

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 24. Oktober 2023
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

**B 156 Ökologisierung der Verkehrssteuern; Entwurf Änderung des Gesetzes
über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen
Strassenverkehrsrechtes / Justiz- und Sicherheitsdepartement****1. Beratung**

Für die Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) spricht Kommissionspräsident Guido Müller.

Guido Müller: Mit der vorliegenden Botschaft B 156 geht die lange geplante Anpassung der Verkehrssteuern in die nächste Runde. Bereits im Jahr 2014 war dieses Thema auf der Traktandenliste des Kantonsrates. Die damals vorliegende Botschaft wurde durch einen Mehrheitsentscheid auf Nichteintreten begraben. Durch die Überweisung von parlamentarischen Vorstössen anlässlich der Klimadebatte im Jahr 2019 wurde die Regierung beauftragt, eine Revision der Verkehrssteuern nach ökologischen Gesichtspunkten anzugehen. Im Juni 2021 forderte dann eine Motion, die erheblich erklärt wurde, die umgehende Einleitung einer Revision zur Ökologisierung der Verkehrssteuer. Die Regierung setzte eine Projektgruppe unter der Leitung des Leiters des Strassenverkehrsamtes Peter Kiser zur Erarbeitung einer Vernehmlassungsbotschaft ein. Gestützt auf die parlamentarischen Vorstösse aus der Klimadebatte und basierend auf dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 wurden mehrere Ziele definiert und klar vorgegeben, so auch die Vorgabe, dass das neue Gesamtsystem saldoneutral sein müsse, also keine Mehr- oder Mindereinnahmen aus dieser Systemumstellung resultieren dürfen. Nach Abschluss der Vernehmlassung gelangte die Botschaft nun zur Vorberatung in die WAK. An der Kommissionssitzung vom 24. August 2023 liess sich die Kommission ausführlich über die geplante Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben informieren. Vorgängig zu dieser Information konnten die Kommissionsmitglieder schriftlich ihre Fragen einreichen. Die Beantwortung der Fragen lag für die Sitzung bereits schriftlich vor. Durch ergänzende Ausführungen der anwesenden Mitarbeitenden der Verwaltung und des Experten der EBP Schweiz, die eine umfassende Studie zur Revision erarbeitet hatte, konnten mögliche Unklarheiten ausgeräumt und auch klärende Nach- und Verständigungsfragen gestellt werden. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei meinen Kommissionsmitgliedern für die Erarbeitung und Einreichung der gestellten Fragen und den Mitarbeitenden des Departementes für die sehr schnelle und kurzfristige Beantwortung. Aus meiner Sicht hat sich diese Vorgehensweise sehr bewährt und viel dazu beigetragen, dass die Botschaft in der anschliessenden Beratung effizient und zielführend beraten werden konnte. An der

Kommissionssitzung vom 21. September 2023 fand die eigentliche Beratung der Vorlage statt. Dabei zeigte es sich wiederholt, dass die Spannweite der politischen Forderungen sehr weit auseinanderliegt: den einen zu wenig weitgehend, den anderen zu restriktiv. Vor dem Eintreten auf die Botschaft wurde ein Antrag auf Nichteintreten gestellt, der damit begründet wurde, dass die Förderung von Elektrofahrzeugen nicht durch staatliche Eingriffe erzwungen werden könne und die einseitige Förderung der Elektromobilität die Stromknappheit ausklammere und man sich damit auch gegenüber anderen Technologien verschliesse. Die Regierung führte aus, dass es sich bei dieser Vorlage um die Umsetzung eines Auftrags des Parlaments handle. Die Zielvorgaben seien eingehalten und die Botschaft entsprechend ausgestaltet worden. Der Antrag auf Nichteintreten wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt. Somit wurde auf die Vorlage eingetreten. Über sämtliche gestellten Anträge, die eine Abänderung der Botschaft verlangten in Form einer Verschlechterung der Vorgaben oder einer Besitzstandswahrung für Fahrzeuge, welche bereits in Verkehr gesetzt sind, wurde abgestimmt, und diese wurden alle abgelehnt. Damit wurde keine Änderungen an der Vorlage vorgenommen, wie sie die Regierung ausgearbeitet und der Kommission zur Beratung übergeben hatte. In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission der Vorlage, wie sie aus der Beratung hervorgegangen ist und uns nun vorliegt, mit 9 zu 4 Stimmen zu. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, diesem Entscheid zu folgen. Die Kommission entschied, dass mit Fraktionssprechenden gearbeitet und eine Medienmitteilung veröffentlicht wird.

Für die Mitte-Fraktion spricht Helen Affentranger-Aregger.

Helen Affentranger-Aregger: Stellen sie sich vor, all die eigenverantwortlich handelnden Mitbürgerinnen und Mitbürger, welche sich bereits in den letzten Jahren für ein ökologisch sinnvolles Auto entschieden haben, werden aufgrund einer unfairen Bemessungsgrundlage bei den Steuern zu hoch eingestuft, und dies nur, weil die kantonale Politik es bis heute nicht geschafft hat, das Gesetz über die Verkehrssteuern so anzupassen, dass es technologieneutral ist. Aktuell werden die Fahrzeuge nach ihrem Hubraum eingestuft. Da es jedoch bei alternativen Technologien keinen Hubraum gibt, hat man vor Jahren eine Formel entwickelt, welche beispielsweise die Leistung der Elektroautos in sogenannte Steuer-PS umrechnet. Da der technologische Fortschritt sich dermassen rasant entwickelt hat, funktioniert diese Formel nicht mehr, und für Elektroautos werden zu hohe Steuern bezahlt. Es ist also höchste Zeit, diese Steuer technologieneutral auszugestalten. Man könnte beim jetzigen System gar von einer Zweiklassengesellschaft reden, bei der diejenigen, die vorbildlich und eigenverantwortlich ein ökologisches Fahrzeug angeschafft haben, vom Staat sogar mit zu hohen Steuern bestraft werden. Der Systemwechsel an sich ist nun aber noch nicht die Ökologisierung dieser Steuer. Für die Mitte-Fraktion ist die Ökologisierung der Verkehrssteuern wichtig und notwendig. Sie ist eine Massnahme aus der kantonalen Klimastrategie, welche auf dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik basiert. Diesem hat die Mitte-Fraktion zugestimmt, und sie unterstützt die darin enthaltenen Massnahmen voll und ganz. Eine technologieneutrale Bemessungsgrundlage bei den Verkehrssteuern ist schon längst fällig und sollte nun umgesetzt werden. Die Erläuterungen in der Botschaft zur neuen Bemessungsgrundlage «Gesamtgewicht und Leistung» sind für uns nachvollziehbar. Ebenso wird für uns schlüssig erklärt, weshalb es einen technischen Ausgleich braucht. Damit wird nun endlich Gerechtigkeit hergestellt, insbesondere für die Elektrofahrzeuge. Um eine effektive Ökologisierung der Verkehrssteuern herbeizuführen, ist ein Bonus-Malus-System sinnvoll. Die Vorlage ist austariert und nicht übertrieben. Wir sollten uns bei der Diskussion bewusst sein, dass die Vorlage auf herkömmliche Fahrzeuge keine sehr grossen finanziellen Auswirkungen hat, vor allem, wenn man dies in Relation setzt zu allen anderen anfallenden Kosten, welche ein Motorfahrzeug mit sich bringt. Ehrlich gesagt

bin ich etwas überrascht, wie emotional und polemisch gegen diese Vorlage argumentiert wird. Es wird mit falschen Beispielen und grossen Übertreibungen hantiert. Ich habe im Vorfeld zum Beispiel gehört, dies sei eine Umverteilungs-Botschaft. Das Gegenteil ist der Fall, es soll nämlich endlich gerecht besteuert werden. Ich habe gehört, man sei nun gezwungen, das noch funktionstüchtige Fahrzeug in den Ostblock zu geben und ein teures Elektroauto zu kaufen, um vom Bonus profitieren zu können. Es wird niemand gezwungen, ein tadellos funktionierendes Verbrennerfahrzeug zu ersetzen. Es sind noch lange nicht alle Verbrennerautos von einem Malus betroffen. Und übrigens, bevor sie ihr ausgedientes Auto in den Export verkaufen, prüfen sie ein Recycling in der Schweiz. Das ist ökologisch sinnvoller und finanziell sogar interessanter. Auch gehört habe ich das Wort «Subventionen». Damit soll suggeriert werden, der Staat würde Elektroautos finanziell unterstützen. Auch das stimmt nicht, und das Volk wird auf eine falsche Fährte geführt. Die Vorlage wurde ertragsneutral bestellt und liegt nun ertragsneutral vor. Der Staat subventioniert hier nichts. Die Motorfahrzeugsteuern haben grundsätzlich die Aufgabe, die Strasseninfrastruktur und den öV im Kanton zu finanzieren. Ich wünschte mir, dass in dieser Debatte nicht eine inhaltliche Vermischung mit der Finanzierung der Bundesstrasseninfrastruktur gemacht wird. Die Ersatzabgabe für die Mineralölsteuer, welche auf Bundesebene voraussichtlich bis 2030 in Kraft tritt, ist eine Bundesangelegenheit. Mit der Vorlage, die wir hier beraten, hat der Kanton nicht weniger, aber auch nicht mehr im Topf für die kantonale Infrastruktur. Wir sind der Meinung, dass die Vorlage ausgewogen und gut ausgearbeitet ist. Der Kern der Botschaft ist der längst fällige Systemwechsel der Bemessungsgrundlage. Die Mitte tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Vroni Thalmann-Bieri.

Vroni Thalmann-Bieri: Zuerst Folgendes: Die SVP-Fraktion hat diesen staatlichen Eingriff, mit dem eine Zweiklassengesellschaft geschaffen wird, zu keiner Zeit unterstützt. Wir sind immer noch der Ansicht, dass eine gezielte Förderung einer Technologie, mit der nicht einmal eine genügende Versorgung gewährleistet werden kann, schlicht und einfach falsch ist. Wenn so viele dazu ermuntert werden, möglichst schnell auf ein Elektroauto umzusteigen, zeigt dies nur, wozu der Staat fähig ist, nämlich den Profit vor die Schonung von Ressourcen zu stellen. Wir von der SVP handeln nach dem Motto «Mer gheit nüd wäg, was no louft und prüeft isch» und tragen somit mehr Sorge zu unserer Umwelt und unseren Ressourcen als all die E-Mobilität-Turbos, die mittels Fördergeldern etwas durchboxen wollen, das sowieso schon stattfindet. Der eigenverantwortliche Umstieg der Bevölkerung auf Elektroautos ist nachgewiesen. Die SVP kann keine Umverteilungsbotschaft unterstützen, die zu keinem Beitrag an den weltweiten CO₂-Ausstoss beiträgt, ja sogar die wertvollen Ressourcen von vorhandenen Motorfahrzeugen vernichten will. Wir können keine Umverteilungsbotschaft unterstützen, die einseitig auf die Förderung von Elektromobilität setzt und damit die Stromknappheit ausklammert und sich gegenüber anderen Technologien verschliesst. Der Wechsel zur E-Mobilität wird sicher auch ohne Fördergelder stattfinden, weil der Markt die richtigen Autos produzieren wird. Wir können keine Umverteilungsbotschaft unterstützen, die Personen, die es sich leisten können, ein Elektroauto zu kaufen, mit einem Bonus bevorzugt und weniger finanzkräftige Autobesitzer, die es sich nicht leisten können, zusätzlich mit einem Malus betrifft. Deshalb stellen wir einen Antrag auf Nichteintreten. Friede, Freude, Eierkuchen – ausser bei der SVP. Wie immer sind wir offenbar näher beim Volk, denn zu dieser Vorlage hat einzig das Volk noch nicht Stellung genommen. Bis jetzt wurden die Entscheide nur im Parlament gefällt, das heisst noch lange nicht, dass das gut ist. Das haben wir im Kanton Schwyz gerade erfahren, wo eine entsprechende Vorlage mit 61 Prozent abgelehnt wurde. Dort hat sich wenigstens die Mitte-Fraktion auch dafür eingesetzt. Für uns

ist es klar: Wenn Personen, die sich ein Elektroauto leisten können, mit einem Bonus belohnt und solche, die es sich nicht leisten können, mit einem Malus bestraft werden, dann droht uns definitiv eine Zweiklassengesellschaft. Hinzu kommt, dass jetzt, wo sowieso alles teurer wird, ein denkbar schlechter Zeitpunkt ist, um diese Art von Ökologisierung zu stemmen. Der Bund plant ja sowieso eine entsprechende Anpassung. Bis jetzt hat ein Personenwagenbesitzer sein Auto möglichst seinem Budget und seinen Bedürfnissen angepasst gekauft und finanziert. Jetzt wird er mit dem Bonus-Malus-System völlig ausgesondert. Hier wäre es fair gewesen, wenn es eine Art Besitzstandswahrung gegeben hätte. Da es auch schon bereits gekaufte Autos betrifft, wird eine rückwirkende Regelung eingeführt. Das ist nicht unsere Art und widerspricht der Rechtssicherheit. Die Personenwagen sind gewartet und geprüft, und dafür muss nun mehr bezahlt werden, nur weil daraus eine fiktive Verbesserung resultieren sollte. Ebenfalls ist anzumerken, dass zum jetzigen Zeitpunkt, wo sowieso alles teurer wird, nicht der geeignetste Zeitpunkt ist, um diese Ökologisierung durchzuboxen. Es wird immer wieder vergessen, dass es ab 2030 sowieso eine Anpassung durch den Bund geben wird und eigentlich diese Art von neuer Umverteilung nicht die dringendste Aufgabe ist. Jetzt muss der Bürger aus dem Kanton Luzern sein «schmutziges» Auto umgehend ersetzen, damit er in den Genuss des Bonus-System kommen kann. So werden bestehende Ressourcen geradezu vernichtet. Bitte vergessen Sie nicht: Je mehr Bonus-Autos aufgenommen werden, desto mehr müssen die sich immer in der Minderzahl befindenden Malus-Auto dazuzahlen, sonst geht die Rechnung nicht auf. Es gibt einen Prozentsatz, der ertragsneutral bleiben soll. Das heisst, dass das jedes Jahr wiederum ausgerechnet und justiert wird. Wer weiss jetzt schon, wie lange das so gut geht? Allenfalls gibt es bald neue Kriterien wie den Neupreis, der in die Berechnungen einfließen müsste. Eventuell wird es nötig, die Grösse beziehungsweise die Leistung der Batterie zu bestimmen, um die Verkehrssteuer festzusetzen. Am meisten Freude haben die Verwaltungen, wenn wir hier wieder ein Konstrukt von Berechnungen und aussenstehenden Parametern kreieren und der Normalbürger den Überblick über die nötigen Parameter vor lauter Begriffen und Umwandlungen schlicht und einfach verliert. Je komplizierter, desto besser, und so fragt sicher niemand mehr nach, was das alles bringen soll. Es gibt Kantone, die verzichten ebenfalls darauf, bis der Bund die geeignete Lösung hat. Die Kantone können ab diesem Zeitpunkt mitziehen. Alles Jetzige ist nur eine kostenintensive Alibiübung. Der Markt reguliert sich selbst durch das entsprechende Angebot, und zwar bei einem normalen Wechsel des Personenwagens, aber einfach erst, wenn es Sinn macht, und nicht, wenn es der Staat mit Zückerchen ködern will. Übrigens nehmen die Autos und Abgase in der Welt nicht ab, denn unsere scheinbar schmutzigen Autos kommen irgendwo in den Export und werden dort noch viele Jahre mit 4,5 Liter Diesel pro 100 Kilometer gefahren. Auch hier habe es ja schon sehr gute Fortschritte gegeben, und es handle sich schon längst nicht mehr solche «Dreckschleudern». Scheinbar scheint aber der Durchschnitt des durchschnittlichen Gewichts nicht abzunehmen, weil die Elektroautos je nach Batteriegrösse und Reichweite eher noch schwerer sind als mit anderen Technologien betriebene Fahrzeuge. Ist das denn wirklich besser? Keine ökologische Komponente umgesetzt haben die Kantone Aargau, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden. Die ökologische Komponente seit 2010 aufgegeben haben die Kantone Schaffhausen und Schwyz und seit dem 1. Januar 2016 auch der Kanton Wallis. Somit erfolgt die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer in sechs Kantonen ohne ökologische Komponente. In diesen Kantonen entscheiden sich die Neuwagenkäufer für energieeffiziente Technologien, und das ohne Lenkung durch den Staat, sondern mit dem gesunden Menschenverstand jedes Käufers. Es liegt in der Natur der Sache, dass man etwas Fortschrittlicheres und dazu noch etwas Umweltfreundlicheres kauft, wenn etwas wirklich

nicht mehr geht. Deshalb findet die SVP-Fraktion, dass ein heute funktionierendes System nicht grundlegend umgekrempelt werden muss. Wieso nicht über die Produkteebene die Ökologisierung umsetzen? Je besser ein Produkt, umso eher wird es gekauft. Dann gibt es noch die Mineralölsteuer und den Strompreis, die Abgaben beinhalten. Das ist doch eigentlich verursachergerecht. Wer viel fährt, braucht viel Strom oder Treibstoff. Vor allem auch der durch die Schweiz Fahrende und die hier Ferienmachenden oder sich sonst hier Aufhaltenden bezahlen diese Steuer. Der technologische Wandel kommt von selbst aufgrund des Marktes. So geben wir unseren Bürgerinnen und Bürgern für den Umstieg auch die notwendige Übergangszeit. Hauruckübungen waren noch nie gut. Fazit: Nichts ändern, bis der Bund mit Lösungen parat ist, damit wir nicht wieder von vorne beginnen müssen. Deshalb stellen wir auch einen Ablehnungsantrag.

Für die FDP-Fraktion spricht André Marti.

André Marti: In den letzten zehn Jahren wurde bereits mehrmals versucht, die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer umzugestalten. In der Klimadebatte 2019 haben wir zu diesem Thema nochmals einen Anlauf genommen. Mit grosser Zustimmung, mit 87 zu 23 Stimmen, wurde das entsprechende Postulat P 25 von Othmar Amrein erheblich erklärt. Schon damals führten wir die gleichen Diskussionen wie heute. Die Argumente sind zu einem grossen Teil die gleichen geblieben. Ich staune jedoch, mit was für kreativen Argumenten der TCS und die SVP aufwarten, die zum Teil an der Grenze zur Wahrheit kratzen und dramatisch daherkommen. Wir werden aber auch noch Argumente von linker Seite hören, warum die Ökologisierung zu wenig weit geht. Es ist klar, dass es neue Bemessungskriterien für die Motorfahrzeugsteuer braucht. Mit dem Umbau des Fahrzeugparks von Verbrennern zu nichtfossilen Antrieben ist dieser Teil der Reform der Fahrzeugsteuer zwingend. Das ist eine Anpassung an die Realität und bedeutet damit die Sicherung der künftigen Erträge, die wir auch in Zukunft benötigen werden, um Strassen zu unterhalten und bei Bedarf auch auszubauen, und die wir für die Finanzierung des öV brauchen. Die Ökologisierung ist die zweite Dimension dieses Geschäftes. Die Ökologisierung wurde von unserem Rat mit grosser Mehrheit gefordert. Was wir nun vorliegen haben, ist in meinen Augen eine taugliche Umsetzung dieser Forderung. Es ist ein Kompromiss, der so ist, wie ein guter Kompromiss immer ist: Den einen geht er zu wenig weit, den anderen zu weit. Unter dem Strich ist es ein Kompromiss, der tragbar ist. Die FDP-Fraktion wird den Kompromiss mittragen, aber nicht alle mit der gleich grossen Überzeugung und Begeisterung. Die Fraktion wird das Geschäft unterstützen, es wird aber einige Enthaltungen geben. Warum gibt es auch bei uns Vorbehalte? Die neuen Bemessungsgrundlagen für die Fahrzeugsteuer sind eine Annäherung, und es ist wichtig, dass sie objektiv und ohne einen übermässigen administrativen Aufwand erhoben werden kann. Als Bemessungsgrundlagen hätte man vielleicht lieber eine Gesamt-CO₂-Bilanz über Produktion, Unterhalt und Recycling eines Fahrzeugs beiziehen können. Doch das kann kaum sinnvoll und mit vernünftigem Aufwand erhoben werden. Beim Bonus-Malus-System stellt sich schon die Frage, wie wirksam der Anreiz ist und wie viele Mitnahmeeffekte es geben wird. Unter dem Strich beurteilen wir diese Massnahmen als zufriedenstellend und kaum besser lösbar. Das führt dazu, dass die Zustimmung zu diesem Geschäft bei einem Teil unserer Fraktion mit mässiger Begeisterung erfolgen wird. Das führt aber auch dazu, dass wir die vorliegende Lösung nicht mehr antasten wollen. Das Paket ist geschnürt. Wir werden alle Verschärfungsversuche unserer linken Ratskolleginnen und -kollegen nicht unterstützen. Wir werden aber auch die Attacken der SVP-Fraktion gegen das Geschäft in Form von Ablehnungs- und Rückweisungsanträgen nicht unterstützen, dies nicht einfach, weil wir das Geschäft jetzt endlich vom Tisch haben wollen, sondern weil wir überzeugt sind, dass wir damit einen richtigen Schritt machen, und weil wir sehen, dass wir

noch viele Jahre weiterdiskutieren könnten, es aber nie zu einer besseren Lösung führen würde. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, sie lehnt die vorliegenden Anträge allesamt ab und stimmt der Vorlage mit grosser Mehrheit zu.

Für die SP-Fraktion spricht Simone Brunner.

Simone Brunner: Die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die heute auf unseren Strassen unterwegs sind, sind für rund 38 Prozent CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. Betrachtet man den Anteil an rein elektrisch betriebenen Elektrofahrzeugen auf unseren Luzerner Strassen, so ist festzustellen, dass diese im Jahr 2022 in Luzern erst rund 2 Prozent am Bestand der Personenwagen betragen. Rechnen wir die Hybridfahrzeuge dazu, kommen wir auf gute 4 Prozent. Damit wir das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050 erreichen – was übrigens auch unser Legislaturziel ist –, muss auch der Verkehr seinen Beitrag leisten. Das heisst der Anteil an Fahrzeugen, der mit Verbrennungsmotoren betrieben wird, muss reduziert und der Anteil der rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge erhöht werden. Die Ökologisierung der Verkehrssteuern ist nur ein sehr kleiner Hebel zur Bekämpfung des Klimawandels. Vroni Thalmann-Bieri darf künftig unsere Vorstösse über den Umweltschutz unterstützen, damit wir die von ihr ausgeführten Herausforderungen trotzdem angehen können. Die SP-Fraktion ist mit der Systematik der Ausgestaltung der Botschaft im Grundsatz einverstanden. Folgende drei Aspekte unterstützen wir: die Anpassung bei der Berechnung der Grundsteuer aufgrund technologischer Entwicklungen inklusive Progression. Mit der Bonus-Malus-Systematik sind wir grundsätzlich auch einverstanden ebenso wie mit der Ausrichtung am Ziel der ökologischen Lenkungswirkung. Kritisch sehen wir die folgenden zwei Punkte: Die Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems sehen wir kritisch. Aus unserer Sicht greift der Malus zu wenig konsequent, und auch der Bonus ist zu breit angelegt. Die Regierung hat uns anlässlich der 1. Beratung darüber informiert, dass die Parameter, inwiefern ein Fahrzeug in den Malus fällt, sich aufgrund von Anpassungen auf Bundesebene verändern wird. Deshalb verzichten wir an dieser Stelle auf einen Antrag. Den Antrag der Grünen zum Bonus werden wir unterstützen. Mit dieser Vorlage wird niemand gezwungen, ein noch funktionierendes Fahrzeug zu entsorgen. Die häufigsten noch gefahrenen Verbrennungsfahrzeuge in diesem Kanton in der Miniklasse, in der unteren Mittelklasse und in der Mittelklasse bezahlen entweder weniger, gleich viel oder leicht mehr Steuern im Rahmen von 2 Prozent. Deshalb kann man nicht sagen, dass die heutigen Verbrennungsmotoren mit dieser neuen Berechnungssystematik bestraft werden. Das stimmt einfach nicht. Ich bitte die SVP-Fraktion und auch den TCS mit Fakten zu informieren und der Bevölkerung keine falschen Informationen zu geben. Die starre Ausrichtung an der Maxime der Ertragsneutralität betrachten wir kritisch. Aus politischen Gründen können wir es verstehen, warum sich der Regierungsrat dieses Ziel gesetzt hat. Dies macht es aber unmöglich, die Vorlage während der Beratung noch zu verändern, weil diese Ertragsneutralität in jedem Fall verletzt wird. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Finanzierung des Strassenbaus, des öV und auch des Veloverkehrs sowieso angegangen werden muss, verstehe ich die starre Ausrichtung an dieser Maxime auch nicht. Das heisst, dass etwaige Mehr- oder auch Mindererträge aus den Verkehrssteuern dann in dieser Lösungsfindung berücksichtigt werden müssten. Die Vorlage besteht den Test in den wichtigsten Punkten und schafft eine Verkehrssteuer, die technologieneutral und somit auch zukunftsfähig ist. Gleichzeitig wird aber auch die Chance verpasst, eine substanzielle ökologische Lenkungswirkung zu erreichen. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es nicht nur eine Ökologisierung der Verkehrssteuern, sondern wir müssen andere Hebel ansetzen, um beim Verkehr eine stärkere Ökologisierung zu erreichen. Um die CO₂-Emissionen verringern zu können, müssen auf unseren Strassen weniger Fahrzeuge unterwegs sein. Wir

brauchen deshalb Vorschläge und verschiedene Massnahmen, damit wir den Verkehr künftig reduzieren können. Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die Grüne Fraktion spricht Samuel Zbinden.

Samuel Zbinden: «Dieses Übereinkommen zielt darauf ab, dass der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.» So sagt es das Pariser Klimaabkommen von 2015, welches die Schweiz ratifiziert hat und auf welches sich auch der Kanton Luzern im Klimabericht bezieht. Wir sprechen jetzt hier und heute über eine sehr technische, vielleicht etwas trockene und hochkomplexe Änderung der Luzerner Verkehrssteuern. Doch ich finde es zentral, dass wir uns ab und zu an den Satz am Anfang meines Votums aus dem Pariser Klimaabkommen erinnern. Darum geht es nämlich schlussendlich. Wir können mit dieser Gesetzesänderung allein nicht die Welt retten oder die Klimaziele erreichen. Doch es ist ein Schritt in genau diese Richtung. Die Grüne Fraktion begrüsst die Ökologisierung der Verkehrssteuern sehr. Die neue Regelung schafft die Möglichkeit, endlich Anreize für ökologische Fahrzeuge zu schaffen und bestehende Fehlanreize zu beseitigen, zum Beispiel die Bestrafung der Besitzer von Elektrofahrzeugen. Diese Botschaft ist auch ein grüner Erfolg, geht sie doch unter anderem auf einen Vorstoss meines Sitznachbarn zurück. Wir sind froh, kommt hier endlich Fahrt in die Sache. Wir unterstützen auch die vorgeschlagene Besteuerung nach Gewicht und Leistung. Diese trägt dem Anliegen Rechnung, dass grosse, schwere, übermotorisierte Fahrzeuge höher besteuert werden sollen als kleine und leichte. So schaffen wir innerhalb einer Fahrzeugkategorie den ökologischen Anreiz für kleinere und leichtere Fahrzeuge. Wir unterstützen auch explizit die progressive Besteuerung der Leistung, um einen stärkeren Anreiz für energieeffiziente Fahrzeuge zu schaffen. Die heutige Situation bei den Verkehrssteuern hingegen ist untragbar, ein fatales Zeichen an alle Autokäufer und -käuferinnen. Schauen Sie sich die Steuerrechnung an, merke ich, dass ich nach einem Wechsel auf ein Elektroauto im Durchschnitt mehr zahle, weil diese wegen Batterien bei gleicher Leistung schwerer sind. Auch wenn es nicht viel ist, dieses Signal des Staates ist zum Davonlaufen. Wir sagen damit den Käufern und Käuferinnen, dass sie lieber weiter Verbrenner fahren sollen. Um vor allem das zu korrigieren, ist diese Gesetzesänderung auch wichtig. Mit Steueranreizen kommunizieren wir ja ein Stück weit, was aus gesellschaftlicher Sicht erstrebenswert ist. Diese Kommunikation muss definitiv ins 21. Jahrhundert gebracht werden, sie muss ökologischer werden, Elektroautos dürfen nicht benachteiligt werden. Eine Schwäche der vorliegenden Revision ist aus unserer Sicht, dass über allem das Ziel der Ertragsneutralität thront. Anstatt wie in der Kommission und auch heute sachlich über eine angemessene Höhe der Verkehrssteuern, über einen angemessenen Bonus oder Malus zu diskutieren, geht es darum, dass die Steuer in erster Linie ja nicht zu viel Geld einbringt. Aus unserer Sicht ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) heute im Vergleich zu den Kosten, die er der Gesellschaft und der Umwelt verursacht, viel zu günstig. Das Verursacherprinzip wird hier massiv verletzt. Um für alle Fahrzeuge eine angemessene Besteuerung sicherzustellen, haben wir in der Vernehmlassung eine Erhöhung der Grundsteuer vorgeschlagen. Die jetzt vorliegende Regelung führt dazu, dass gewisse Fahrzeuge mit der neuen Steuer weniger als 100 Franken pro Jahr bezahlen. Aus unserer Sicht ist dies eine übermässige Subventionierung des MIV. Aber im Sinn eines breit abgestützten Kompromisses und einer guten Lösung verzichten wir hier auf einen Antrag, um die Grundsteuer zu erhöhen. Eine Herausforderung sehen wir bei der Ausgestaltung des Bonus. Dieser ist mit 80 Prozent Reduktion sehr grosszügig. Wer davon profitieren kann, zahlt kaum mehr Steuern. Aus Lenkungsicht ist das zu begrüßen. Doch gleichzeitig führt der hohe

Bonus dazu, dass gewisse Fahrzeuge kaum mehr Verkehrssteuern zahlen würden. Wir sind also gefordert, gut darauf zu achten, nur die wirklich ökologischsten Fahrzeuge zu belohnen. Bei der jetzigen Regelung ist das aus unserer Sicht zu wenig der Fall. Darum haben wir uns in der Kommission dafür eingesetzt, das Bonus-System zu verbessern, und wir werden dies auch in der heutigen Beratung tun, mehr dazu später bei den Anträgen. Auch der Malus ist aktuell sehr schwach und dürfte noch verbessert werden. Zum Votum der SVP-Fraktion: Bei mir gehen immer die Alarmglocken los, wenn die SVP von Ökologie spricht und sich plötzlich für die soziale Gerechtigkeit einsetzt. Vroni Thalman-Bieri hat immer wieder betont, dass der einfache Bürger mehr bezahlen muss. Ich finde es spannend, wie die SVP-Fraktion auf diese Zahlen kommt. Schauen Sie doch in der Botschaft nach, welche Fahrzeuge vom Malus betroffen sind. Bestraft werden mit dem neuen System sehr teure, übermotorisierte Sport-, Luxus- und Geländewagen wie Ferrari, Porsche und Jeep Wrangler, also Fahrzeuge, die sich der angeblich skizzierte einfache Bürger, der an allen Enden sparen muss, gar nicht leisten kann. Wenn Sie von einer Zweiklassengesellschaft sprechen, sind das nicht angeblich benachteiligte Menschen, die mehr bezahlen müssten, sondern Menschen, die sich solche Luxusbolide leisten können. Wenn die SVP-Fraktion sich für Ferrari- und Luxusklasseautobesitzer einsetzen will, kann sie das tun. Dann soll sie aber bitte ehrlich sein und nicht den einfachen Bürger vorschieben. Die Grüne Fraktion tritt auf die Vorlage ein und freut sich auf die Diskussion.

Für die GLP-Fraktion spricht Urs Brücker.

Urs Brücker: Um den Föderalismus zu erklären, nimmt man am besten die Verkehrssteuer als Beispiel: Wir haben 26 Kantone und 26 Regelungen. In den 90er-Jahren wollte der Bund diese Steuer harmonisieren, er war aber komplett chancenlos. Eine sichtbare Folge davon ist, dass mehr Autos mit Appenzell-Innerrhoden-Schildern auf der Strasse fahren, als der Kanton Appenzell Innerrhoden Einwohnerinnen und Einwohner hat – ein schönes Beispiel also für unseren Föderalismus. Zur Gesetzesanpassung wurde bereits vieles gesagt. Die Verbrenner bezahlen im Durchschnitt weniger Steuern als Elektrofahrzeuge. Elektrofahrzeuge haben keinen Hubraum und deshalb eigentlich auch keine Bemessungsgrundlage. 2022 haben wir den Klimabericht mit einer grossen Mehrheit angenommen und dabei auch die Massnahme KS-M1.3 überwiesen. Die Bemessungsgrundlage mit 70 Prozent Gesamtgewicht und 30 Prozent Leistung (progressiv) und mit dem Kompensationsabzug von 20 Prozent des Gewichtes für batteriebetriebene Fahrzeuge finden wir vernünftig. Dabei ist klar, dass die einzig richtige Bemessungsgrundlage für die Verkehrssteuer die gefahrenen Kilometer pro Jahr wäre, allenfalls auch noch der Flächenfussabdruck, dieser ist aber in Korrelation zum Gewicht einigermaßen abgebildet. Ein eingelöstes Auto, das zu Hause steht, ist weder ein Problem betreffend Strassenbenutzung noch bezüglich der Emissionen oder des CO₂-Ausstosses. Der Bund will ab 2030 zwecks Kompensation der Einnahmenverluste aus der wegbrechenden Mineralölsteuer ja eine kilometerbasierte Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge einführen. Eigentlich könnten wir mit der jetzigen Revision auch noch bis dann zuwarten. Diesbezüglich kann man der SVP-Fraktion ein Stück weit zustimmen. In diesem Zusammenhang ist es in unseren Augen nicht unwahrscheinlich, dass die Gelder seitens des Bundes aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag in den kantonalen Strassenbau und -unterhalt sowie in die Agglomerationsprogramme insbesondere bis 2030 abnehmen könnten. Dies könnte uns bei der Strassenfinanzierung noch Kopfzerbrechen beschern. Bei den Berechnungen zur Ertragsneutralität und Ertragsstabilität sind solche in der vorliegenden Revision nicht berücksichtigt. Eigentlich stellt sich schon die Frage, ob es überhaupt ein Bonus-Malus-System braucht, denn Elektrofahrzeuge sind im Unterhalt dermassen viel günstiger als Verbrenner, dass sowieso jeder vernünftige Mensch darauf

umstellt. Auch die Treibstoffkosten beim Strom sind ja eher tiefer als bei den Verbrennern: 10–30 KWh/100 km kosten bei 40 Rp./KWh also ungefähr 10 Franken auf 100 Kilometer. Das entspricht bei einem Benzinmotor etwa 2 Franken pro Liter. Es ist wichtig, dass der CO₂-Ausstoss ein wesentliches Kriterium wird. Dabei ist der Grenzwert beim Bonus gegenüber der Vernehmlassungsbotschaft scharf angesetzt, was wir gut finden. Beim Malus ist er leider zu hoch. Es gibt erst einen Malus, wenn der CO₂-Ausstoss doppelt so hoch ist wie der Zielwert des Bundes. Im Moment sind das 236 Gramm CO₂ pro Kilometer. Bei einer Fahrt von Meggen nach Luzern entspricht das ungefähr 3 Kilogramm Brot, die in Form von CO₂ ausgestossen werden. Mehr als 236 Gramm CO₂ pro Kilometer stossen gerade einmal 15 Autotypen aus, wobei ein Jaguar S3.0 V5, ein BMW 630i oder ein Audi A8 sogar weniger ausstossen. So viel zur Benachteiligung der weniger Betuchten. Generell zu Schadstoffklassen, Energieeffizienzkategorie und CO₂: Alle Schadstoffklassen (Euro 3,4 usw.) sind Malus-pflichtig, wenn der CO₂-Grenzwert überschritten wird. Das ist die richtige Mechanik. Ich halte die Schadstoffemissionen (Schwefeldioxid, Stickoxide, Feinstaub usw.), welche in den letzten zehn Jahren in der Schweiz und in Europa massiv reduziert werden konnten, heute in keiner Weise vergleichbar mit dem Problem der CO₂-Emissionen. Euro 3 beim Malus finden wir als Kriterium richtig. Fahrzeuge mit Euro 4 haben im Euroraum die «Grüne Plakette» und dürfen beispielsweise in Deutschland alle sogenannten «Umweltzonen» befahren. Die Effizienzkategorien A–G sagen nur etwas zum absoluten Verbrauch aus. Wichtiger ist der CO₂-Ausstoss, oder anders gesagt ist es mir eigentlich ziemlich egal, wie viel Strom ein batteriebetriebenes Elektroauto oder ein mit Strom aus Wasserstoff betriebenes Auto bzw. die Herstellung des Wasserstoffs braucht, wichtig sind die Stromherkunft und der CO₂-Wert des produzierten Stroms, und ich sage es hier gerne wieder einmal: Es gibt keinen CO₂-neutralen Strom. Aber eben, wir betrachten auch hier nur den Scope 1 und nicht den Scope 3, was ich bedaure. Eine Bemerkung zum Schluss: Die Verkehrssteuer ist eine hochemotionale Sache, weil Autofahren mittlerweile fast ein Menschenrecht ist. Aber eigentlich könnten wir angesichts der Höhe der jährlichen Motorfahrzeugsteuern verglichen mit den Krankenkassenprämien das Thema relativ entspannt angehen. Ich habe noch nie jemanden getroffen, der mir gesagt hat: «Ich wollte eigentlich den Wagen kaufen, habe mich dann aber wegen der Verkehrssteuern für den anderen entschieden.» Das gibt es nicht. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt der Vorlage zu.

Adrian Nussbaum: Die SVP hat während des Wahlkampfes immer wieder von Technologieoffenheit gesprochen oder diese gefordert, wenn es darum ging, absolut unrealistisch neue Atomkraftwerke zu fordern. Diese Technologieoffenheit soll bei der Motorfahrzeugsteuer nicht gelten. Ihre Haltung ist eine grundsätzliche, denn Sie erklären, dass es bei der Vorlage um eine Bevorzugung der Elektrofahrzeuge gegenüber den Verbrennerfahrzeugen geht. Das ist reine Polemik und falsch, aber sicher keine Technologieoffenheit. Ich habe im Januar ein neues Elektroauto gekauft. Da ich häufig mit einer halben Eishockeymannschaft in der Schweiz unterwegs bin, ist es zu gross. Mit einer C-Etikette wäre ich gemäss neuem Modell nicht Bonus-berechtigt. Zudem gibt es auch Verbrennerfahrzeuge, die mit der neuen Regelung weniger bezahlen als heute. Seien Sie doch ehrlich, eigentlich hätte in dieser Botschaft irgendetwas stehen können, nur schon der Titel reicht, dass Sie dagegen sind. Ganz abenteuerlich und weg weit weg von der Realität wird es, wenn davon gesprochen wird, dass der Malus den einfachen Bürger betrifft oder von jemandem bezahlt werden muss, der keine Alternative hat. Es kommt selten vor, aber in diesem Punkt gehe ich mit Samuel Zbinden einig. Bitte lesen Sie die Botschaft: Auf Seite 34 heisst es, dass für die Modelle Porsche, Ferrari, Mercedes Benz der S-Klasse, Jeep usw. ein Malus bezahlt werden muss. Ich kenne keinen Besitzer eines solchen Autos, der wegen des

Malus zu einem Sozialfall wird, es sei denn, dass er schon einer ist, weil er die Leasingraten nicht bezahlen kann.

Angela Lüthold: Das Votum von Adrian Nussbaum ist eine Unterstellung. Seien Sie doch ehrlich, Sie alle streuen Sand in die Augen. 65 Prozent der Verkehrssteuern werden für Strassenaufwendungen verwendet, und 35 Prozent gehen an den öffentlichen Verkehr oder die Schiene. Was passiert, wenn dieses Geld nicht reicht? Wie werden die Strassen dann finanziert? Wenn ich an das Eintreten der Mitte-Fraktion denke, hat es sehr wohl etwas damit zu tun. Die Strassenfinanzierung erfolgt mit 12 Millionen Franken durch die Schwerverkehrsabgabe, mit 11 Millionen Franken durch die Mineralölsteuer und mit 75 Millionen Franken durch die Verkehrssteuern. Was ist denn der Vorteil eines Bonus-Malus-Systems? Alle, die eine Versicherung haben, wissen, was ein Bonus-Malus-System bedeutet. Man belohnt diejenigen mit einem Bonus, die sich richtig benehmen oder in diesem Fall mit einem ökologischen Auto unterwegs sind, aber man bestraft diejenigen, die das nicht einhalten. Frühestens dann, wenn diese Rechnung nicht mehr aufgeht, werden die anderen bis zu 20 Prozent angehoben. Das ist der springende Punkt. Es kann Veränderungen geben, und ja, es steht auf Seite 34, dass einzelne Kategorien ausgenommen sind. Die Botschaft lautet aber ganz eindeutig, dass die Steuer ertragsneutral sein muss. Sie muss also neutral sein. Was heisst das im Endeffekt? Diese Differenz muss über irgendwelche Abgaben beziehungsweise durch höhere Verkehrssteuern ausgeglichen werden. Es ist ein Ammenmärchen zu glauben, dass es am Schluss so aufgeht, dass es Belohnungen gibt und die, die nicht belohnt werden, nicht stärker zur Kasse gebeten werden.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektorin Ylfete Fanaj.

Ylfete Fanaj: Wir legen Ihnen heute eine Vorlage zur 1. Beratung vor, die vieles kann. Es ist eine Vorlage, die gestützt ist auf die Vorgaben, die Sie uns mit Ihren parlamentarischen Vorstössen und mit dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik in Auftrag gegeben haben. Die Vorlage muss auch vieles können, das hat auch der VBK-Präsident Guido Müller dargelegt. Wir haben auch Erfahrungen und Sichtweisen aus anderen Kantonen mit einbezogen. Es gab auch verschiedene Abstimmungen. Wir haben die Essenz aus guten Ansätzen aus anderen Kantonen übernommen und diese vier Ziele formuliert. Sie wurden durch die Fraktionssprechenden Helen Affentranger-Aregger, André Marti und Simone Brunner gut dargelegt. Ich gehe kurz auf die vier Ziele ein. Das erste Ziel ist die ökologische Lenkungswirkung mit einem Bonus-Malus-System. Es ist ein Bonus, welcher mit einer Steuerreduktion von bis zu 80 Prozent während fünf Jahren bewusst hoch angesetzt wurde, um einen Anreiz für den Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs zu schaffen. Dazu das Pendant, ein Malus für Personenwagen, wie er heute schon besteht und weiter bestehen wird. Das zweite Ziel war es, Ihnen eine Vorlage vorzulegen, die technologie-neutral ausgestaltet ist. Die von Adrian Nussbaum genannte Technologieoffenheit ist in dieser Vorlage sehr wichtig, um die Gleichstellung aller Antriebstechnologien herbeizuführen und die Mehrbelastung der Elektroautos zu beseitigen, wie sie heute besteht. Das dritte Ziel verfolgt die stabile und langfristige Sicherung der Steuererträge mit einer neuen Bemessungsgrundlage nach Gewicht und Leistung bei Personenwagen. Die Bemessungsgrundlage soll nicht auf einer komplizierten Formel basieren, sondern für alle leicht verständlich und einfach im Vollzug sein. Angela Lüthold hat Bedenken geäussert, dass diese Steuererträge plötzlich fehlen. Wir stellen mit dieser Vorlage sicher, dass die Beiträge an die Strassenaufwendungen wie auch an den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr des Kantons stabil und langfristig erhalten bleiben. Vroni Thalman-Bieri hat die Vorlage erwähnt, über die der Kanton Schwyz am Wochenende abgestimmt hat. Dort war das Ziel, dass die Mehrbelastungen bei den Elektroautos beseitigt werden, nämlich mit einer neuen

Bemessungsgrundlage nach Gewicht. Die Vorlage wurde abgelehnt. Sie hätte zur Folge gehabt, dass dem Kanton bei den Strassenaufwendungen und dem öV infolge Mindereinnahmen 1 Million Franken gefehlt hätten. Unsere Vorlage soll nicht zu Mindereinnahmen führen, das ist eines der Ziele. Die Vorlage soll auch keine Steuererhöhungen zur Folge haben, und die durchschnittliche Steuer pro Fahrzeug soll gleich bleiben. Bereits heute haben wir bei besonders klimaschädlichen Autos einen Malus von bis zu 30 Prozent. Künftig wird dieser auf 20 Prozent gesenkt. Die Vorlage ist also austariert, ein wichtiger Aspekt ist die ertragsneutrale Ausgestaltung des Steuersystems. Insgesamt ist es eine technische Vorlage, bei der ganz kleine Hebel zu grossen Auswirkungen führen können. Deshalb sind wir der Meinung, dass wir sehr vieles berücksichtigt haben und die Vorlage auch keiner weiteren Anträge bedarf, um sie zu verbessern. Es ist eine Vorlage, die in der Tat vieles kann. André Marti hat es gesagt: Sie ist ein tauglicher Kompromiss. Sie ist ein Paradebeispiel eines schweizerischen Kompromisses. Wie es die meisten Fraktionsprechenden ausgeführt haben, handelt es sich um eine ausgewogene und austarierte Vorlage. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Antrag Vroni Thalmann-Bieri: Nichteintreten.

Für die Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) spricht Kommissionspräsident Guido Müller.

Guido Müller: Der Antrag ist der WAK vorgelegen und mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt worden. Die Argumente dafür und dagegen wurden in allen Fraktionsvoten genannt.

Vroni Thalmann-Bieri: Die SVP-Fraktion stellt einen Antrag auf Nichteintreten. Wir sind der Meinung, dass es diese Vorlage nicht braucht. Ich war erfreut, von Urs Brücker zu hören, dass man auf die Vorlage des Bundes warten könnte. Ich denke auch an die ausgelösten Personalkosten, denn die Umsetzung erfolgt ja nicht einfach auf Knopfdruck, und auch allfällige Entscheide aus Bern müssen wieder berücksichtigt werden. Wir sind für Nichteintreten.

Samuel Zbinden: Ich war überrascht über die drei verschiedenen Anträge der SVP-Fraktion. Was will sie schlussendlich? Nichteintreten, Rückweisung oder Ablehnung? Nichteintreten würde bedeuten, dass die SVP-Fraktion gar nicht erst über die Vorlage diskutieren will. Die Rückweisung würde heissen, dass die Botschaft mit einem neuen Auftrag an die Regierung zurückgegeben werden soll. Vroni Thalmann-Bieri hat aber klar gesagt, dass die SVP-Fraktion gar nicht über die Vorlage diskutieren will. Der Inhalt der Botschaft scheint ihr egal zu sein. Die SVP-Fraktion hätte in der WAK beispielsweise einen Antrag gegen das Bonus-Malus-System und für eine neue Bemessungsgrundlage stellen können, um den Nachteil der Elektrofahrzeuge abzuschaffen. Ich finde es schade, dass sich die SVP-Fraktion dieser Diskussion völlig verweigert.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektorin Ylfete Fanaj.

Ylfete Fanaj: Wie vom Kommissionspräsidenten dargelegt, hat das Geschäft eine lange Vorgeschichte. Wir waren bereits vor zehn Jahren an diesem Punkt, dass der Regierungsrat aufgrund eines Rückweisungsantrags eine neue Vorlage präsentiert und Ihr Rat auf Nichteintreten plädiert hat. Ich meine, dass wir heute einen Schritt weiter sind. Mit Ihren Vorstössen haben Sie uns zudem beauftragt, die vorliegende Botschaft auszuarbeiten. Wir sind unserem Auftrag nachgekommen, deshalb bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und diese anzupassen, falls Sie das wünschen. Ich bitte Sie, den Antrag auf Nichteintreten abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 79 zu 25 Stimmen ab.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Vroni Thalmann-Bieri: Rückweisung.

Guido Müller: Der VBK lag kein Rückweisungsantrag vor.

Vroni Thalmann-Bieri: Wir haben vermutet, dass unser Antrag auf Nichteintreten abgelehnt wird. Mit dem Rückweisungsantrag wollen wir bezwecken, dass es beim alten System bleibt oder zumindest auf das Bonus-Malus-System verzichtet wird. Vielleicht würde eine solche Vorlage in unserem Rat eine Mehrheit finden.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektorin Ylfete Fanaj.

Ylfete Fanaj: Ich habe nun konkreter gehört, was mit dem Rückweisungsantrag bezweckt wird. Wenn wir eine solche Vorlage ausarbeiten sollen, wird sie den Zielen, die wir uns gesetzt haben, überhaupt nicht gerecht. Wenn wir nur die ökologische Lenkungswirkung berücksichtigen, würde es auch zu höheren Steuern kommen, und das Ganze würde zusammenbrechen. Im Kanton Schwyz hat man es nur mit der ökologischen Lenkungswirkung versucht, aber die Vorlage wurde abgelehnt, weil sie nicht ausgewogen war. Wir haben bei der Erarbeitung der Vorlage viele Überlegungen gemacht und wie vom Parlament gewünscht Interessenverbände angehört und uns deshalb für diesen Weg entschieden. Sie können mittels Anträgen Änderungen anbringen, aber nochmals eine neue Vorlage auszuarbeiten, geht zu weit. Wenn Sie mit der Vorlage nicht zufrieden sind, können Sie sie ablehnen. Ich bitte Sie, den Antrag auf Rückweisung abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 27 Stimmen ab.

Antrag Samuel Zbinden zu § 5 Abs. 2: Der Regierungsrat kann im Gebrauch emissionsfreie und umweltfreundliche Fahrzeuge teilweise von der Verkehrssteuer befreien.

Für die Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) spricht Kommissionspräsident Guido Müller.

Guido Müller: In diesem Wortlaut ist der Antrag der WAK nicht vorgelegen. Ein ähnlich lautender Antrag ohne die Ergänzung «im Gebrauch» lag der WAK vor und wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt. Die Kantonsratspräsidentin muss entscheiden, ob das abgekürzte Verfahren zu Anwendung kommt, da es sich um einen ähnlich lautenden Antrag handelt.

Samuel Zbinden: Unser Antrag will, dass der Bonus nur für Fahrzeuge gelten soll, die im Gebrauch effektiv 0 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, also für reine Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge. Mit der von der Regierung vorgeschlagenen Ausgestaltung des Bonus würden heute auch sogenannte emissionsarme Fahrzeuge belohnt werden können. Wir belohnen also Fahrzeuge mit einem Bonus, die weiterhin CO₂ ausstossen. Betroffen wären in diesem konkreten Fall vor allem sogenannte Plug-in-Hybride (PHEV), die bonusberechtigt sein könnten. Mit unserem Antrag kann eine unverhältnismässige Subventionierung dieser PHEV verhindert werden. Eine Studie aus dem Kanton Wallis hat ergeben, dass der CO₂-Verbrauch dieser Fahrzeuge bis zu 116 Prozent über der von den Herstellern angegebenen Norm liegt. Bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer stützen wir uns auf den Normverbrauch. PHEV würden deshalb extrem stark unter ihrem effektiven Verbrauch besteuert werden. Aus diesem Grund hat der Kanton Wallis auch die Abschaffung der Förderung der PHEV beschlossen. Mit der heutigen Vorlage würden wir je nachdem Fahrzeuge belohnen, die zwar auf dem Papier sehr ökologisch sind, im Gebrauch aber viel mehr CO₂ ausstossen als gedacht. Gerade wenn man sieht, wie hoch der Bonus mit 80 Prozent ist, kann das aus unserer Sicht nicht sein. Warum beantragen wir neu «im Gebrauch emissionsfrei» und nicht einfach «emissionsfrei». Wir wollen damit nicht das abgekürzte Verfahren umgehen, sondern in der Kommission wurde die Kritik laut, dass «emissionsfrei» gar nicht möglich sei, weil in der Produktion alle Fahrzeuge CO₂ verursachen würden. Ich bin zwar nach wie vor der Meinung, dass der Begriff «emissionsfrei», der sich auch auf das englische Pendant bezieht, klar verständlich ist. Für alle, die es genau nehmen

und den Antrag in der WAK wegen dieser sprachlichen Unklarheit abgelehnt haben, haben wir die sprachlich angepasste Formulierung eingereicht, der Sie bedenkenlos zustimmen können.

Thomas Alois Hodel: Es gibt kein Verkehrsmittel, das vollständig emissionsfrei ist, auch nicht im Gebrauch, wie es Samuel Zbinden nennt. Schliesslich hängt es auch davon ab, woher der Strom kommt. Wenn das Auto mit Kohlestrom geladen wird, ist das auch nicht sehr ökologisch. Es kann nicht sein, dass vollelektrische Fahrzeuge vollständig von der Verkehrssteuer befreit werden, da sie logischerweise keine Mineralölsteuer bezahlen und deshalb bereits heute nur Peanuts an die Strasseninfrastruktur bezahlen. Letzten Sonntag wurde im Kanton Schwyz über eine ähnliche Vorlage abgestimmt, jedoch ohne Bonus-Malus-System. Das Schwyzer Stimmvolk hat die Vorlage wuchtig abgelehnt. Im «Bote der Urschweiz» wurde das folgendermassen kommentiert: Das aktuelle Besteuerungssystem sei fair und ausgewogen und ermögliche jedermann, ein kostengünstiges Auto zu fahren. Damit sei das Abstimmungsergebnis nicht nur ein politischer Sieg der SVP, sondern ein klarer Sieg der einfachen Bevölkerung, der Familien, der Handwerker und Arbeiter, welche Occasionsautos fahren und sich nicht stets die neusten Autos leisten können. Es ist schade, dass wir überhaupt auf die Vorlage eingetreten sind. Wir hätten bei einer Urnenabstimmung, die wahrscheinlich kommen wird, viel Geld und Papier sparen können. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, den vorliegenden Antrag abzulehnen.

Simone Brunner: Die SP-Fraktion stimmt dem Antrag zu, damit bei der Umsetzung der Vorlage, also sobald sie in Kraft tritt, auch nur rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und keine PHEV in den Genuss eines Bonus kommen. Wir können davon ausgehen, dass die PHEV mittelfristig aus der Energieetikette der Kategorien A und B herausfallen und somit nicht mehr bonusberechtigt sind.

Urs Brücker: Die GLP-Fraktion lehnt den Antrag ab. Wie ich schon beim Eintreten erklärt habe, gibt es keine emissionsfreien Fahrzeuge. Es gibt auch keinen Strom im Mix, auch territorial betrachtet. Das wird allenfalls der Fall sein, wenn wir im Verkehr netto null CO₂-Emissionen wollen. Aber auch dann: Emissionen sind nicht nur Schadstoffe und CO₂, sondern auch Lärm oder Erschütterungen.

André Marti: Ich kann nachvollziehen, dass die Grüne Fraktion diesen Antrag stellt. Er ist Ausdruck davon, dass sie mit dem austarierten Kompromiss nicht ganz zufrieden ist und diesen noch etwas optimieren will. Dafür habe ich Verständnis. Andererseits gibt es auch Kritikerinnen und Kritiker, welche diesen Kompromiss abschwächen oder kippen wollen. Etwas stossend an der ganzen Diskussion ist, dass man auf der einen Seite Vorschläge bringt und auf der anderen Seite nur Ablehnung zu spüren ist. Hinter vorgehaltener Hand wird sogar mit dem Referendum gedroht. Aber offensichtlich will man die Vorlage gar nicht verbessern oder verändern. Vroni Thalmann-Bieri könnte ja einfach einen Antrag stellen, um das Bonus-Malus-System abzuschaffen, dazu ist keine Rückweisung notwendig. Wir führen heute eine etwas seltsame Diskussion. Die FDP-Fraktion lehnt den Antrag ebenso ab wie andere Anträge, die zu einer Veränderung dieses Kompromisses führen.

Helen Affentranger-Aregger: Die Mitte-Fraktion lehnt den Antrag aus demselben Grund ab wie die GLP-Fraktion. Auch im Gebrauch gibt es keine emissionsfreien Fahrzeuge. Wenn die SVP-Fraktion konsequent wäre, müsste sie diesem Antrag zustimmen. Das würde bedeuten, dass auf der anderen Seite für wenige Autos ein Malus bezahlt werden müsste. Der Malus finanziert den Bonus. Wenn weniger Autos einen Bonus erhalten, muss für weniger Autos ein Malus bezahlt werden. Ich kann André Marti beipflichten: Man will an der Vorlage gar nichts ändern oder verbessern. Man hätte Anträge stellen können zu den Themen, die man nicht gut findet. Aber dann hätte man auch keine guten Argumente mehr gehabt, um die Vorlage

abzulehnen.

Für den Regierungsrat spricht Justiz- und Sicherheitsdirektorin Ylfete Fanaj.

Ylfete Fanaj: Ein Ziel der Vorlage ist, dass das Steuermodell technologieneutral sein soll. Mit dieser Formulierung würden aber bestimmte Antriebstechnologien ausgeschlossen, namentlich die PHEV. Samuel Zbinden hat die Studie aus dem Kanton Wallis zitiert. Das war eine nichtwissenschaftliche Studie über den Treibstoffverbrauch von PHEV. Dabei ging es nicht um die Verkehrssteuer, sondern um die Förderung durch Kaufbeiträge beim Kauf eines Neuwagens. Das Setting der Studie war explizit auf die Topographie des Kantons Wallis und winterliche und vielfach kalte Bedingungen ausgelegt. PHEV können mit richtigen Fahrprofilen, regelmässiger Aufladung und wachsender Reichweite der Systeme sehr wohl sehr effizient bewegt werden. Mit voller Batterie lassen sich mit einem modernen PHEV ansprechende Distanzen von bis zu 80 Kilometern elektrisch zurücklegen, ohne dass auch nur einmal der Verbrennungsmotor anspringt. Dieser Antrag würde dem Ziel der Technologieneutralität und Technologieoffenheit widersprechen. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 23 Stimmen ab.

Simone Brunner zieht den nachfolgenden Antrag zurück.

Antrag Simone Brunner zu § 14 Abs. 1 lit. b (neu): deren CO₂-Emissionen höher sind als der jeweils aktuelle Zielwert des Bundes gemäss Anhang 4a der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 30. November 2012.

Antrag Vroni Thalmann-Bieri: Ablehnung.

Für die Kommission Wirtschaft und Abgaben (WAK) spricht Kommissionspräsident Guido Müller.

Guido Müller: Dieser Antrag ist der VBK vorgelegen und fand bei der Schlussabstimmung über die gesamte Vorlage keine Zustimmung. Die VBK hat den Antrag somit mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Vroni Thalmann-Bieri: Die Botschaft ist ein Papiertiger, und das effektive Ziel der Ökologisierung wird damit nicht erreicht. Wir müssen gar nicht darüber diskutieren. Wenn die Vorlage vom Bund kommt, ist es so, wie es ist. Deshalb ist auch das Bonus-Malus-System nicht der richtige Weg, sondern verschafft nur unnötige Arbeit. Man kann also bewusst darauf verzichten. Warten wir also auf den Bund. Hätte wirklich jemand sein Elektroauto nicht gekauft, weil er keinen Bonus erhalten hätte? Manchmal verstehe ich Ihre Ideologie wirklich nicht. Wir wissen auch, wie hoch die Strompreise inzwischen sind. Es wurde von 40 Franken gesprochen, mittlerweile sind wir bei 400 Franken angelangt. Diese falsche Rechnung stammt nicht vom Kanton Luzern, sondern das ist weiter oben passiert. Aber es ist doch oft so, dass etwas, das wir vorhersagen, meistens nicht so eintrifft. Deshalb ist das bewährte System das beste. Ich bitte Sie, dem Ablehnungsantrag zuzustimmen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 75 zu 29 Stimmen ab.

In der Gesamtabstimmung stimmt der Rat der Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 76 zu 29 Stimmen zu.