkehrssteuer.

Der Regierungsrat nahm den Motionsauftrag entgegen und erklärte sich bereit, einen Entwurf „im Sinne der Motionäre“ zu erarbeiten (RRB Nr. 344 vom 16.1.2007). Das umweltpolitische Anliegen, Massnahmen zur Verringerung des CO₂-Ausstosses einzuführen, wird vom Regierungsrat grundsätzlich anerkannt. Er begrüsst in diesem Sinne eine Lenkung hin zur vermehrten Verwendung energie-effizienter Fahrzeuge mit weniger Treibstoffverbrauch. Das Anliegen entspricht auch dem Massnahmeplan² der Zentralschweizer Umweltschutzdirektorinnen- und -direktorenkonferenz (ZUDK) zur Reduktion der luftbelastenden Immissionen.

2.2 Motion

2.2.1 Begriffe „verursachergerecht“ und „ökologisch“

Die Motion strebt in erster Linie eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer an. Auch der Regierungsrat hat in seinem Beschluss primär dieses Motiv aufgenommen und seine Erwägungen auf die Leitidee Nr. 9 (intakte Umwelt) der Amtsdauerplanung 2006 bis 2010 gestützt.

Die Motionäre sprechen allerdings auch von einer „verursachergerechten“ Besteuerung. Verursachergerecht bedeutet, dass die externen Kosten des Strassenverkehrs beziffert und internalisiert (d.h. auf die einzelnen Fahrzeuge überwältzt) werden müssen. Externe Kosten im Strassenverkehr werden z.B. durch Unfälle, Lärm, Beeinträchtigung der Gesundheit, Schäden an Gebäuden, Klimaeinwirkungen usw. verursacht. Eine Forderung nach verursachergerechten Steuern in diesem Sinne kann nicht erfüllt werden. Alleine die Datenerhebung wäre nicht mit vernünftigem Aufwand durchführbar. Ein politischer Konsens über die „richtige“ Interpretation dieser Daten und deren Einfluss auf die Besteuerung wäre kaum zu erreichen.

Die Problematik kann wie folgt illustriert werden: Der Einbezug des Gewichts als Bemessungsgrundlage für die Strassensteuern wird u.a. damit begründet, ein schweres Auto belaste die Infrastruktur mehr als ein leichtes. Doch selbst wenn dies der Fall ist, fehlen die Daten, diese Mehrbelastung zu beziffern. Ausserdem belastet ein schweres Auto, das wenig gefahren wird, die Infrastruktur weniger, als ein leichtes, das viel auf der Strasse ist. Der Argumentation könnte im Weiteren entgegengehalten werden, dass leichte Autos zuweilen lauter sind als schwere – wie müssten die Umweltkriterien Lärm und Abgasemission in einem verursachergerechten Steuersystem gewichtet werden? Schliesslich resultieren bei Unfällen mit leichten Fahrzeugen oftmals schwerere Verletzungen als bei Unfällen mit schweren Autos (Sicherheitssysteme tragen wesentlich zum Gewicht eines Fahrzeugs bei). Auch dies generiert Kosten zulasten der Allgemeinheit, die „verursachergerecht“ ebenfalls berücksichtigt werden müssten. Vor diesem Hintergrund ein vernünftiges bzw. „gerechtes“ System zu erarbeiten, mit dem Anspruch verursachergerecht zu sein und welches überdies politisch akzeptiert wird, ist kaum möglich.

„Im Sinne der Motionäre“ kann deshalb nur ein Entwurf vorgelegt werden, der die Motorfahrzeugsteuer nach Möglichkeit ökologisiert, ohne aber den Anspruch zu haben „verur-

sachergerecht“ sein.

2.2.2 Mischsystem von Fahrzeug-Gesamtgewicht und Motoren-Hubraum

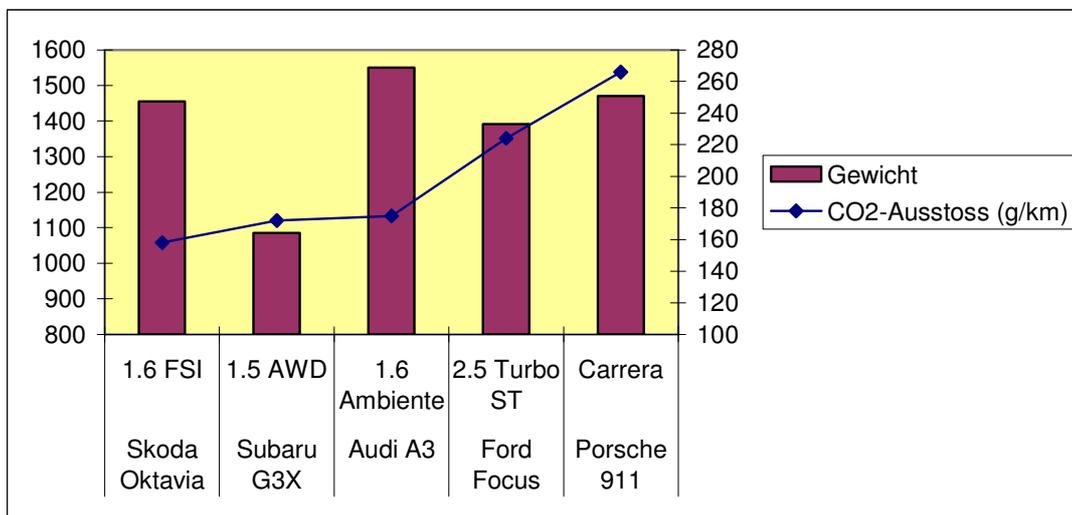
Die Motionäre versprechen sich von einem System, welches das Fahrzeug-Gesamtgewicht und den Motoren-Hubraum als Bemessungsgrundlage für die Strassenverkehrssteuer erklärt, eine ökologische und ökonomische Lenkungswirkung hin zur vermehrten Verwendung von leichten und effizienteren Fahrzeugen mit weniger Treibstoffverbrauch. Sie gehen unter anderem davon aus, dass grosse und daher schwerere Fahrzeuge die Luft in stärkerem Mass belasten als leichtere.

2.2.2.1 Bedeutung des Gewichts

Einer Medienmitteilung des Bundesamts für Energie (BFE) vom 7. Juni 2006 kann entnommen werden, dass zwar die technische Entwicklung immer sparsamere Motoren mit sich bringe, dass aber der damit erzielte Effizienzgewinn fast vollständig durch das kontinuierlich ansteigende Fahrzeuggewicht (mehr Sicherheits- und Komfortausstattungen, grössere Motoren und Fahrzeugvolumen) kompensiert werde. Ein Mehrgewicht von 100 kg ergäbe einen Mehrverbrauch von 0.5 l/100 km.

Daraus darf aber nicht abgeleitet werden, dass schwerere Fahrzeuge durchwegs mehr Treibstoff verbrauchen (und mithin mehr CO₂ ausstossen) als leichtere. Tatsache ist lediglich, dass der Verbrauch eines konkreten Fahrzeugs höher liegt, je mehr Gewicht ihm zugeladen wird. Dies verdeutlicht folgender exemplarischer Vergleich von 5 Fahrzeugen:

Modell	Ausführung	Gewicht	CO ₂ -Ausstoss (g/km)
Skoda Oktavia	1.6 FSI	1455	158
Subaru G3X Justy	1.5 AWD	1085	172
Audi A3	1.6 Ambiente	1550	175
Ford Focus	2.5 Turbo ST	1392	224
Porsche 911	Carrera	1470	266



Der Tabelle kann entnommen werden, dass der vergleichsweise leichte Porsche Carrera (1 470 kg) einen relativ hohen CO₂-Ausstoss von 266 g/km aufweist. Die Berücksichtigung des Gewichts bei der Bemessung der Steuern würde daher die Steuerlast des Porsches gegenüber heute unweigerlich vermindern. Dagegen würde der deutlich sauberere Skoda (CO₂-Ausstoss: 158 g/km) aufgrund seines eher hohen Gewichts (1 455 kg) benachteiligt.

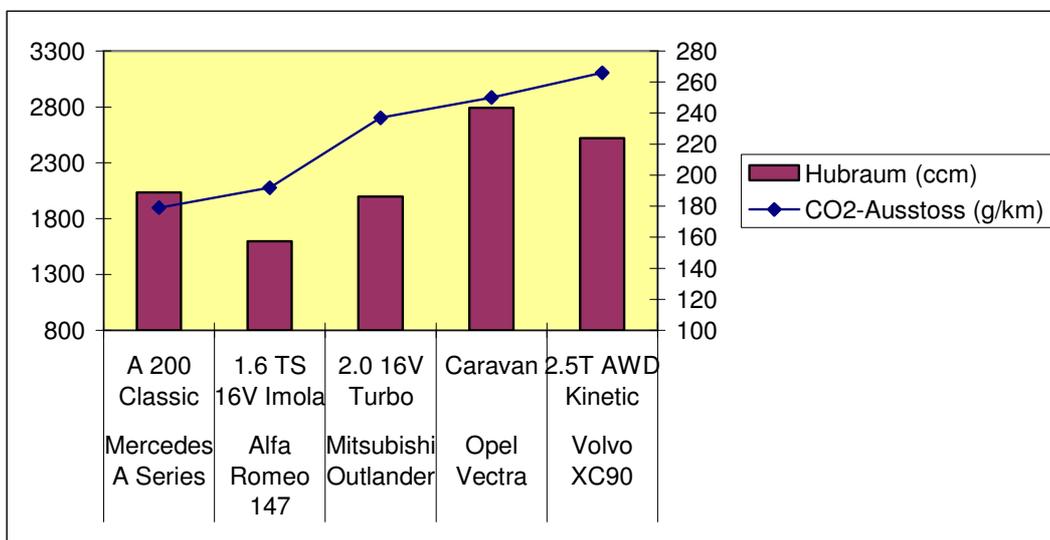
Mit anderen Worten: Will man mit der Einführung eines Mischsystems erreichen, dass die hubraumschwachen, schweren Fahrzeuge stärker zur Kasse gebeten werden, so entlastet man unweigerlich am anderen Ende der Skala die hubraumstarken, leichten Fahrzeuge (v.a. Sportwagen).

2.2.2.2 Zur heutigen Besteuerung ausschliesslich nach Hubraum

Die oben gezeigte ökologisch unwillkommenen Erscheinungen zeigen sich freilich auch beim gegenwärtigen System der Besteuerung nach Hubraum. In der Tendenz verbrauchen zwar hubraumstarke Fahrzeuge tatsächlich mehr Treibstoff und haben den grössten CO₂-Ausstoss. Vergleicht man aber einzelne Autos wird die Aussage, dass ein hubraumstarkes Fahrzeug „dreckiger“ ist als ein kleinstmotoriges, stark relativiert.

Folgender Vergleich von wiederum fünf Autos zeigt zum Beispiel, dass der A-Klasse Mercedes mit einem Hubraum von 2 035 ccm deutlich sauberer fährt (179 g/km) als der Mitsubishi Outlander mit dem kleineren Hubraum (1 997 ccm; 237 g/km):

Modell	Ausführung	Hubraum (ccm)	CO ₂ -Ausstoss (g/km)
Mercedes A Series	A 200 Classic	2035	179
Alfa Romeo 147	1.6 TS 16V Imola	1598	192
Mitsubishi Outlander	2.0 16V Turbo	1997	237
Opel Vectra	Caravan	2792	250
Volvo XC90	2.5T AWD Kinetic	2521	266



2.2.2.3 Weitere Faktoren

Der Verbrauch und mithin der Schadstoff-Ausstoss eines Fahrzeugs wird auch durch andere Faktoren als Hubraum und Gewicht wesentlich mitbeeinflusst. Dazu gehören z.B. der individuelle Fahrstil, die Einsatzbedingungen (Stadt-/Nahverkehr oder Langstrecken), der Reifendruck, Zuladung und Aufbauten usw.. So lässt sich beispielsweise der Treibstoffverbrauch allein mit der vom Bundesamt für Energie (BFE) unterstützten Fahrtechnik eco-drive um 10% reduzieren.

Diese äusseren Faktoren können als Bemessungsgrundlage naturbedingt kaum berücksichtigt werden, da sie entweder gar nicht oder nur äusserst aufwändig erfasst werden können.

2.2.2.4 Fazit: Mischsystem ist nicht ökologischer

Die oben gezeigten Vergleiche sind nicht repräsentativ. Sie zeigen aber, dass weder eine Besteuerung nach Hubraum noch eine Besteuerung nach Gewicht per se ökologisch ist. Der Schadstoffausstoss lässt sich direkt weder dem Gewicht noch dem Hubraum eines Fahrzeugs entnehmen. Leichte, hubraumschwache aber ineffiziente Fahrzeuge belasten die Umwelt zuweilen stärker, als schwere und/oder hubraumstarke. Durch den Einbezug des Gewichts würden zwar hubraumschwache, schwere Fahrzeuge steuerlich etwas mehr belastet. Gleichzeitig profitieren dafür am anderen Ende der Skala in unerwünschter Weise andere Fahrzeuge (im genannten Beispiel der Porsche).

Die Besteuerung in einem Mischsystem ist deshalb weder ökologischer noch unökologischer als eine Besteuerung ausschliesslich nach Hubraum oder ausschliesslich nach Gewicht. Das Mischsystem ist daher kein taugliches Mittel, um eine Lenkung hin zu saubereren Autos zu erreichen.

2.3 Rabattmodell

Sowohl auf kantonaler wie auf eidgenössischer Ebene wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen diskutiert. Die ZUDK erteilte den Umweltfachstellen im Rahmen des gemeinsamen Massnahmeplans Luftreinhaltung den Auftrag, ein Modell für die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern zu erarbeiten. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Strassenverkehrsämter und des Bundes sowie mit Experten (insbesondere ETHZ) entwickelten diese ein Rabattmodell für die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, um einen Anreiz zum Kauf von emissionsarmen und energie-effizienten Fahrzeugen zu setzen. Das Rabattmodell stützt sich auf die Energieetikette der eidgenössischen Energieverordnung.

Untersuchungen der ETH Zürich zeigen, dass Rabattmodelle eine positive Lenkungswirkung aufweisen und auf hohe Akzeptanz stossen. Voraussetzung ist, dass der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf in Verbindung gebracht wird und substanziell ist. Ausserdem ist der Rabatt zeitlich auf wenige Jahre zu befristen, um eine optimale Wirkung zu erzielen.

Die ZUDK verabschiedete am 21. Mai 2007 einen Massnahmeplan Luftreinhaltung II, der als eine der Massnahmen die Einführung dieses neu entwickelten Rabattmodells in den kantonalen Motorfahrzeugsteuern vorsieht. Die Einführung dieses Modells wird auch von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) mit Bericht vom 2. Juli 2007 empfohlen. Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) anerkannte anlässlich der Herbstversammlung vom 15./16. November 2007 ebenfalls die Notwendigkeit, die Motorfahrzeugsteuern zu ökologisieren, und legt den Kantonen nahe, bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuern den Empfehlungen der asa zu folgen.

2.3.1 Energieetikette

Gemäss Energiegesetz (EnG; SR 730.0) kann der Bund Vorschriften erlassen, damit serienmässig hergestellte Anlagen, Fahrzeuge und Geräte über vergleichbare Angaben zu ihrem Energieverbrauch verfügen. Diese Vergleiche können mittels einer Energieetikette durchgeführt werden, die auf jedem neu im Verkauf stehenden Produkt angebracht ist. Die Deklaration verbessert somit die Transparenz und gibt dem Kunden oder der Kundin die Möglichkeit zum Produktvergleich aufgrund energetischer Aspekte.

Seit März 2003 muss bei allen zum Verkauf angebotenen Personenwagen gut sichtbar eine Energieetikette angebracht sein. Die Verpflichtung gilt für Personenwagen bis 3'500 kg Gesamtgewicht mit höchstens 9 Sitzplätzen, die vollständig mit fossilen Treibstoffen (Benzin, Diesel und Gas) betrieben werden. Die Etikette informiert zum einen über Treibstoffverbrauch in Liter pro 100 km und CO₂-Ausstoss in g/km. Damit der Käufer oder die Käuferin die CO₂-Angabe einordnen kann, ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller Fahrzeugtypen angegeben. Damit kann beim Kaufentscheid der Energieverbrauch mitberücksichtigt werden, was im Interesse der Umwelt liegt und den Konsumenten finanzielle Vorteile bringt. Denn 2 Liter Differenz beim Benzinverbrauch bedeuten auf 130 000 km Einsparungen von über 4 000 Franken.

Sehr tiefe Verbrauchswerte können aus physikalischen Gründen nur von Kleinwagen erzielt werden. Auch wer auf ein grösseres, schwereres Fahrzeug angewiesen ist (z.B. Grossfamilien oder zum Teil auch Handelsreisende) soll aber einen Beitrag zum Energiesparen leisten können. Die Energieetikette gibt daher auch Auskunft über die Energieeffizienz eines Fahrzeugs, bei welcher der Verbrauch ins Verhältnis zum Gewicht gesetzt wird. Es werden sieben Effizienzkatégorien (A bis G) unterschieden. Als Basis zur Festlegung der mittleren Katégorie ‚D‘ dient der durchschnittliche Verbrauch in kg/100 km pro Durchschnittsgewicht aller in der Schweiz zum Verkauf angebotenen Neuwagentypen. Die Katégorien werden dann so festgelegt, dass höchstens ein Siebtel der Fahrzeugtypen in die Katégorie A fällt, die für energieeffiziente Fahrzeuge steht. Der Katégorie ‚G‘ gehören die vergleichsweise verschwenderischen Fahrzeuge an.

Um der Technologieentwicklung zu folgen, wird der Durchschnitt vom Bundesamt für Energie (BFE) alle zwei Jahre neu berechnet und die Kategorieneinteilung neu vorgenommen. Die jetzige Einteilung gilt von Juli 2006 bis Juni 2008.

2.3.2 Von der Energie- zur Umweltetikette

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lancierte im Januar 2006 einen Aktionsplan gegen Feinstaub. Als Massnahme 1 sollte für leichte Motorfahrzeuge bis 3'500 kg ein umfassendes Set von Kriterien erstellt werden, das sich auf Treibstoffverbrauch sowie auf die ökologische und gesundheitliche Bedeutung der Emissionen dieser Fahrzeuge bezieht. Dies soll den verschiedenen Akteuren erlauben, energie-effiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu kaufen bzw. zu fördern. Diese Kriterien für energie-effiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef) liegen zwischenzeitlich vor. Das Kriterienset beinhaltet insbesondere Partikel- (PM), Stickoxid- (Nox), Kohlenwasserstoff- (HC), Kohlenstoffdioxid- (CO₂) und Lärmemissionen sowie Treibstoffverbrauch und -herstellung.

Als Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer werden diese Kriterien nicht herangezogen werden können, da solche Daten in den kantonalen Strassenverkehrsämtern nicht erfasst sind. Zurzeit gehen die Bestrebungen dahin, dass die Energieetikette unter Einbezug von Keef zu einer Umweltetikette weiter entwickelt werden soll. Im Aktionsplan des Bundesamts für Energie (BFE) vom 21. Februar 2008 ist ausdrücklich festgehalten, dass das UVEK die Energieetikette zu einer praxistauglichen Umweltetikette unter Einbezug und Anhörung der Kantone vorantreibt.

2.4 Vorlage

Die Energieetikette des Bundes bietet sich an als geeignetes Instrument zur Verringerung des CO₂-Ausstosses im Strassenverkehr. Es soll daher wie von der ZUDK, der KKJPD sowie der asa empfohlen im Kanton Obwalden bei der Strassenverkehrssteuer ein Rabattsystem gestützt auf die Energieetikette eingeführt werden. Halter und Halterinnen von Fahrzeugen, welche gemäss Energieetikette der Effizienzklasse A zugehören, werden für zwei Jahre ab der ersten Inverkehrsetzung von der Verkehrssteuer befreit. Da die Steuerberechnungen jeweils auf Anfang eines Jahres erfolgen, soll die Befreiung entsprechend jeweils am 31. Dezember nach Vollendung des zweiten Jahres enden.

2.4.1 Umfang Steuerausfall

Die Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge unterliegt täglichen Schwankungen. Am Stichtag 16. April 2008 waren im Kanton Obwalden 971 Fahrzeuge der Effizienzklasse A immatrikuliert. Davon waren 339 Fahrzeuge ein oder zwei Jahre immatrikuliert. Eine Steuerbefreiung dieser Autos führt zu in einem Steuerausfall von jährlich 109 842 Franken. Da die Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember nach Vollendung des zweiten Jahres erfolgt, kann die tatsächlich gewährte Befreiung im Einzelfall je nach Monat der Immatrikulation von minimal zwei Jahren bis maximal fast drei Jahre dauern. Es ist demzufolge mit einem Steuerausfall von durchschnittlich rund 135 000 Franken pro Jahr zu rechnen.

2.4.2 Kompensation

Die Ökologisierung der Verkehrssteuer soll ertragsneutral ausgestaltet werden. Zum Ausgleich des prognostizierten Steuerausfalls von rund 135 000 Franken wird daher ein Zuschlag erhoben bei den vergleichsweise verschwenderischen Personenwagen der Effizienzklasse G. Ältere Personenwagen, die noch nicht von der Energieetikette erfasst sind, werden der Kategorie G gleichgestellt, da davon ausgegangen wird, dass es sich bei diesen eher um energie-ineffiziente Fahrzeuge handelt.

Per April 2008 waren im Kanton Obwalden insgesamt 1'169 Fahrzeuge der Kategorie G angehörig. Weiter gibt es rund 4'400 immatrikulierte Fahrzeuge, die keiner Effizienzklasse zugeteilt sind. Bei einem Zuschlag von 30 Franken pro Fahrzeug ergibt sich ein zusätzlicher Verkehrssteuerertrag von rund 167 000 Franken. Der Steuerausfall von 135 000 Franken wird damit um 32 000 Franken überschritten. Mit dieser Differenz wird eine allfällige Zunahme des Steuerausfalls aufgefangen, die entsteht, wenn die Len-

kungswirkung tatsächlich eintritt und vermehrt Personenwagen der Kategorie A gekauft werden.

C. Aufbau der Gesetzgebung

Die geltende Gesetzgebung ist so aufgebaut, dass im Gesetz über die Entrichtung und Verwendung von Verkehrsabgaben vom 24. September 1972 (Verkehrsabgabegesetz, GDB 771.1) und in der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben für Zulassung und Beseitigung von Strassenfahrzeugen und betreffend Vollzug der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr vom 21. Juli 1972 (Strassenverkehrsordnung, GDB 771.11) sowohl Bestimmungen zu den Strassenverkehrssteuern als auch Bestimmungen zum allgemeinen Strassenverkehrsrecht enthalten sind. Der Übersicht halber sollen die beiden Bereiche Strassenverkehrssteuer und allgemeines Strassenverkehrsrecht neu getrennt in je eigenen Erlassen geregelt werden.

Ebenfalls revidiert werden die Vorschriften über die Schifffahrt.

Gesetzesordnung heute:

<i>Gesetzestitel:</i>	<i>Inhalt:</i>
Verkehrsabgabegesetz: (Gesetz über die Entrichtung und Verwendung von Verkehrsabgaben vom 24. September 1972 (GDB 771.1))	- Bestimmungen zur Verkehrssteuer (Steuerpflicht, Bemessungsgrundlagen, Verwendung).
Strassenverkehrsordnung: (Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben für Zulassung und Beseitigung von Strassenfahrzeugen und betreffend Vollzug der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr vom 21. Juli 1972 (GDB 771.11))	- Bestimmungen zur Verkehrssteuer (Steuertarife); - Bestimmungen zum Strassenverkehrsrecht (Zuständigkeiten für den Vollzug der Bundesgesetzgebung; materielle Bestimmungen).
Schifffahrtsverordnung: (Verordnung über die Schifffahrt vom 26. Februar 1982)	- Bestimmungen zur Schifffahrt

Gesetzesordnung neu:

<i>Gesetzestitel:</i>	<i>Inhalt:</i>
Gesetz über die Strassenverkehrssteuer:	- Bestimmungen zur Verkehrssteuer (Steuerpflicht, Steuerbemessung, Steuertarife, Verwendung).
Kant. Strassenverkehrsgesetz: (Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr)	- Bestimmungen zum Strassenverkehrsrecht (Zuständigkeiten für den Vollzug der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr, materielle Bestimmungen).
Schifffahrtsverordnung: Verordnung über die Schifffahrt	- Bestimmungen zur Schifffahrt

D. Erläuterungen zu den einzelnen Entwürfen

1. Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

I. Steuerpflicht

Art. 1

Es gilt wie bis anhin der Grundsatz, dass die Halterin oder der Halter eines Motorfahrzeugs, Anhängers oder eines Motorfahrrads, verpflichtet ist, Verkehrssteuern zu leisten. An diesem Grundsatz, der bisher in Art. 1 Verkehrsabgabegesetz festgehalten war, wird nichts geändert.

Art. 2

Nach wie vor sind Fahrzeuge des Bundes, des Kantons und der Gemeinden von der Steuerpflicht befreit. Diese Befreiung ist beschränkt auf die Nutzung des Fahrzeugs zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Abs. 1). Wird ein Fahrzeug auch für private Zwecke eingesetzt, tritt an die Stelle des Erlasses eine angemessene Ermässigung (Abs. 3). Diese Einschränkung galt bisher lediglich für Fahrzeuge des Bundes (vgl. Art. 2 Abs. 1 und 2 Verkehrsabgabegesetz).

In den Genuss des Steuererlasses kommen wie bisher auch Personen, die wegen einer Behinderung zur Fortbewegung auf die Benützung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind (vgl. Art. 2 Abs. 3 Verkehrsabgabegesetz). Die bestehende Praxis, dass sich der Erlass der Verkehrssteuer behinderter Personen unter Beachtung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bemisst, wird neu gesetzlich verankert.

Art. 3

Mit dieser Bestimmung wird das Rabattmodell für energie-effiziente Personenwagen eingeführt. Es soll für Personenwagen der Kategorie A gemäss der Energieetikette des Bundes eine Steuerbefreiung zu 100 Prozent während zwei Jahren gelten. Da die Steuerberechnungen jeweils auf Anfang eines Jahres erfolgen, soll die Befreiung entsprechend jeweils am 31. Dezember nach Vollendung des zweiten Jahres enden. Dies bedeutet, dass die Steuerbefreiung je nach Zeitpunkt der Inverkehrsetzung mindestens 2 Jahre oder maximal 2 Jahre und 11 Monate dauern kann.

Per April 2008 waren im Kanton Obwalden insgesamt 339 Fahrzeuge der Kategorie A eingelöst. Diese Fahrzeuge bezahlen im Durchschnitt pro Jahr 330 Franken Verkehrssteuern. Bei einem Rabatt von 100 Prozent während durchschnittlich 2 ½ Jahren ergibt dies eine Steuererleichterung von insgesamt durchschnittlich 825 Franken.

Die Steuerbefreiung gilt für das Fahrzeug. Das bedeutet, dass sie bei einem Halterwechsel für den Rest der Dauer auf den neuen Halter oder die neue Halterin übergeht. Hat die erste Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs der Kategorie A ausserhalb des Kantons Obwalden stattgefunden, wird der in den Kanton wechselnde Halter oder die Halterin für den Rest der Dauer ebenfalls von der Steuer befreit.

Art. 4

Es gilt dieselbe Regelung wie bis anhin (vgl. Art. 8 Strassenverkehrsordnung). Die Steuer wird auf den Tag genau erhoben.

Art. 5

Für einen gesetzeskonformen und aktuellen Bezug der Strassenverkehrssteuer ist es wichtig, dass die Halterinnen und Halter die entsprechenden Meldungen machen.

II. Steuerbemessung

Art. 6

Die Definition der Fahrzeugarten ist aktualisiert und richtet sich nach der Verordnung des Bundesrats über die technische Anforderungen an den Strassenverkehr vom 19. Juni

1995 (VTS, SR 741.41). Eine Übersicht über die unterschiedlichen Fahrzeugarten befinden sich im Anhang dieser Botschaft. Die bisher geltenden Grundlagen für die Berechnung der Strassenverkehrssteuer der verschiedenen Fahrzeugarten wird grundsätzlich beibehalten.

Nach wie vor gilt der Hubraum als Bemessungsgrundlage für Personenwagen, Motorräder sowie gewerbliche Traktoren und Nutzfahrzeuge über 1 000 kg Nutzlast, wobei die gewerblichen Traktoren und die Nutzfahrzeuge unter dem Begriff Transportmotorwagen (Art. 11 STV) zusammengefasst sind. Bei den Transportmotorwagen über 1 000 kg Nutzlast gilt ebenfalls wie bis anhin der Hubraum und die Nutzlast als Bemessungsgrundlage (vgl. Art. 4 Abs. 1 Verkehrsabgabegesetz). Die Nutzlast ist definiert als Differenz zwischen Gesamtgewicht und Leergewicht (Art. 7 Abs. 5 VTS).

Die Sattelschlepper und die Sattelmotorfahrzeuge werden neu nach dem Gesamtzuggewicht besteuert. Unter Gesamtzuggewicht (Gewicht der Fahrzeugkombination) ist das Gesamtgewicht einer Kombination, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger (Art. 7 Abs. 6 VTS), zu verstehen. Das bedeutet, dass die ganze Steuer für den Zug auf dem Zugfahrzeug erhoben wird. Die Sattelanhänger werden nicht besteuert. Dies ist eine Änderung zum geltenden Recht, wonach der Sattelschlepper (nach Hubraum und Nutzlast) und der Sattelanhänger (nach Nutzlast) je einzeln besteuert werden. Ziel dieser Änderung ist es, die Verschiebung und Einlösung der Sattelanhänger in Kantone, wo diese nicht besteuert werden (wie z.B. Kt. NW), zu unterbinden.

Kollektivschilder sind die sogenannten "Garage-Nummern" (U-Nummern). Mit einem Kollektivschild kann ein Garagier beliebig viele Fahrzeuge einlösen, ohne dass diese vorgeführt sein müssen. Die bisherige Pauschalbesteuerung wird beibehalten und zwar in derselben Höhe wie bisher.

Die Motorfahrräder sind in Art. 18 VTS definiert. Es handelt sich hierbei zusammengefasst um einplätzig, einspurige Fahrräder, speziell eingerichtete Fahrräder für das Mitführen einer behinderten Person oder um eine Fahrrad-/Invalidenfahrradkombination mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h. Zu den Motorfahrrädern gehören auch andere einplätzig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h und einem Hubraum von 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren sowie die motorisierten "Invalidenfahrräder". Für diese Fahrzeugart gilt bereits heute eine Pauschalsteuer.

Die Besteuerung der Wechselschilder entspricht bisherigem Recht (Art. 12 Strassenverkehrsordnung). Im Gegensatz zur bisherigen Regelung, welche bei den Wechselschildern eine Differenzierung von elf Fahrzeugkategorien mit entsprechenden Pauschalbeträgen vorsah (Ziff. 6.10 Anhang), soll neu eine übersichtliche Regelung eingeführt werden mit drei Fahrzeugkategorien. Diese sollen wie bisher pauschal besteuert werden.

Art. 7

Nach geltendem Recht liegt es in der Kompetenz des Regierungsrats, auf begründetes Gesuch hin Steuererleichterungen oder Steuerbefreiungen zu gewähren (Art. 2 Abs. 4 Verkehrsabgabegesetz). Neu wird gesetzlich und damit verbindlich festgeschrieben, dass Fahrzeuge mit Alternativantrieb eine unbefristete Steuerreduktion erhalten sollen. Die Hybridfahrzeuge, bei welchen der Antrieb sowohl mit Benzin- als auch Elektrokraft funktioniert, kommen in den Genuss einer Reduktion von 50% der ordentlichen Steuer. Alternativfahrzeuge, welche ohne Benzin fahren, werden auf 30% der ordentlichen Steuer ermässigt.

Art. 8

Diese Bestimmung dient der ertragsneutralen Ausgestaltung der Ökologisierung der Verkehrssteuer, die mit der Steuerbefreiung gemäss Art. 3 eingeführt wird. Der Zuschlag wird auf der Normalsteuer erhoben, welche sich nach den Bemessungsgrundlagen gemäss Art. 6 berechnet.

Art. 9

Die Tarife zu den einzelnen Fahrzeugkategorien werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in einem Anhang zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern geregelt.

III. Steuererhebung

Art. 10

Nach wie vor gilt das Kalenderjahr als Steuerperiode (vgl. Art. 9 Abs. 1 Strassenverkehrsordnung). In Abs. 3 wird in Abweichung zu den allgemein gültigen Voraussetzungen einer rechtsgültigen Verfügung neu geregelt, dass die Steuerveranlagungen auch ohne Unterschrift gültig sind. Dies dient der Reduktion des Aufwands bei der Veranlagung der Strassenverkehrssteuer. Sie entspricht der Regelung im kantonalen Steuergesetz und ist bei Massenverfügungen üblich.

Art. 11

Die Pflicht zur Vorauszahlung der Verkehrssteuer und das Recht zur Entrichtung in Halbjahresraten entspricht der bisherigen Regelung, ebenso die Bestimmung zum Einzug des Kontrollschildes und des Fahrzeugausweises bei nicht fristgerechter Bezahlung der Steuer (vgl. Art. 9 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 und 3 Strassenverkehrsordnung).

Art. 12

Wie bisher werden bei einer Hinterlegung der Kontrollschilder die für den Rest der Steuerperiode bezahlten Steuern zurückerstattet (vgl. Art. 11 Strassenverkehrsordnung). Die Möglichkeit der Gutschrift wird gestrichen. Das Geld soll auf jeden Fall ausbezahlt werden. Es soll vermieden werden, dass sich nicht abgeholte Gutschriften auf einem Konto öffnen.

Art. 13

Bei Benützung eines Ersatzfahrzeugs bleibt das Fahrzeug, für welches Ersatz notwendig ist, eingelöst, obwohl es nicht nutzbar ist. Daher ist die Benützung des Ersatzfahrzeugs auch nicht steuerpflichtig.

Art. 14 und 15

Die Regelung zur Besteuerung bei Standortwechsel sowie zur Steuernachzahlung und Steuerrückzahlung entspricht vollumfänglich der bisherigen (vgl. Art. 13 und 17 Strassenverkehrsordnung).

IV. Verwendung

Art. 16 und 17

Die Bestimmungen zur Verwendung der Verkehrssteuern und die Verwendung des Kantonsanteils an der Nationalstrassenabgabe und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wurden unverändert übernommen (vgl. Art. 7 und 7a Verkehrsabgabengesetz).

V. Organisation

Art. 18

Die Zuständigkeit des VSZ ergibt sich ebenfalls aus Art. 2 Abs. 1 Bst. c der Vereinbarung VSZ. Mit der Regelung in Art. 16 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern gilt die Zuständigkeitsregelung auch unabhängig von der Vereinbarung VSZ.

VI. Straf- und Schlussbestimmungen

Art. 19

Eine Zuwiderhandlung gegen das Gesetz ist dem zuständigen Verhöramt anzuzeigen, welches den Sachverhalt untersucht und gegebenenfalls eine Busse ausspricht.

Art. 20

Für Fahrzeuge, die bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes gekauft wurden, soll die Steuerbefreiung ebenfalls zum Tragen kommen, wenn die Frist von zwei Jahren noch nicht abgelaufen ist. Eine nachträgliche vollständige Steuerbefreiung für diese Fahrzeuge würde eine Rückwirkung des Gesetzes bedeuten. Eine Lenkungswirkung wäre nicht ge-

geben. Es ist aber richtig, dass für die noch andauernden Sachverhalte die Bestimmung der Steuerbefreiung Anwendung findet.

Absatz zwei stellt sicher, dass die Energieetikette durch die Umweltetikette abgelöst werden kann, ohne dass eine erneute Gesetzesänderung notwendig ist.

Art. 21

Diese Gesetze resp. Bestimmungen werden mit dem neuen Gesetz über die Strassenverkehrssteuer obsolet.

Art. 22

Das Inkrafttreten ist mit dem Erlass der für die Umsetzung notwendigen Bestimmungen, insbesondere der Steueransätze, abzustimmen.

Anhang

Kein Ziel dieser Vorlage ist eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer. Es werden daher grundsätzlich die geltenden Tarife übernommen.

Bei den Sattelschleppern ändert die Bemessungsgrundlage. Es wird nicht mehr der Schlepper nach Hubraum und der Anhänger nach Nutzlast besteuert, sondern allein der Schlepper nach Gesamtzuggewicht. Es müssen demzufolge neue Tarife festgelegt werden. Ein Sattelschlepper mit einem Hubraum von 22 300 ccm mit einem Anhänger von 25 Tonnen Nutzlast bezahlt heute für das Zugfahrzeug Fr. 2 084.– und für den Anhänger Fr. 1 755.–, d.h. total Fr. 3 839.–. Der selbe Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen wird mit dem neuen Tarif Fr. 3 650.– kosten.

2. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Kantonales Strassenverkehrsgesetz)

Das neue Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr soll im Wesentlichen die Strassenverkehrsordnung vom 21. Juli 1972 ablösen. Es übernimmt die bisherigen, bewährten Regelungen und Vorschriften, harmonisiert sie mit jenen des Kantons Nidwalden und verzichtet auf Wiederholungen von Bestimmungen des Bundesrechts, das den Motorfahrzeugverkehr bereits sehr umfassend regelt. Es sind deshalb nur wenige eigene kantonale Vorschriften nötig. Die Vorschriften über die Verkehrssteuern werden weggelassen, da dieser Bereich neu im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern geregelt ist.

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Es handelt sich in erster Linie um ein Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr.

Art. 2

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) regelt den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 SVG). Art. 2 des kantonalen Strassenverkehrsgesetzes verbietet die Verwendung von Motorfahrzeugen ausserhalb der öffentlichen Strasse bzw. lässt sie nur in genau definierten Bereichen zu. In der Sache selbst wird gegenüber bisher keine Praxisänderung herbeigeführt. Die Thematik war bisher aber einzig in einem Regierungsratsbeschluss (RRB über die Verwendung von Raupenfahrzeugen, GDB 771.112) geregelt. Es handelt sich dabei aber um eine wesentliche Vorschrift, die auf Gesetzesstufe enthalten sein muss.

II. Zuständigkeiten

Die Regelung der Zuständigkeiten orientiert sich am bisherigen Recht.

Art. 3

Der Regierungsrat kann – muss aber nicht – eine Strassenverkehrskommission bezeichnen.

Der Abschluss von Vereinbarungen über die Verwertung oder Beseitigung ausgedienter Fahrzeuge war bisher in der Verordnung über die Lagerung und Beseitigung ausgedienter Fahrzeuge vom 12. Januar 1973 vorgesehen. Diese Verordnung soll aufgehoben werden, da die Lagerung und Beseitigung solcher Fahrzeuge keine öffentliche Aufgabe darstellt und von der Privatwirtschaft wahrgenommen wird. Die bestehende Vereinbarung des Regierungsrats mit der Recycling Center Walther AG, Alpnach, muss eingehalten werden. Der Regierungsrat erhält die Kompetenz, diese Vereinbarung weiterhin aufrecht zu erhalten oder sie geänderten Verhältnissen anzupassen.

Art. 4

Das für den Strassenverkehr zuständige Sicherheits- und Gesundheitsdepartement erlässt die sogenannten Allgemeinverfügungen wie Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen. Es vollzieht grundsätzlich die Vorschriften über den Strassenverkehr.

Art. 5

Das Bau- und Raumentwicklungsdepartement vollzieht jene Bereiche, die sachlich mit dem Strassenbau zusammenhängen.

Art. 6

Das Verkehrssicherheitszentrum Obwalden und Nidwalden (VSZ) amtet als fachlich kompetente Strassenverkehrsbehörde, die sich vor allem mit den Fragen der Verkehrszulassung befasst.

Art. 7

Die Kantonspolizei überwachte bereits bisher die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Ihr wird diese Aufgabe nun auch formell übertragen. Sie veranlasst sodann die Sicherstellung von Gegenständen.

Art. 8

Die Gemeinden sind verantwortlich für die Markierungen und Signale im Gemeindebereich. Soweit sie nicht Bewilligungsbehörde sind, wird ihnen in den sie betreffenden Belangen ein Recht auf Anhörung eingeräumt.

Art. 9

Die Strassenverkehrskommission hat eine beratende Funktion und soll in dieser Form, die sich in der Vergangenheit bewährt hat, beibehalten werden.

III. Strassenverkehr

Art. 10

Es wird präzisiert, dass die Kontrollschilder Eigentum des VSZ – früher des Staats – sind. Verschiedene Halterinnen und Halter bevorzugen Kontrollschilder mit besonderen Ziffern-Kombinationen und sie sind bereit, für die Abgabe eines bestimmten Kontrollschildes eine Zusatzzahlung zu entrichten. Mit Art. 10 wird für dieses Vorgehen eine gesetzliche Grundlage geschaffen.

Art. 11 - 13

Es wird das Verfahren zur Sicherstellung von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen, Anhängern und Ausrüstungsgegenständen geregelt.

Art. 14 und 15

Es wird das Verfahren zum Erlass örtlicher Verkehrsanordnungen geregelt.

Art. 16

Mit dieser Bestimmung wird rechtlich festgehalten, dass der Organisator eines Festanlasses verantwortlich ist, für genügend Parkraum zu sorgen. Andernfalls droht bei grösseren Anlässen ein Verkehrschaos, das zur Gefährdung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden führen kann.

IV. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 17 - 20

Keine Bemerkungen.

4. Verordnung über die Schifffahrt

Der Entwurf der Verordnung über die Schifffahrt basiert im Wesentlichen auf der bisherigen Verordnung vom 26. Februar 1982. Er passt sich formal den heutigen Bezeichnungen, Ausdrücken und Abkürzungen an und lässt Bestimmungen weg, die im Bundesrecht geregelt sind oder sich als unnötig oder unzweckmässig erwiesen haben.

Art. 1

Die kantonale Verordnung über die Schifffahrt findet unter dem Vorbehalt von Bundesrecht, insbesondere dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) vom 3. Oktober 1075 (SR 747.201) Anwendung.

Art. 2

Neu wird auch der Melchsee als schiffbares Gewässer bezeichnet. Es wird damit eine geltende Praxis aufgenommen.

Art. 3

Bereits nach Art. 13 der Verordnung über das Verwaltungs- und Verwaltungsbeschwerdeverfahren (Verwaltungsverfahren, VwVV) vom 29. Januar 1998 (GDB 133.21)) besteht die Möglichkeit des Widerrufs einer Verfügung, wenn dies öffentliche Interessen gebieten. Neu präzisiert Art. 3 der Verordnung über die Schifffahrt den Widerruf in Bezug auf Bewilligungen im Bereich der Schifffahrt.

Art. 4 - 8

Die Regelung der Zuständigkeiten wird konsequenter als bisher strukturiert: Das VSZ ist die fachlich kompetente Schifffahrtsbehörde, welche über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen entscheidet. Gegenüber bisher werden der Kantonspolizei Aufgaben übertragen, die sie zum Teil bereits in der Praxis erledigte oder für welche sie besser als das VSZ geeignet ist (Entfernung festgefahrener Schiffe, Organisation des Sturmwarn- und Rettungsdienstes, Verwahrung von Schiffen).

Art. 9 und 10

Die Regelung der Standplätze bleibt inhaltlich unverändert. Der bisherige Abs. 2 von Art. 9 wird aufgehoben und stattdessen werden die Domizilstandplätze neu in Art. 10 Abs. 1 Bst. d als Standplatzart aufgenommen.

Weggelassen werden Bestimmungen über Anlegeplätze, Wasserungsstellen und Sichtbarkeit der Befestigungsanlagen (vgl. Art. 11-13 der Verordnung über die Schifffahrt), da diese Bereiche im Bundesrecht geregelt sind.

Art. 11

Die Pflicht zur Benützung bewilligter Anlagen beim dauernden und vorübergehenden Anlegen sowie beim Wassern und Auswassern von Schiffen wird beibehalten (vgl. Art. 14 Verordnung über die Schifffahrt).

Art. 12 und 13

Es gelten nach wie vor die selben Voraussetzungen für eine Bewilligung für die Inanspruchnahme öffentlicher Gewässer (vgl. Art. 16 Verordnung über die Schifffahrt). Nach wie vor soll die Bewilligung der Anlagen für die Schifffahrt nicht übertragbar sein (vgl. Art.

17 Verordnung über die Schifffahrt).

Art. 14

Die Beseitigung unbewilligter Anlagen fällt in die Zuständigkeit des Bau- und Raumentwicklungsdepartements.

Art. 15 und 16

Es gelten die selben Regelungen wie bis anhin (vgl. Art. 19 und 20 Verordnung über die Schifffahrt).

Art. 17 und 18

Bevor ein Schiff nach den Voraussetzungen von Art. 17 Abs. 1 Bst. a bis c in Verwahrung genommen werden kann, ist der Halter oder die Halterin zu benachrichtigen und es ist die Möglichkeit einzuräumen, das Schiff selbst abzuholen. Diese Aufforderung hat das VSZ als Zulassungsbehörde zu erlassen. Die Kantonspolizei ist lediglich Vollstreckungsorgan, welches die Anordnung einer Behörde vollzieht. Droht unmittelbar Gefahr, ist es gerechtfertigt, dass die Polizei ohne vorgängige Anordnung des VSZ die notwendigen Massnahmen trifft.

Art. 19

Die Bestimmung entspricht der geltenden Regelung (vgl. Art. 22 Verordnung über die Schifffahrt).

Art. 20 - 23

Die Bestimmungen über die Beschränkung der Schifffahrt werden belassen (vgl. Art. 23 bis 26 Verordnung über die Schifffahrt).

Art. 24

Belassen wird die bisherige Übergangsbestimmung von Art. 28a über die Duldung altrechtlicher Bauten und Anlagen ohne Bewilligung. Diese Bestimmung wurde 1993 nach langer politischer Diskussion in die Verordnung aufgenommen. Die Situation an den Seeufern hat sich seither nicht verändert, es ist insbesondere auch keine Verschlechterung eingetreten. Der bisherige bzw. heutige Zustand kann beibehalten werden.

Die Anpassung der Wasserbauverordnung bewirkt, dass das für das Bauwesen zuständige Bau- und Raumentwicklungsdepartement sämtliche Bewilligungen für die bauliche Inanspruchnahme der Gewässer erteilt, d.h. auch für die bisherigen sogenannten kleineren Anlagen.

Art. 25 - 27

Keine Bemerkungen.