

4. Gesetz betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 (08/GE 11/193)

Eintreten

Präsident: Den Kommissionsbericht zu diesem Geschäft haben Sie vorgängig erhalten. Für die Tribünenbesucher liegen Kopien auf.

(Schriftliche, nicht vorgelesene Ausführungen)

Zusammensetzung der Kommission: Dr. Bernhard Wälti, Freidorf (Präsident); Clemens Albrecht, Eschlikon; Thomas Baumgartner, Steckborn; Daniel Frischknecht, Romanshorn; Hanspeter Gantenbein, Wuppenau; Erwin Imhof, Bottighofen; Werner Indergand, Altnau; Toni Kappeler, Münchwilen; Barbara Kern, Kreuzlingen; Walter Knöpfli, Kesswil; Robert Meyer, Eschlikon; Max Möckli, Schlatt; Richard Peter, Balterswil; Robert Zahnd, Frauenfeld; Fritz Zweifel, Scherzingen.

Vertreter des Departementes: Regierungsrat Dr. Claudius Graf, Chef DJS; Ernst R. Anderwert, Geschäftsführer Strassenverkehrsamt; Daniel Müller, Rechtsdienst DJS (Protokollführung).

Die Kommission zur Vorberatung des Gesetzes betreffend die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 behandelte die Vorlage in zwei Sitzungen und dankt den Vertretern des Departementes für Justiz und Sicherheit (DJS) für die Begleitung der Verhandlungen.

Die vorberatende Kommission

- ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten;
- hat die Kommissionsfassung einstimmig (mit 13:0 Stimmen bei 0 Enthaltungen) genehmigt.

Das zuständige Departement DJS hat eine sehr ausführliche, gut verständliche und präzise Botschaft über ein Thema geliefert, das für den Thurgauer Automobilisten wegen der Komplexität keinesfalls als klar vorausgesetzt werden kann. Unklar war auch zurzeit der Beratung in der Kommission und wohl auch im Grossen Rat, wie die neu einzuführende Umweltetikette im Detail aussehen wird. Das UVEK (eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) stellt diese Details für August 2010 in Aussicht. Nichtsdestotrotz schafft der Kanton die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung auf den 1. Januar 2011.

Nicht nur der Wechsel von der Energie- auf die Umweltetikette ist von zentraler Bedeutung, sondern auch, dass Boni und Mali der jeweiligen Kategorien nur Neuwagen ab Inkrafttreten des Gesetzes betreffen. Das Besteuerungsmodell der Strassenverkehrsabgaben, das erst 2006 revidiert wurde, ist nicht Gegenstand der Gesetzesberatung.

Die Klimaproblematik mit der Folge der Erderwärmung durch den Anstieg von CO₂ löst Handlungsbedarf aus. Das teilrevidierte Gesetz verfolgt folgende Ziele:

Sparsame und wenig Schadstoff ausstossende Fahrzeuge sollen durch Rabatte bei der Steuer begünstigt, Fahrzeuge, die das Gegenteil bewirken, dagegen belastet werden.

Der daraus resultierende Kaufanreiz lässt Umwelt belastende Autos in Zukunft im Thurgau verschwinden. Es handelt sich demnach um ein Lenkungsinstrument. Die Umweltetikette ist der jetzigen Energieetikette sehr ähnlich. Zusätzliche Aspekte wie Lärm, Luftbelastung, Reifenabnutzung und Energieverbrauch beim Bau des Fahrzeuges kommen hinzu und tragen zur Transparenz beim zukünftigen Kauf eines Autos bei.

Da die Technik unaufhaltsam Fortschritte macht, ist die Umweltetikette ein dynamisches Gebilde und somit als entwicklungs- und ausbaufähig zu betrachten. So kann die verzögerte Veröffentlichung der jeweiligen Einteilung der Autos in die einzelnen Kategorien durch den Bund interpretiert werden.

Mit der Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben setzt der Regierungsrat die erheblich erklärte Motion Wälti aus dem Jahr 2006 um.

Wie das einstimmige Eintreten bezeugt, wurde die Gesetzesrevision in der vorberatenden Kommission sehr gut aufgenommen. Inhaltlich wurde gegenüber der regierungsrätlichen Botschaft bis auf die um ein zusätzliches Jahr verlängerte Bonusgewährung bei den Kategorien A und B nichts geändert. Redaktionell wurden wenige Änderungen vorgenommen.

Die Kommission folgte der Auffassung des Regierungsrates, dass mit der Vorlage eine nationale Einheit bei den Boni und Mali für Neuwagen verfolgt werden soll. Die Einheitlichkeit über die Kantone hinweg erlaubt eine einfache, transparente und dynamische Bemessungsgrundlage für den Rabatt respektive den Malus, so dass kein Rabatttourismus entsteht.

Gerade diese Dynamik bewog die Kommission zusammen mit dem Departement, § 20 a Absatz 2 im Sinne einer Übergangsregelung zusätzlich einzufügen. Er ermöglicht die Berechnung des Bonus oder Malus aufgrund der Energieetikette, falls es bei der Einführung der Umweltetikette zu weiteren Verzögerungen kommen sollte.

Präsident: Das Wort hat zuerst der Präsident der vorberatenden Kommission für seine einleitenden Bemerkungen zum Eintreten.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Nach dem Kriterium "klein aber fein" haben die Schweizer im letzten Jahr ihre Autos gekauft. "Es ist ein Trend hin zu energieeffizienten Modellen festzustellen", stand gestern in der Zeitung "20 Minuten". Diesen Trend können wir heute im Grossen Rat sogar belohnen. Wir befinden nicht über eine Erhöhung der seit den fünfziger Jahren im Thurgau sehr tiefen Strassenverkehrsabgaben, sondern über einen ersten und wichtigen Schritt, die Umweltbelastung im Thurgau, die durch das Treibhausgas CO₂ verursacht wird, in den Griff zu bekommen. Ich bedanke mich beim Regierungsrat für die Umsetzung meiner erheblich erklärten Motion. Ebenso danke ich den Mitgliedern der vorberatenden Kommission, die allesamt die Vorlage mittrugen. Bis

auf einen Punkt wurde die regierungsrätliche Fassung inhaltlich übernommen. Schwierigkeiten bestanden bei der Beratung deshalb, weil nicht alle Details von Seiten des Bundes bekannt waren. Sie stehen auch heute noch aus. Näheres über die Umweltetikette werden wir erst im Verlauf dieses Sommers erfahren. Trotzdem wurde der Grundgedanke über alle Parteien hinweg aufgenommen. Die Kommission war der Meinung, dass der Regierungsrat den Automobilisten den Bonus oder Malus auf Neuwagen mittels Energieetikette gewähren könne, falls es nochmals zu Verzögerungen bei der Einführung der Umweltetikette kommen sollte. Betonen möchte ich an dieser Stelle, dass die Vorlage nur Neuwagen betrifft. Der Occasionsmarkt ist davon noch ausgenommen. Die aktuelle Energieetikette und die geplante Umweltetikette für Personenwagen wurden Ihnen mit dem Kommissionsbericht präsentiert. Es gibt Kritikpunkte, die auch in der Kommission angebracht wurden. Es ist eine schrittweise Politik nötig, wobei zuerst Erfahrungen gesammelt werden müssen. Nachbesserungen werden mit der Zeit bestimmt folgen. Der Regierungsrat hat das Portemonnaie geöffnet. In der Motion wurde damals Kostenneutralität gefordert, was nicht ganz gelungen ist. Der Kanton ist bereit, zugunsten der Natur, um die es eigentlich geht, Einnahmehausfälle in Kauf zu nehmen, was die momentane Finanzlage auch zulässt. Mit den Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben finanzieren Kanton und Gemeinden ihre Strassen und kommen so ihren Verpflichtungen nach. Auch dies wurde in der vorberatenden Kommission gebührend berücksichtigt.

Kappeler, GP: Die vorliegende Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben ist keine umfassende Revision. Damit soll das Gesetz nur um ein Lenkungssegment ergänzt werden, das den Kaufanreiz für umweltfreundliche Fahrzeuge fördert. Es geht also lediglich um einen Bonus für relativ saubere Neuwagen und um einen Malus für besonders umweltbelastende Neuwagen. Aus Sicht der Grünen müsste eine Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer folgende Punkte berücksichtigen: 1. Die Bemessung der Steuern basiert nicht mehr auf dem Hubraum, sondern auf dem CO₂-Ausstoss beziehungsweise auf der Umweltbelastung des Fahrzeuges. Diese Klassifizierung könnte eine Umweltetikette leisten, aber nur in einem absoluten System. Was heisst das? Die heutige Energieetikette, ebenso die künftige Umweltetikette, drücken die relative Umweltfreundlichkeit aus, indem das Gewicht des Fahrzeuges einbezogen wird. 2. Die Klassierung von A bis G erfolgt bei den zur Diskussion stehenden Etiketten unter Berücksichtigung des Fahrzeuggewichtes. Das bedeutet, dass ein schwereres Fahrzeug, das relativ sauber ist, in die bessere Kategorie gelangen kann als ein leichter Kleinwagen, obwohl es deutlich mehr CO₂ pro Kilometer hinterlässt. Die Relativität der Umweltetikette war es denn auch, welche die Grüne Partei Schweiz zu einer sehr kritischen Stellungnahme veranlasste. Die Sonntagspresse titelte daraufhin: "Umweltetikette macht Grüne rasend". Es liegt nicht in meinem Naturell, gleich zu rasen, aber die Frage sei schon erlaubt, weshalb Herr A., der in einem relativ sauberen, 1,8 Tonnen schweren Suv

allein zur Arbeit fährt, bezüglich Bonus bessergestellt werden soll als Herr B., der mit seinem halb so schweren Kleinwagen deutlich weniger CO₂ produziert. Die Idee, das Gewicht und damit den Fahrzeugnutzen zu berücksichtigen, geht von der Vorstellung aus, dass ein schwereres Fahrzeug auch besser ausgelastet ist. Dabei wissen wir alle, dass wir ein Volk von einsamen Autofahrern sind, ob nun in einem 2 Tonnen schweren Offroader oder in einem Smart. Der Bundesrat schrieb am 22. September 2006 in einer Interpellationsantwort denn auch: "Die durchschnittliche Auslastung der Personenwagen beträgt rund 1,6 Personen." Trotz dieser Vorbehalte ist die GP-Fraktion einstimmig für Eintreten. Was nun etwas widersprüchlich erscheint, lässt sich leicht erklären: Mit der vorliegenden Änderung, die nur den Bonus oder Malus regeln soll, marschieren wir in die richtige Richtung auf eine Motorfahrzeugsteuer zu, die primär die Umweltbelastung taxieren wird. Wir wollen nicht nein sagen in der Hoffnung auf etwas Besseres. Bekanntlich ist das Bessere der Feind des Guten. Tun wir jetzt das Gute und sagen ja zur Gesetzesrevision. Haben wir vor Augen, dass in Zukunft das Bessere folgen soll.

Albrecht, SVP: Sie haben am 13. Februar 2008 die Motion Wälti erheblich erklärt. Die SVP-Fraktion nimmt den regierungsrätlichen Entwurf vom 9. Februar 2010 sowie den Bericht der vorberatenden Kommission vom 19. Mai 2010 zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 16. August 2006 zur Kenntnis und beschliesst ohne Gegenstimme, auf die Vorlage einzutreten. Die SVP-Fraktion bedankt sich bei den Kommissionsmitgliedern, deren Präsidenten sowie den Vertretern des DJS unter der Leitung von Regierungsrat Dr. Claudius Graf für die aufschlussreichen, präzisen und umfassenden Informationen zur Gesetzesänderung. Die SVP unterstützt die Fassung der vorberatenden Kommission als fortschrittlichen Beitrag des Kantons Thurgau zur Klimaproblematik. Mit dem Bonus oder Malus setzen wir Kaufanreize für Neuwagen ab dem 1. Januar 2011 und fördern damit sparsame und weniger Schadstoff ausstossende Personenwagen, leichte Motorwagen sowie Busse bis maximal neun Sitzplätze für nicht gewerbliche Transporte (Definition laut Strassenverkehrsgesetz). Alle bisherigen, also vor dem 1. Januar 2011 in Verkehr gesetzten Autos sind vom Bonus oder Malus nicht betroffen. Zusammenfassung Bonus: Neuwagen der Kategorie A erhalten eine Steuerreduktion von 50 % für vier Jahre (zuzüglich Inverkehrsetzungsjahr), Neuwagen der Kategorie B eine solche von 25 % für die gleiche Dauer. Zusammenfassung Malus: Neuwagen der Kategorie E erhalten einen Steuerzuschlag von 25 % für vier Jahre (zuzüglich Inverkehrsetzungsjahr), der Kategorie F einen solchen von 50 % für die gleiche Dauer. Neutral bleiben Neuwagen der Kategorien C und D, für die wie bisher die normale Strassensteuer zu entrichten ist. Die einzige Änderung gegenüber dem regierungsrätlichen Entwurf besteht darin, dass die Kommissionsmitglieder der Meinung waren, dass dem Autowiederverkaufsverhalten der Bevölkerung mit vier Jahren besser entsprochen werde als mit drei Jahren. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen für den Kanton sind vertretbar und eine kluge Investition in die Thurgauer CO₂-Reduktion. Noch eine persönliche An-

merkung: Die vom Bund geplante Umweltetikette soll die Energieetikette 2011 ablösen. Unter anderem soll die Energieeffizienz eines Fahrzeuges im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht berechnet werden, was dazu führt, dass effektiv umweltfreundlichere Fahrzeuge schlechter bewertet werden. Einzig massgebender Wert für die Umweltbelastung und somit für die Besteuerung sollte nur der CO₂-Ausstoss sein. Ein Kleinwagen, zum Beispiel ein Fiat Abarth, der ein Leistungsgewicht auf die Strasse bringt, ist natürlich wesentlich günstiger als ein Offroader, zum Beispiel das neueste Modell von Jeep, der Jeep Wrangler, der nicht mehr Benzin verbraucht und auch nicht mehr CO₂ ausstösst und dennoch bestraft wird, weil er mehr Gewicht auf die Strasse setzt. Denken Sie an das Gewerbe, wo grundsätzlich etwas schwerere Autos eingesetzt werden, weil Material transportiert werden muss. Damit bestrafen Sie das Gewerbe im Kanton Thurgau. Ich bitte Sie, dem vorliegenden Gesetzesentwurf zuzustimmen und ein nachhaltiges Zeichen zu setzen.

Frischknecht, EVP/EDU: Klimagipfel und Klimakonferenzen sind letztlich wirkungslos, wenn es nicht zu einem grundsätzlichen Umdenken und einem daraus entsprechenden Handeln kommt. Mit dem Umweltbewusstsein und dem Wissen um die Klimaproblematik als Folge der Erderwärmung durch den CO₂-Anstieg sowie dem Willen, ihm praxisnah gerecht zu werden, wurde über die vorliegende Gesetzesänderung beraten. Dabei war es hilfreich, dass der Regierungsrat das geäusserte Bedürfnis, das von der Motion Wälti ausging, aufnahm und weitsichtig in die Vorlage integrierte. Mit dem Wechsel von der Energieetikette zur Umweltetikette als Grundlage für die Berechnung der Verkehrssteuer hat eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien stattgefunden. Diese Weiterentwicklung zusammen mit dem Lenkungsinstrument des Bonus-/Malussystems der Kategorien schafft Anreize, umweltverträglichere Neuwagen zu erwerben. Weiter liefert die Gesetzesänderung Klarheit darüber, wie mit Dieselfahrzeugen, schweren Motorwagen, Elektrofahrzeugen etc. verfahren wird. Dank des eingefügten § 20 a ist es möglich, das Gesetz auf den 1. Januar 2011 in Kraft zu setzen, auch wenn die Umweltetikette bis dahin noch nicht eingeführt ist. Deshalb wird mit der heutigen Vorlage sowohl vergangenen Anliegen als auch zukunftsgerichteten Auflagen Rechnung getragen. In der Kommission wurde dem Willen nach einer nachhaltigen und umweltbewussten Abgabepolitik zusätzlich Nachdruck verliehen, indem man der teureren Variante, nämlich der vierjährigen Bonusgewährung bei den Kategorien A und B zur Anreizverstärkung, mehrheitlich zugestimmt hat. Daher unterstützt die EVP/EDU-Fraktion die Gesetzesfassung, welche die Kommission ausgearbeitet hat, und ist einstimmig für Eintreten.

Möckli, FDP: Die FDP-Fraktion ist grossmehrheitlich für Eintreten. Die Gesetzesänderung hilft, der Energie- beziehungsweise Umweltetikette die notwendige Beachtung zu verschaffen. Nicht etwa nur kleine oder schwach motorisierte Fahrzeuge erreichen A-

Effizienz, sondern auch Fahrzeuge, hinter denen mehr Technologie, mehr Aufwand und mehr Investitionen stecken. Darum sollen sie bei der Verkehrssteuer bevorteilt werden. Die Gesetzesänderung als Lenkungsmassnahme ist sinnvoll.

Baumgartner, CVP/GLP: Die CVP/GLP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten. Den eingeschlagenen Weg bezeichnen wir als notwendigen, umweltverantwortlichen Schritt. Allerdings halten wir ebenso klar und deutlich fest, dass in kurzem Abstand weitere folgerichtige Schritte mit grundsätzlichen Überlegungen zur Bemessungsgrundlage (§ 3 des Gesetzes) erforderlich sind. Am 4. April 2007 verlangte der Motionär, dass die Strassenverkehrsabgaben für Motorfahrzeuge auf den CO₂-Emissionen basieren sollten. In seiner Beurteilung vom 15. Januar 2008 liess der Regierungsrat verlauten, dass sich die Bemessung der Strassenverkehrsabgaben im Interesse der Fahrzeughalter und -halterinnen nicht nur am CO₂-Ausstoss, sondern darüber hinaus an der künftigen Umweltetikette, die weitere Indikatoren beinhaltet, orientieren soll. Damit sind wir einverstanden und unterstützen demzufolge die Vorlage des Regierungsrates. Skeptisch sind wir in Bezug auf die Frage, ob der Vorschlag des Regierungsrates eine wegweisende Wirkung, Lenkung oder einen Anreiz für schadstoff- und benzinverbrauchsarme Fahrzeuge zu entfachen vermag. Diese Skepsis begründen wir mit den nach unserem Ermessen geringen finanziellen Anreizen. Die durchschnittlichen Steuerreduktionen betragen gemäss Botschaft des Regierungsrates für die Kategorie A lediglich Fr. 123.-- und für die Kategorie B Fr. 61.50 pro Jahr. Aus der Verpflichtung gegenüber einer intakten Umwelt vertreten und verfolgen wir über die Vorlage hinaus folgende Standpunkte: Stark umweltbelastende Fahrzeuge sind bei der Strassenverkehrsabgabe stärker zu belasten. Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben muss jedoch mit dem Ziel einer lenkenden Wirkung erst noch kräftige und gesunde Zähne bekommen. Mit der vorgeschlagenen Änderung ist dies nur spärlich der Fall. Der Tiger, den wir aus dem Tank holen, darf auch mit neuen Bestimmungen zähnefletschend sein. Für die Bemessung der Strassenverkehrsabgabe sind in der Tat grundsätzliche Überlegungen anzustellen. Der Hubraum als Bemessungsgrundlage entspricht nicht mehr den heutigen Entwicklungsschritten. Die Steuer nach den Kategorien A bis G der Umweltetikette gemäss Liste des Bundesamtes für Energie wie vorgeschlagen zu bestimmen, ist ein gangbarer Weg für die Zukunft, die Überwälzung der Verkehrssteuer auf den Benzinpreis ein weiterer, womit beinahe alle Anforderungen einer gerechten Besteuerung erfüllt sind, solange das Fahrzeug zugelassen ist.

Kern, SP: Als Nichtautofahrerin über Verkehrsabgaben zu diskutieren, ist schon speziell. Ich bezahle keinen Malus, weil ich mich mit dem Velo oder als Fussgängerin sowieso im umweltfreundlichen Bereich fortbewege. Aber nicht wenige Fussgängerinnen und Velofahrerinnen werden davon profitieren, wenn mit der Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vermehrt Autos unterwegs sein werden, die weniger dreckige

Abgase aus ihren Auspuffrohren stossen. Denn: Geht es um die individuelle Mobilität, hat der Klimaschutz einen schwierigen Stand. Steht ein Auto vor unserer Haustüre, werden wir zu Opfern der Mobilität, da unsere Bequemlichkeit mit wenigen Ausnahmen stärker ist als unsere Vernunft. Diese Bequemlichkeit hat jedoch ihren Preis, nicht nur in Bezug auf die Betriebskosten unseres geliebten Automobils, sondern auch bezüglich Luftqualität usw. Damit die Autoindustrie der Aufforderung, weniger Umwelt belastende Autos zu produzieren, Folge leistet, braucht es den Druck der Politik. Dieser hat dazu geführt, dass es heute auf dem Automarkt eine Vielzahl an energieeffizienteren Fahrzeugen gibt als noch vor zehn oder fünfzehn Jahren. So konnte man gestern in den Medien lesen, dass die Leute vermehrt auf sparsame Autos setzen. Dennoch ist Euphorie fehl am Platz, denn der Individualverkehr ist unter anderem mitverantwortlich für die gesundheitsschädigenden Ozonwerte im Sommer und die Feinstaubbelastungen im Winter. Daher macht es Sinn, jene zu entlasten, die beim Kauf eines Neuwagens umweltrelevante Kriterien in den Vordergrund stellen. Dies soll dazu führen, dass keine Neuwagen zur Inverkehrsetzung kommen, die nicht den Kategorien A und B entsprechen. Die SP-Fraktion ist sich aber bewusst, dass die Entwicklung in der Autoindustrie ein laufender Prozess ist und es zu kurz greifen würde, wenn allein mit der Einführung des Bonus-/Malussystems eine Verbesserung der Luftqualität erwartet wird. Für uns ist die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben ein Schritt in die richtige Richtung. Es braucht nicht nur die Anstrengung der Automobilindustrie, sondern jedes Einzelnen. Wir müssen unsere Mobilität täglich neu überdenken. Unsere Fraktion ist für Eintreten und befürwortet die vorliegende Gesetzesänderung.

Regierungsrat **Dr. Graf:** Vorerst danke ich Ihnen für die freundliche Aufnahme der Vorlage sowohl in der sachkundigen vorberatenden Kommission als auch heute im Grossen Rat bestens. Von Regierungsseite her betone ich nochmals, dass die Umweltetikette, auf die abgestellt werden soll, im Gegensatz zur Energieetikette noch nicht vorliegt. Die Kantone haben im Rahmen der Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren im Grundsatz einer Umweltetikette zugestimmt. Die Umweltetikette soll nach wie vor über eine Einteilung der Kategorien A bis G verfügen. Die Kantone sind überzeugt, dass die Umweltetikette gewisse statische Komponenten der Energieetikette eliminieren kann. Mit der Vorlage halten wir uns alle Handlungsoptionen offen. Für die Kantone ist von grosser Bedeutung, dass der Bund in jedem Fall an der Einteilung der Kategorien A bis G festhält. Sie legen insbesondere auch Wert darauf, dass die gewählte Lösung dannzumal von der Bevölkerung akzeptiert wird. Das heisst, dass sie kunden- und gewerbefreundlich sein muss. Das ist dem Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Soweit wir die bisherige Diskussion zur Frage der Einführung der Umweltetikette verfolgen können, erscheint die Umweltetikette als guter Kompromiss. Die Kombination mit einem absoluten und einem relativen System unter Berücksichtigung der wesentlichen Umweltparameter ist ein tauglicher Ansatz, zumindest für die kommenden Jahre. Selbstverständlich wird es bei der Besteue-

zung von Motorfahrzeugen immer gewisse Widersprüche geben. Kantonsrat Kappeler hat darauf hingewiesen. Damit müssen wir leben; sie lassen sich letztlich nie eliminieren. Ein anderes Thema ist die von einigen Votanten angesprochene Lenkungswirkung einer kantonalen Verkehrsabgabe. Der Regierungsrat hat in der Botschaft bereits ausgeführt, dass die Wirkung nicht überschätzt werden darf. Wir gehören nach wie vor zu einem der günstigsten Kantone in der ganzen Schweiz. Nur zwei Kantone erheben für Personenwagen noch geringere Abgaben. An den Gesamtkosten für einen Personenwagen machen die Motorfahrzeugsteuern ganz wenig aus. Eine Lenkungswirkung ergäbe sich nur bei spürbareren Abgaben. Der Grosse Rat hat sich dagegen gewandt. Deshalb müssen wir uns auch weiterhin in diesem System bewegen und uns logischerweise mit einer etwas eingeschränkteren Lenkungswirkung abfinden. Abschliessend möchte ich klärend festhalten, dass der Bonus rückwirkend entrichtet wird und die Malusbelastung selbstverständlich nur auf Neuwagen erfolgt.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Eintreten ist unbestritten und somit beschlossen.

1. Lesung (Fassung der vorberatenden Kommission siehe Anhang zum Protokoll)
(Fassung nach 1. Lesung siehe Anhang zum Protokoll)

I.

Ziffer 1: § 4 Absatz 2

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Neu wird im Gesetz festgehalten, dass die Verkehrssteuer anteilmässig ab Verkehrszulassung und auf einmal geschuldet wird.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Der neu formulierte Absatz 2 führt zu einer Präzisierung in Bezug auf die geschuldeten Abgaben.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 2: § 11 Absatz 2

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Es handelt sich um eine Präzisierung im Gesetz, dass beim Fahrzeug mit dem höchsten Ansatz der Hubraum gemeint ist.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 3: § 12

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Dieser Paragraph bildet zusammen mit den neuen §§ 12 a und 12 b den Kern der Vorlage.

Die Einführung der Umweltetikette mit den klaren und verständlichen Umweltbelastungspunkten war in der Kommission unbestritten, und die Definition des Bonus oder Malus wurde unisono begrüsst.

Schwere Motorwagen werden in die Eurokategorien eingeteilt. Aktuell sind die Kategorien 4 und 5. Die Euronorm 6 steht vor der Inverkehrsetzung. Die stetige umweltfreundliche und technische Weiterentwicklung bedingt jeweils nur einen Bonus.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Etiketten sind heute eine viel verwendete Möglichkeit, Geräte irgendwelcher Art zu beschreiben. Die Autobranche kennt die Energieetikette seit Längerem. Die weiterentwickelte Umweltetikette, die verschiedene Umweltfaktoren beinhaltet und dem Käufer transparent aufzeigt, wie umweltfreundlich sein Auto ist, wird eingeführt. Sie betrifft "Alltags-Autos" und Lastwagen. Es geht heute um erstmals zugelassene Fahrzeuge. Zum Occasionsmarkt: Ich persönlich bin der Meinung, dass eine Beurteilung auch der Occasionsfahrzeuge Sinn machen würde, sofern sie länger im Verkehr bleiben. Darüber gilt es nachzudenken. Solche Autos werden nicht selten über zehn Jahre gefahren und belasten somit die Umwelt vermehrt. Am Schluss werden sie ins Ausland exportiert. Ich bin aber überzeugt, dass auch diesbezüglich noch Fortschritte erzielt werden.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 4: § 12 a

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

In Absatz 2 wurde bei "Treibstoffart E" zum besseren Verständnis ergänzt: Elektrische Energie für Elektrofahrzeuge.

Absatz 3 erhält in Analogie zu Absatz 1 eine Präzisierung: Dieselmotriebene Personewagen.

In Absatz 5 wurde die Klammerbemerkung entfernt. Sie verwirrt mehr als sie aufklärt; in Fachkreisen sind die Eurokategorien bekannt.

Absatz 6: Die Kommission empfand die regierungsrätliche Umschreibung der Nachweispflicht der Halter und Halterinnen nicht eingeteilter Bonus-/Maluskategorien oder Eurokategorien als umständlich und zu ausführlich. Sie bat um eine kürzere, prägnante Formulierung, welche die Kommission schliesslich in der 2. Lesung guthiess.

Absatz 7 beschreibt dieselbe Nachweispflicht des Halters oder der Halterin bei Direktimporten und Umbauten. Die Kommission war der Meinung, dass das Gesetz zwischen Autokauf bei einem konventionellen Händler und selber eingeführten Personewagen unterscheiden soll.

Der Absatz 8 wurde aus materiellen Gründen als neuen Absatz 5 unter § 12 b eingefügt. Der zweite Satz präzisiert die jeweilige Berechnung der unter den Wechselschildern gehaltenen Fahrzeuge. Es sind nur zwei Fahrzeuge pro Wechselschild zugelassen. Das eine Fahrzeug kann einen Bonus beziehen, währenddem das andere mit einem Malus belegt werden könnte.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: § 12 a wurde inhaltlich nicht verändert; es wurden lediglich drei redaktionelle Änderungen vorgenommen und Absatz 8 aus materiellen Gründen als neuen Absatz 5 in den passenderen § 12 b verschoben. Klare und gut verständliche Gesetzesformulierungen sind in jedermanns Interesse. Deshalb erfuhr Absatz 6 eine deutliche Kürzung. Im Sinne der Klarstellung entschied sich die vorberatende Kommission, explizit zwischen dem Autokauf beim Garagisten und den Direktimporten zu unterscheiden. Dies ist notwendig, da solche Käufe nicht selten sind. Absatz 7 wurde demzufolge beibehalten.

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 5: § 12 b

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Dieser Paragraph beschäftigte die Kommission am heftigsten und am längsten. Diskutiert wurde einerseits über die Höhe des Bonus bei den Kategorien A und B und andererseits über die Dauer der Gewährung des Rabattes. Die Kommission bat den Regierungsrat, weitere Rechnungsmodelle zu präsentieren. Neben dem Modell gemäss Regierungsrätlicher Botschaft (50/25 % über 3 Jahre) sollte ein solches über zwei weitere Jahre sowie ein Rechnungsmodell mit Rabattierungsprozentsätzen (40/20 % über 3, 4 und 5 Jahre) erstellt werden.

In allen Fällen kommt es für den Staatshaushalt zu Mindereinnahmen. Bei der Variante 50/25 % über 5 Jahre betragen die Ausfälle knapp 2 Millionen Franken jährlich. Die Variante 40/20 % führt zu Ausfällen zwischen knapp Fr. 900'000.-- (3 Jahre), 1,2 Millionen Franken (4 Jahre) und 1,5 Millionen Franken (5 Jahre). Bei ihr fallen die Mindereinnahmen etwas geringer aus als bei der Variante 50/25 %.

Die Kommission verwarf aber die Variante 40/20 %, einerseits um einen Anreiz zum Kauf eines Autos mit verständlicher Rabatthöhe zu schaffen, andererseits um die Wirkung des Rabattsystems nicht zu verlieren. Mitentscheidend war auch, dass die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) und die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) ebenfalls die Variante 50/25 % befürworteten und man schweizweit einheitlich auftreten will.

Die Mindereinnahmen aufgrund der Rabattierung sind insofern nicht ausser Acht zu lassen, als der Kanton und die Gemeinden ihre Strassen aus den Strassenverkehrsabgaben unterhalten müssen.

Die Kommission vertrat die Meinung, dass die gesamten Mindereinnahmen zugunsten der Umwelt zu verκραften seien. Ebenso obsiegte der Gedanke in der Kommission, dass ein Auto heute länger gehalten wird als drei Jahre und der Rabatt demnach verlängert werden sollte. Die Kommission nahm schliesslich den Antrag der vierjährigen Rabattierung gegenüber der dreijährigen gemäss Botschaft mit 7:6 Stimmen ohne Enthaltungen an.

In Absatz 4 wurde "im Einsatz stehende Eurokategorie" durch die gängige Bezeichnung "immatrikulierte Eurokategorie" ersetzt.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Die Rabattierung bei den Kategorien A und B kostet etwas, was durch die Maluskategorien aber nicht wettgemacht wird. Das muss man sich vor Augen halten. Genaue Zahlen sind naturgemäss nicht erhältlich, da das Verhalten der Autokäufer von vielen Parametern abhängen dürfte. Der Regierungsrat legte in Bezug auf die Mindereinnahmen von Anfang an ausführliche Berechnungen vor, die Sie der Botschaft entnehmen können. Regierungsrat und Kommission haben sich zugunsten der Natur gegen die Kostenneutralität und für Mindereinnahmen entschieden. Trotzdem muss haushälterisch mit den Mitteln umgegangen werden. Die Einnahmen aus den Strassenverkehrsabgaben werden stets dafür gebraucht, um die wiederkehrenden Aufgaben zu bewältigen. Die Rabattierung 50/25 % wurde belassen, um auch gesamtschweizerisch ein einheitliches Bild abzugeben. Ein Rabatt von 50 % ist ein "eyecatcher", wie der Engländer zu sagen pflegt: Der Preis von Fr. 19.90 für ein T-Shirt wirkt auf den Konsumenten besser als der Preis von Fr. 20.--. In § 12 b erfolgt die einzige, aber kernige Veränderung gegenüber dem regierungsrätlichen Entwurf: Wenn Sie ein Auto im November des Kalenderjahres kaufen, können Sie für drei Jahre und zwei Monate Rabatt geniessen. Wenn Sie das Auto zwei Monate später kaufen, sind es drei Jahre und elf Monate. Zusammen mit der Tatsache, dass Neuwagen im Allgemeinen länger als drei Jahre gehalten und gefahren werden und der Zeitpunkt des Kaufes entscheidend ist, wurde die Rabattierung um ein Jahr auf vier Jahre verlängert. Bei Absatz 5 handelt es sich um den in § 12 a entfernten Absatz 8.

Möckli, FDP: Die Bonuslaufzeit erstreckt sich über das laufende Jahr plus vier Jahre.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Das trifft zu; mit meinen Ausführungen wollte ich nur darlegen, dass der Zeitpunkt des Kaufes entscheidend ist.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Ziffer 6: § 13 a

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 7: § 13 b

Diskussion - **nicht benützt.**

Ziffer 8: § 20 a

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Wie im Eintreten erwähnt, sind von Seiten des Bundes noch nicht alle Details bezüglich der Umweltetikette bekannt. Deswegen erachtet es die Kommission für angebracht, dass der Regierungsrat aufgrund der bestehenden Energieetikette mit dem Bonus-/Ma-

lssystem arbeitet. Bei definitiver Einführung der Umweltetikette werden die notwendigen Anpassungen erfolgen.

Kommissionspräsident **Dr. Wälti**, SP: Nicht immer kommt alles zeitgerecht von Seiten des Bundes. Die endgültige Version der Umweltetikette ist bis anhin nicht veröffentlicht worden. Die Veröffentlichung ist auf den August 2010 vorgesehen. In der Kommission wurde festgestellt, dass sich die Veröffentlichung nochmals verzögern könnte. Daher wurde innerhalb der Kommissionsarbeit der § 20 a eingeschoben. Sollte die Umweltetikette nicht vorliegen, kann der Regierungsrat den Bonus oder Malus mit der Energieetikette einführen.

Diskussion - **nicht benützt.**

II.

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Das Gesetz wird voraussichtlich auf den 1. Januar 2011 in Kraft treten.

Diskussion - **nicht benützt.**

Präsident: Wir haben die Vorlage in 1. Lesung durchberaten. Möchte jemand auf einen Paragraphen zurückkommen? Das ist nicht der Fall.