



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 22. Juni 2021
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

M 536 Motion Hunkeler Yvonne und Mit. über eine umgehende Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer / Justiz- und Sicherheitsdepartement i. V. mit Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung.

Yvonne Hunkeler, vertreten durch Michael Kurmann, hält an ihrer Motion fest.
Daniel Keller beantragt Ablehnung.

Michael Kurmann: Die Arbeit an unserer Motion zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer hat uns in vielerlei Hinsicht gefreut. Erstens weil die Kolleginnen und Kollegen fast aller Fraktionen nach der Anfrage zu diesem Thema im Januar auf uns zugekommen sind und uns ermuntert haben, diese Motion einzureichen, und weil Mitglieder fast aller Fraktionen diese Motion auch mitunterzeichnet haben. Zweitens natürlich, weil der Regierungsrat unabhängig von der Beratung des Klimaberichtes die Erheblicherklärung der Motion beantragt. Drittens freut es uns, dass im April bereits eine entsprechende Arbeitsgruppe ihre Arbeit aufgenommen hat und so die Forderung umgesetzt wird, dass die verschiedenen Interessenverbände frühzeitig in den Prozess eingebunden werden. Und viertens, dass die Motion sogar vom Büro der Gewerbegruppe grossmehrheitlich unterstützt wird, weil das Verursacherprinzip bei der Motorfahrzeugsteuer anerkannt wird. Was uns weniger gefreut hat, war die Sessionsvorschau der SVP vom letzten Samstag in der «Luzerner Zeitung». Es fängt schon damit an, dass das Nein zum CO₂-Gesetz so interpretiert wird, als würden die Schweizerinnen und Schweizer gar keine ökologischen Massnahmen wollen, die etwas kosten. Vielleicht war einfach das Fuder in dieser Abstimmung überladen. Immerhin haben 48,4 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer zum CO₂-Gesetz Ja gesagt. Auch diese knappe Minderheit hat ein Signal gesetzt. Das CO₂-Gesetz war ein grosser Brocken. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Luzern ist ein kleiner Schritt in diese Richtung, der in verschiedenen anderen Kantonen bereits umgesetzt wurde. Zudem hat die Regierung am Anfang dieses Jahres eine Bevölkerungsbefragung zur Steuer- und Finanzpolitik des Kantons durchgeführt. Insgesamt stufen 60 Prozent der Luzernerinnen und Luzerner eine nach ökologischen Kriterien gestaltete Motorfahrzeugsteuer als sinnvoll ein. Das ist auch ein Volkswille. Im Weiteren darf nicht vergessen werden, dass die Motorfahrzeugsteuer sowieso einen Umbau nötig hat. Kurzfristig sind genügend finanzielle Mittel für den Strassenbau vorhanden. Auch grosse Projekte wie die Lammschlucht und das Renggloch sind finanziert. Die Motorfahrzeugsteuer muss auch angepasst werden, weil mit einem zunehmenden Anteil an Elektrofahrzeugen die Einnahmen zurückgehen. Damit ist die Strassenfinanzierung mittelfristig nicht mehr gesichert. Mittelfristig besteht diesbezüglich also Handlungsbedarf. Diese Aufgabe darf aber nicht mit der laufenden Revision gelöst werden, denn dann würde man das Fuder wieder überladen. Gerne geben wir der Regierung und der Arbeitsgruppe noch einen anderen

Denkanstoss mit in den Prozess: Als Alternative zu einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer für nicht ökologische Fahrzeuge könnte man auch andere Überlegungen anstellen. Viele in diesem Saal wissen das gar nicht mehr, aber wir haben im Jahr 2016 mit den massiven Sparanstrengungen auch Mehreinnahmen beschlossen. Im Rahmen des Konsolidierungsprogrammes 17 (KP17) haben wir die Motorfahrzeugsteuer für alternative Antriebe erhöht, respektive wir haben die Privilegien abgeschafft. Das hat rund 1 Million Franken Mehreinnahmen gebracht. Dazu war nicht einmal eine Gesetzesanpassung notwendig. Man könnte auch prüfen, einfach diese Privilegien wieder einzuführen. Klar, inzwischen gibt es deutlich mehr Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Vor dem KP17 kostete die Motorfahrzeugsteuer für ein mittleres Hybridauto gerade einmal 21 Franken; das ist fast unanständig tief, auf ein so tiefes Niveau muss man nicht mehr gehen. Ich bin überzeugt, dass die Arbeitsgruppe unter Einbezug der Interessengruppen eine mehrheitsfähige Lösung vorschlägt. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Erheblicherklärung der Motion zu unterstützen.

Daniel Keller: Haben Sie die Motion M 58 gelesen und die ablehnende Stellungnahme der Regierung zur Motion von Roland Fischer, welcher genau das wollte, worüber wir hier sprechen, nämlich die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer? Deziert ausgedrückt hat sich nichts geändert, ausser dass die Regierung in der Zwischenzeit an einem Klimabericht schreibt. Inhaltlich ist es klar eine 180-Grad-Wende. Bei allem Respekt, aber diese Motion hätte die CVP nach dem klaren Volksnein zum CO₂-Gesetz am vorletzten Sonntag zurückziehen müssen. Damit haben wir tatsächlich Erfahrung: Vor rund zehn Jahren ist die gleiche CVP nach eingehender Prüfung zum Schluss gekommen, dass eine vermeintliche Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer am Ende gar nichts bringt ausser Bürokratie und Ungerechtigkeiten. Eine solche Steuerreform bringt uns auch heute keinen Mehrwert. Sie ist unsozial und ungerecht unseren Konsumentinnen und Konsumenten gegenüber, welche im Nachhinein mit einem Malus bestraft werden, obwohl sie damals ein Fahrzeug nach dem neusten Umweltstandard gekauft haben. Viele können und wollen sich in der heutigen Zeit kein neues Auto leisten. Solche Umerziehungsmassnahmen, wie sie gerne aus dem rot-grünen Lager propagiert werden, lehnt die SVP ab. Die SVP-Fraktion legt Wert darauf, dass die Einnahmen für die kantonalen Strassenbauten gesichert sind. Es ist absehbar, dass bei einer einseitigen Bevorzugung einzelner Motorfahrzeuge die meisten bisherigen Fahrzeuge höher belastet werden müssten. Steuerlich bevorzugt werden dann ausgerechnet diejenigen Fahrzeuge, vor allem Elektroautos, welche sich heute nicht an der Strassenfinanzierung beteiligen. Sie tanken keinen Sprit und zahlen somit auch keine Diesel- und Benzinzollabgaben. Gegen die vorübergehende Bevorzugung haben wir an sich nichts einzuwenden. Aber es muss auch einmal zur Kenntnis genommen werden, dass dies bereits eine deutliche Bevorzugung der ökologischen Fahrzeuge ist. Beides geht nun wirklich nicht. Wer heute schon ein sparsames Auto mit Treibstoff fährt, profitiert an der Zapfsäule bei jedem Tanken mit deutlich weniger hohen Spritkosten. Die Motorfahrzeugsteuer kann das Verhalten nicht nachhaltig steuern, und darum bringt die ganze Übung am Ende nichts. Mittelfristig wird man auf Stufe Bund sowieso ein neues Steuersystem aufgleisen müssen, damit die Steuereinnahmen der wegfallenden fossilen Brennstoffe kompensiert werden können. Das Bundesamt für Strassen (Astra) wird nach den Sommerferien bereits der Öffentlichkeit einen ersten Entwurf vorstellen. Darum: Hände weg von diesem Vorhaben, nach dem CO₂-Debakel gleich wieder an den Steuerschrauben drehen zu wollen. Weil aber sämtliche Mitte- und Linksparteien dieser Versuchung wohl nicht widerstehen können, kündigen wir hier bereits das Referendum an. Wir sind zuversichtlich, dass wir auch ein weiteres Mal ein Motorfahrzeugsteuerreferendum gewinnen werden.

Thomas Meier: Wenn ich den Bericht von Daniel Keller in der «Luzerner Zeitung» vom letzten Samstag lese, ist hier schon ein wenig viel Hochmut dabei, und wir haben es soeben wieder gehört. Nach der Abstimmung zum CO₂-Gesetz – welches im Kanton Luzern nur durch eine knappe Mehrheit abgelehnt wurde – unmittelbar daraus zu schliessen, dass die Bevölkerung sämtliche Bestrebungen zum Umweltschutz und zur Ökologie nicht wolle, ist eine komplette Fehlinterpretation. Aber zu dieser Motion habe ich ein Beispiel aus dem Alltag. Mir hat letzthin ein Stadtrat aus Sursee geschrieben, er habe sich im März 2021 einen

Polestar 2 gekauft, das ist ein zu 100 Prozent elektrisch betriebenes Fahrzeug, und vorher habe er einen hybridbetriebenen Mercedes-C-Klasse-Wagen gefahren, welcher 7 bis 8 Liter Benzin verbraucht habe. Das Strassenverkehrsamt hat ihm jetzt für die Monate April bis Dezember 2021 eine Nachsteuerrechnung von über 310 Franken geschickt. So etwas zeigt den Irrwitz der momentanen Motorfahrzeugsteuer klar auf. Die FDP ist sich im Klaren, dass E-Fahrzeugfahrer ihren Beitrag an die Strasseninfrastruktur zu leisten haben. Aber mit der momentanen Steuerregelung vergraulen wir wirklich jeden, der gewillt ist, einen aktiven Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstosses zu leisten. Die Zeit läuft uns davon, und es ist sonnenklar, dass wir hier nicht noch auf die Umsetzung des Klimaberichtes warten müssen, um zu wissen, was Sache ist. Der Individualverkehr verursacht mehr als einen Drittel des gesamten CO₂-Ausstosses, hier müssen wir den Hebel sofort ansetzen. Die Gretchenfrage stellt sich dann später schon noch, wenn es darum geht, wie wir die Motorfahrzeugsteuer im Detail ausgestalten. Die FDP-Fraktion stimmt einstimmig für die Erheblicherklärung dieser Motion.

Angelina Spörri: Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Luzern ist ein Trauerspiel in mehreren Akten. Sie ist seit über zehn Jahren in regelmässigen Abständen immer wieder ein Thema in diesem Rat. Doch statt einer Verbesserung wird die Anschaffung ökologischer Fahrzeuge nicht gefördert, sondern durch die im KP17 beschlossene Erhöhung der Steuern bis zum Teil um das 20-Fache gänzlich unattraktiv gemacht. Mit der Erheblicherklärung dieser Motion sieht es jetzt gut aus, eine vernünftige und logische Besteuerung für Motorfahrzeuge zu finden. Dabei müssen ökologische Kriterien beziehungsweise die Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs im Vordergrund stehen. Aber beim Ablehnungsantrag der SVP frage ich mich schon, wie sie das gesetzte Ziel «Netto null 2050» erreichen will. Die Erfahrung der letzten 30 Jahre und auch das Nein zum CO₂-Gesetz zeigen klar auf, dass nur mit Eigenverantwortung das Ziel nicht erreicht werden wird. Die Emissionen im Verkehr sind im Gegensatz zu den Sektoren Gebäude und Industrie in keiner Weise besser geworden. Darum brauchen wir jetzt griffige Massnahmen, und eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ist ein wichtiger Schritt dazu. Soll der Steuerertrag langfristig gesichert sein – was die GLP natürlich auch begrüsst –, müssen wir ein flexibles Modell finden, welches den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden kann. Eine langfristige, starre Lösung ist im Moment unbrauchbar. Zur Ökologisierung der Steuer müssen wir weg von Hubraum und Leistung hin zum CO₂-Ausstoss und Gewicht. Je erfolgreicher die Ökologisierung voranschreitet, desto schneller braucht es natürlich auch Anpassungen. Das hätten wir schon viel früher haben können. An entsprechenden Vorstössen, unter anderem von der GLP, hat es in den letzten Jahren nicht gemangelt. Scheinbar muss ein Vorstoss aber von der CVP geschrieben werden, damit er auch unterschrieben und unterstützt wird. Uns soll es recht sein, Hauptsache es geht jetzt endlich vorwärts. Die GLP-Fraktion stimmt für die Erheblicherklärung der Motion.

Jörg Meyer: Nach zwei Jahren und zwei damals mit grosser Mehrheit überwiesenen Vorstössen ist es mehr als Zeit, dass es im Kanton Luzern vorwärtsgeht, und es ist mehr als Zeit für mehr als nur eine Auflistung in einem Massnahmenkatalog im Planungsbericht Klima und Energie. Deshalb ist es nicht nur Zeit, sondern auch nötig, wichtig und dringlich. Ich möchte kurz noch einmal die Fakten in Erinnerung rufen: Der Verkehr verursacht 40 Prozent des CO₂-Ausstosses in der Schweiz, davon den allergrössten Teil durch den motorisierten Individualverkehr. Hier die Augen zu verschliessen, heisst einfach den Kopf in den Sand zu stecken. Was die SVP hier betreiben will, ist nichts anderes als einen kompletten Ökostopp, einen Marschhalt nach einer gewonnenen Abstimmung. Das ist schon eine etwas sehr gewagte Interpretation des Volkswillens. Ich würde einmal in den Raum stellen, dass, wenn es nach Ihnen ginge, Sie mit einer Klimapolitik zufrieden wären, die das Ziel hat, vielleicht 2100 das Ziel «Netto null» anzustreben. Nach dem Motto «Aus den Augen, aus dem Sinn» will man hier einfach die Probleme weiter verschieben. So geht es aber in der Klimapolitik nicht. Wer eine solche Politik betreibt, betreibt klimapolitische Schindluderei. Wenn Sie hier von «Umerziehungsmassnahmen» sprechen, dann bedienen Sie sich eines bedenklichen Vokabulars, dem sicher nicht eine vernunftgeleitete Klimapolitik zugrunde liegt. Wenn Sie

bereits jetzt mit dem Referendum drohen, dann kann ich Ihnen nur sagen: Wir freuen uns auf diesen Abstimmungskampf. Ich bin überzeugt, dass wir die Argumente auf unserer Seite haben und die Bevölkerung nur zu gut weiss, dass Klimapolitik etwas Wichtiges und Dringliches ist und Ihre Politik, den Kopf in den Sand zu stecken und abzuwarten, ins Abseits führt. Ich bitte Sie, diese Motion erheblich zu erklären.

Pius Müller: Zum Votum von Jörg Meyer: Es ist nicht so, dass wir nichts wollen. Es ist der falsche Weg. Die SVP-Fraktion lehnt eine Umstrukturierung der Motorfahrzeugsteuer ab. Aus Sicht der SVP genügt das geltende Gesetz, denn in den Treibstoffpreisen sind bereits hohe Lenkungsabgaben eingebunden, und bei einer Ökologisierung der Verkehrssteuer würde ein unsoziales System geschaffen. Die Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge neu auszugestalten, ist ein ökologischer Blödsinn, denn alle Fahrzeuge, ob Personenwagen oder leichte Nutzfahrzeuge, benutzen die Strasse unabhängig von Verbrauch oder Antriebsart des Fahrzeuges. Es kann doch nicht sein, dass gewisse Antriebsarten von Personenwagen sämtliche Strasseninfrastrukturen benützen dürfen und dafür praktisch keinen Rappen bezahlen. Eine Änderung der Ökologisierung hat aber auch noch eine weitere Schattenseite: Wer berappt die zirka 85 Millionen Franken Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer mit der angedachten Revision? Die SVP ist gespannt. Natürlich läuft der Trend hin zur E-Mobilität, aber die Entstehungskosten und die Entsorgungskosten werden grösstenteils ignoriert und leider beim Kauf verschwiegen. Ich habe noch nie in einer Broschüre zur E-Mobilität etwas über die Produktionskosten gelesen. Für den Verkauf ist es nur wichtig, dass die E-Mobilität mit Storm aus der Steckdose läuft. Kurz ein Beispiel aus der Praxis zu den Entstehungskosten von E-Mobilität: Forscher des Fraunhofer-Institutes für System- und Innovationsforschung (ISI) haben für die E-Mobilität ausgerechnet, dass ein Elektroauto mit einer nur 40 Kilowatt grossen Batterie, die mit Strom aus der Steckdose geladen wird, 72 000 Kilometer fahren kann, bis ein CO₂-Vorteil besteht. Bei einer 58-Kilowatt-Batterie sind es sogar 100 000 Kilometer, und ein E-Auto mit einer 95-Kilowatt-Batterie wie der Tesla muss stolze 166 000 Kilometer fahren, bis ein Klimavorteil resultiert. Ich hoffe, dass Thomas Meier das auch gehört hat. Für die Herstellung eines Elektroautos wird doppelt so viel Umwelt zerstört wie für ein Auto mit Verbrennungsmotor. Einfach nur den Tank durch eine Batterie zu ersetzen, greift zu kurz. Bevor man eine Gesetzesänderung anstrebt, müssen auch die Nachteile der neuen Autotechnologie eingebunden werden. Man muss sich auch fragen, wieso die Politik hier eigentlich dahinter steht und darauf aus ist, dass wir alle «elektromobil» werden. Die SVP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Helen Affentranger-Aregger: Es herrscht ein breiter Konsens weit über die Mitte hinaus, dass es mehr Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel braucht. Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes müssen nun schnell andere Lösungen her, denn das Ziel ist definiert und bleibt das gleiche. Die Politik ist nun gefragt, die Scherben zusammenzukehren und neue Vorschläge zu präsentieren, welche von der Bevölkerung akzeptiert werden. Vermehrt ist nun auch die kantonale Politik gefordert. Um das Klimaziel «Netto null 2050» zu erreichen – welches notabene nicht verhandelbar ist –, braucht es nun innert nützlicher Frist pragmatische Teilschritte. Konkrete, griffige Massnahmen und Lösungen in den Teilbereichen Gebäude, Mobilität und Energieproduktion sind nun erst recht gefragt. Die Motion ist ein Schritt in die richtige Richtung. Um nicht noch mehr Zeit zu verlieren, hat die CVP bereits weitere Vorstösse mit Lösungsvorschlägen zu den Themen Photovoltaikanlagen, Heizungersatz und Finanzierung ökologischer Innovationen eingereicht. Wir sind überzeugt, dass nach wie vor eine grosse Mehrheit der Bevölkerung zur Klimapolitik Ja sagt. Nun haben alle die Chance zu beweisen, wie sehr sie ihre Eigenverantwortung wahrnehmen. Und trotzdem: Gänzlich ohne Lenkungsmittel der öffentlichen Hand wird das Umdenken der Privaten wohl nicht genug schnell erfolgen. Wir tun gut daran, auch in finanzieller Hinsicht in viel grösseren Zyklen zu denken und zu erkennen, dass sich heutige Investitionen in den Klimaschutz in 30 oder 40 Jahren auszahlen werden. Wie die Regierung in ihrer Antwort schreibt, ist eine Arbeitsgruppe bereits daran, das Gesetz über die Verkehrsabgaben zu überprüfen und Vorschläge auszuarbeiten.

So oder so muss die Strassenfinanzierung neu gedacht werden. In diesem Sinn ist die CVP-Fraktion für die Erheblicherklärung der Motion.

Hannes Koch: Ich frage Sie, wie oft wir noch über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer sprechen dürfen, sollen oder müssen. Es wurden bereits verschiedenste Vorstösse dazu eingereicht, die Klima-Session wurde abgehalten, und aktuelle Erkenntnisse aus der Forschung wurden kommuniziert. Jetzt liegt eine Motion auf dem Tisch, die breit abgestützt ist. Für die SVP gibt es keine Klimakrise, deshalb ist es nicht verwunderlich, dass sie gegen den Vorstoss ist. Der Klimawandel ist in vollem Gange, und wir haben keine Minute zu verlieren. Natürlich wird die Motorfahrzeugsteuer das Klima auch nicht retten. Überhaupt ist es nicht möglich, mit Technik das Klima zu retten. Wir müssen aber dennoch die Entwicklungen aufnehmen und uns dementsprechend organisieren. Die Motion nimmt das Thema auf und passt sich der aktuell notwendigen Klimapolitik an. Zuzuwarten und nichts zu tun, hat noch nie etwas verändert. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz müssen wir die Finanzierung neu gestalten. Es braucht einen Klimafonds, was bei diesem Thema auch mit einbezogen werden kann. Die Motorfahrzeugsteuer beachtet die Emissionen von Fahrzeugen und ist damit eine faire Steuer, da sie sich nach dem Verursacherprinzip ausrichtet. Die Regierung hat bereits begonnen, diese Themen zu prüfen. Die G/JG-Fraktion stimmt für die Erheblicherklärung der Motion.

David Roth: Mich hat erschreckt, mit welcher destruktiven Art die SVP an ein solches Thema herangeht. Aber ich gehöre auch zu denjenigen, die etwas von der damaligen Beratung der Motorfahrzeugsteuer traumatisiert sind. Es sitzen wohl noch einige in diesem Rat, die sich an die sieben Sitzungen erinnern können, die wir in der WAK zu diesem Thema hatten und an denen wir die verschiedenen Modelle besprochen haben. Wir müssen mit einer klareren Vorstellung als damals in die Beratung gehen, damit wir dem, was die SVP befürchtet, nicht noch zusätzlich Nährstoff geben. Es ist klar: Wir müssen die Ökologisierung – und das muss eine Lehre aus der vergangenen Abstimmung zum CO₂-Gesetz sein – so ausgestalten, dass sie nicht gleichzeitig zu sozialen Verwerfungen führt. Was bedeutet das? An einem Punkt in der Beratung in der WAK waren wir bei einem Modell, welches sich sehr stark auf die Effizienz von Leistung fokussiert hat. Das hat dazu geführt, dass es vor allem darum ging, dass man möglichst viele Kilos mit Energie bewegen kann. Das hat dann aber dazu geführt, dass ein Smart als weniger energieeffizient galt als ein Hummer und damit auch höher besteuert worden wäre als ein Hummer. Das war jetzt das Extrembeispiel. Aber wir müssen hier schauen, dass wir hier nicht in Verwerfungen hineinkommen und plötzlich Leute bestrafen, welche mit relativ simplen Fahrzeugen unterwegs sind, und im Gegenzug riesige Energieschleudern belohnen, weil sie e-mobil sind. Es ist sehr wichtig, dass die Regierung frühzeitig die weiteren Teilhaber mit einbezieht, wie sie es auch in Aussicht stellt. Sonst wird dies auch wieder ein Rohrkrepieler werden, und wie damals 2014 würde eine bürgerliche Partei, welche den Vorstoss eingereicht hat, zur Sturzpilotin einer allfälligen Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer werden. Das wäre sehr schade, ist doch eben gerade die CVP, welche damals die unheilvolle Rolle unter der Federführung der heutigen Ständerätin Andrea Gmür gespielt hat, jetzt die erneute Initiatorin einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Ich möchte mich dafür sehr bedanken und hoffe, dass wir die Motion erheblich erklären.

Armin Hartmann: Ich bin jetzt doch einigermaßen beruhigt, dass sich jemand noch an die Geschichte erinnert. Ich war damals auch in der WAK, als es um dieses Thema gegangen ist. Diese Historie dürfen Sie nicht ignorieren. Mehrere Jahre haben wir daran gearbeitet. Es sind immer wieder neue Modelle gekommen. Der in meinen Augen grösste Experte hat dann irgendeinmal den treffenden Satz gesagt: «Unser System ist schon ökologisch.» Sie können nicht einfach sagen, dass wir von nichts aus starten. Das heutige System ist ganz klar: Wer mehr Energie verbraucht, der zahlt auch mehr. Sie können nicht am Volk vorbeipolitisieren. Machen Sie es nicht so wie bei den Ladenöffnungszeiten. Sie müssen einfach wissen, dass das Volk in diesem Bereich sensibel ist. Warum ist das der Fall? Wenn jemand mit dem letzten Franken ein neues Auto kaufen muss – eine Grossinvestition bei einem kleinen Einkommen – und Sie mit dieser Veränderung kommen, dann bestrafen Sie diese Person bis

zu jenem Tag, an dem sie ein neues Auto kaufen kann. Das sind zehn bis zwölf Jahre. Darauf müssen Sie achten, wenn Sie eine mehrheitsfähige Vorlage ausarbeiten wollen. Haben Sie selber schon einmal ein Auto gekauft? Haben Sie dann geschaut, was Sie für eine Motorfahrzeugsteuer zahlen werden müssen? Ich nicht. Ich fahre seit fünf Jahren ein Elektrofahrzeug. Zum Votum von Jörg Meyer: Ich habe ein grosses Anliegen. Wann immer man Vernunft nur für sich selbst pachtet, dann wird es gefährlich. Sitzen Sie nicht auf das ganz hohe Ross, wie das der Kanton Bern 2012 gemacht hat. Er wollte die Motorfahrzeugsteuer erhöhen. Was ist schlussendlich passiert? Das Volk hat sie sogar noch gesenkt.

Der Rat erklärt die Motion mit 80 zu 21 Stimmen erheblich.