

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Vormittag), 16. Juni 2021 / Mercredi matin, 16 juin 2021

Sicherheitsdirektion / Direction de la sécurité

**61 2019.POMSVSA.216 Gesetz
Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) (Änderung)**

**61 2019.POMSVSA.216 Loi
Loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) (Modification)**

2. Lesung / 2^{nde} lecture

Grundsatzdebatte / Débat de principe

Le président. Voilà, Mesdames, Messieurs, chères et chers collègues, je vous invite à prendre place. Nous allons poursuivre le programme. Je salue la présence de M. le conseiller d'Etat Philippe Müller et de ses collaborateurs. Eine kleine Info über das Zeitbudget: Wir sind 85 Minuten verspätet, das heisst, dass wir keine Reserve mehr haben. Falls Sie morgen früher als 16 Uhr fertig sein wollen, müssen Sie ein bisschen Gas geben (*Heiterkeit / Hilarité*), sonst ...

Nous sommes à présent au point numéro 61. Il s'agit de la deuxième lecture de la loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV). Le débat est libre et je laisse la parole en introduction à M. le député Schär pour la CSéc.

Art. T2-2 Abs. 2 / Art. T2-2, al. 2

Antrag SiK (Schär, Schönried)

Eine Erhöhung des Reinertrags gemäss Absatz 1 kann der Regierungsrat zum Zeitpunkt des Inkrafttretens nur vorsehen, sofern ein Ausgleich ~~bei der Einkommenssteuer durch eine Anpassung der kantonalen Steueranlage~~ für natürliche Personen betragsmässig insgesamt in gleicher Höhe erfolgt.

Proposition CSéc (Schär, Schönried)

Il ne peut prévoir une hausse du produit net visé à l'alinéa 1 au moment de l'entrée en vigueur que dans la mesure où ~~l'impôt sur le revenu des ce dernier est compensé par un montant total équivalent obtenu au moyen d'une adaptation de la quotité d'impôt cantonale pour les personnes physiques est compensé par d'un montant équivalent.~~

Hans Schär, Schönried (FDP), SiK-Sprecher. In der 1. Lesung haben wir ein paar Artikel angepasst, ihnen gemäss der Mehrheit der SiK zugestimmt und sie überwiesen. Bei den Übergangsbestimmungen zu Art. T2-2 (neu) wurde der Rückweisungsantrag EVP/Wenger mit 111 zu 41 Stimmen angenommen. In der SiK haben wir uns die Revision dieses Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) noch einmal angeschaut. Niemand hat einen Rückkommensantrag zu den geänderten Artikeln gestellt. Wir haben also nur noch den zurückgewiesenen Artikel T2-2 beraten. Der Rückweisungsantrag lautet: «Artikel T2-2 ist so zu formulieren, dass 40 Mio. einmalig auf die Einkommensteuer umgelegt werden und keine zukünftige Abhängigkeit der Gesetze errichtet wird.»

Eine buchstabengetreue Umsetzung des Wortlauts von Absatz 2 – «ein Ausgleich bei der Einkommenssteuer für natürliche Personen» – liesse sich eigentlich nur durch eine Anpassung des Tarifs

im Steuergesetz (StG) machen. Das hätte eine Änderung des StG zur Folge. Eine Anpassung des Tarifs würde auch die Erträge der Gemeinden und die Kirchensteuer betreffen. Das war aber nie das Ziel dieser Vorlage. Die Motorfahrzeugsteuer ist nur eine kantonale Steuer. Es ist vorgesehen, dass die Kompensation durch eine Anpassung der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen erfolgt und somit nur den kantonalen Finanzhaushalt betreffen soll. Dementsprechend haben wir den Absatz 2 wie folgt angepasst: «Eine Erhöhung des Reinertrags gemäss Absatz 1 kann der Regierungsrat zum Zeitpunkt des Inkrafttretens nur vorsehen, sofern ein Ausgleich durch eine Anpassung der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen betragsmässig insgesamt in gleicher Höhe erfolgt.» Mit diesem Absatz 2 zu Art. T2-2 (neu) erfüllen wir die Forderungen des Rückweisanspruchs. Der Regierungsrat kann bei der erstmaligen Festlegung der Steueranteile gemäss Artikel 7 die nötigen Änderungen der kantonalen Steueranlage bestimmen.

Die SiK stimmt den Änderungen von Artikel T2-2 Absatz 2 mit 12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen zu.

Le président. M. le conseiller d'Etat ne souhaite pas prendre la parole à ce stade. Je vais donc entrer dans le traitement de la loi si personne ne souhaite s'exprimer. – Si, Monsieur le Député Knutti, vous avez la parole.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP), Fraktionssprecher. Ich möchte hier trotzdem noch kurz im Namen der SVP-Fraktion zu diesem sogenannten Umverteilungsgesetz ein paar Worte verlieren. Die SVP-Fraktion ist bei dieser Steueranlage, bei der Anpassung oder Senkung dieser 40 Mio. Franken gespalten. Grundsätzlich stehen wir für weniger Steuern, Gebühren und Abgaben ein; das möchte auch ein Teil unserer Fraktion hier zum Ausdruck bringen. Wir sagen auch, dass jede Senkung von Steuergeldern richtig und wichtig ist. Es ist zwingend, dass diese 40 Mio. Franken zurück an die Bevölkerung gegeben werden müssen.

Es gibt aber auch eine andere Sichtweise eines Teils unserer Fraktion, die sagt, dass es sich jetzt hier um ein Umverteilungsgesetz handelt, wie es ja auch in ähnlicher Weise beim Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Gesetz) hätte gemacht werden sollen. Dieses wurde von der Bevölkerung klar ... – oder zumindest wurde es abgelehnt; so klar war es nicht. Wir müssen uns schon überlegen, ob das der Weg sein kann: dass wir einfach Gesetze oder Abgaben einziehen, indem man jetzt eben die Motorfahrzeugsteuer erhöhen will. Auf der anderen Seite verteilt man dann als «Zückerli» diese 40 Mio. Franken. Das klingt gut, das ist modern. Aber ob es am Ende wahnsinnig viel bringt, ist dann eben die andere Frage. Es wurde hier ja suggeriert, als wir die Motion von Kollege Trüssel (M 171-2018) besprochen haben, dass dies eine *ganz* gute Sache sei und dass man dann 40 Mio. Franken an die Bevölkerung zurückgeben könne. Man muss sich fragen, wie gerecht dieses Geld schlussendlich verteilt wird. Wir haben keine Gewähr dafür, wie diese Steuergesetzrevision am Ende ausfallen wird. Ich habe mit Steuerexperten gesprochen, die mir gesagt haben: «Sehen Sie, am Ende kommt es darauf an, in welcher Progressivität ein Bürger ist.» Vielleicht spürt er am Schluss praktisch nichts von dieser sogenannten Steuererleichterung über 40 Mio. Franken. Dann sind wir so weit, dass diejenigen mit niedrigen Einkommen mehr für die Motorfahrzeugsteuer zahlen; von der Steuererleichterung merken sie dann nichts. Diejenigen mit einem höheren Einkommen kommen in einen höheren Genuss dieser sogenannten Steuererleichterung über 40 Mio. Franken. Das finden wir natürlich auch ungerecht. Wir müssen genau hinsehen, ob wir das weiterhin zulassen wollen. Ich habe es gesagt: Umverteilung tönt gut. Man nimmt es hier und gibt es Ihnen dort zurück. Am Ende erhalten es die Falschen. Da kann ein Teil der SVP nicht mithelfen.

Dazu kommt auch noch: Welchen administrativen Aufwand lösen Sie mit diesem Gesetz aus? Wahrscheinlich braucht es eine Personalaufstockung, damit man dann die 40 Mio. Franken irgendwie verteilen kann. Das kann auch nicht Ziel, Sinn und Zweck einer solchen Beratung sein. Ich musste schon ein wenig Schmunzeln, als ich am letzten Samstagabend die Kollegin der SP, Nationalrätin Jaqueline Badran, hörte, die zum CO₂-Gesetz sagte, dass die Bevölkerung halt nicht gemerkt habe, dass man mit dem CO₂-Gesetz hätte Geld verdienen können. Ja, es kommt mir schon so vor: Wer muss denn eigentlich zahlen? Man könnte ja meinen, es müsse gar niemand zahlen,

wenn alle mit solchen Gesetzesberatungen Geld verdienen können. Hier sieht es genau gleich aus: Der Autofahrer zahlt. Dann wäre es meiner Auffassung nach auch ehrlich, wenn man sich hinstellen und sagen würde: «Sehen Sie, wir wollen, dass der Autofahrer mehr zahlt, und zwar 40 Mio. Franken», und hier nicht scheinheilig tut und sagt: «Sie erhalten dann all das Geld wieder zurück!» Das ist nicht ehrliche Politik. Deshalb wird ein Teil der SVP diesem Artikel nicht zustimmen können. Ein Teil ist – wie ich es am Anfang gesagt habe – für die Senkung der Steueranlage und wird dem zustimmen können.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne), Fraktionssprecher. Im Zweckartikel wird erklärt, wofür die Einnahmen für die Motorfahrzeugsteuer verwendet werden sollen. Leider reichen die Steuern, die wir durch die Motorfahrzeugsteuer generieren können, nicht, um diesen Zweckartikel erfüllen zu können. Im Jahr 2013 wurde die Motorfahrzeugsteuer um 100 Mio. Franken gekürzt. Jetzt wollen wir sie mit dem vorliegenden Gesetz wieder um 40 Mio. Franken erhöhen, diese 40 Mio. Franken aber gerade wieder verteilen. Wir sehen nicht ein, dass der Kanton sich das leisten kann. Wir anerkennen jedoch, dass die Motion Trüssel (M 171-2018) von diesem Rat überwiesen wurde. Deshalb wird es bei der grünen Fraktion ein «jamaika-mässiges» Abstimmen geben: Wir haben Leute, die zustimmen werden, wir haben Leute, die diesen Artikel ablehnen, und wir haben auch Leute, die sich enthalten werden.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP), Fraktionssprecherin. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion steht voll und ganz hinter dem Ziel dieser Gesetzesrevision. Mit einem Lenkungseffekt sollen die Menschen auf eine klimafreundliche Mobilität umsteigen. So soll der CO₂-Ausstoss reduziert werden. Wir unterstützen dies auf der ganzen Linie. Wir haben in der 1. Lesung dieser Gesetzesrevision mit gezielten Anträgen versucht, die Gesetzesvorlage noch ein wenig in die Richtung einer stärkeren Lenkung zu bringen. Dafür fanden wir keine Mehrheiten. Das ist so, und wir betrachten diese Gesetzesrevision trotzdem als eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem heute geltenden Recht.

Heute steht noch dieser Übergangsartikel T2-2 zur Debatte. Dieser Artikel ist für uns ein bisschen der Pferdefuss dieser an sich gelungenen Revision. Wir haben die Koppelung an eine Steuersenkung für natürliche Personen von Anfang an als systemfremd und inhaltlich falsch bezeichnet. Wir möchten diese Mehreinnahmen nicht einfach wieder in der Form von Steuersenkungen zurückgeben, sondern wir möchten, dass mit diesen Mehreinnahmen wirklich die verursachten Kosten des motorisierten Strassenverkehrs – inklusive externe Kosten – abgedeckt werden. Heute zahlt das die Allgemeinheit. Oder wir wollen den umweltfreundlichen Verkehr fördern, oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wir anerkennen, dass der Artikel – so, wie er jetzt vorliegt – in der Formulierung zumindest präzisiert wurde. Aber inhaltlich lehnen wir ihn grossmehrheitlich ab.

Die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist sich aber auch ihrer Verantwortung bewusst, damit das Gesetz hier in diesem Rat in der Schlussabstimmung eine Mehrheit findet. Wir lehnen deshalb diesen Übergangsartikel nicht geschlossen ab. Der Vorredner sprach bildlich von Jamaika; ich würde sagen, dass wir abstimmen wie ein bunter Strauss. Es ist für unser schon ein wenig eine Kröte, die wir hier schlucken, aber im Sinne einer konstruktiven Ausgangslage für die spätere Schlussabstimmung sind wir bereit dazu.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Fraktionssprecher. Die grünliberale Fraktion stellt sich hinter diesen Antrag der deutlichen Mehrheit der Kommission und unterstützt die Gesetzesvorlage so, wie sie jetzt vorliegt. Die Verknüpfung der Strassenverkehrs- und Einkommenssteuer ist sicher ein zentrales Element, das jetzt für Diskussionsstoff sorgt – das war zu erwarten. Ich bitte wirklich insbesondere die beiden grossen Fraktionen, die am Anfang ein S haben, sich ihrer Verantwortung ein wenig bewusst zu sein. Ich beginne einmal mit der grösseren Fraktion: Man kann doch nicht als Fraktion einer Volkspartei für eine Steuererhöhung sein. Das ist einfach nicht plausibel. Und der sozialdemokratischen Fraktion gebe ich zu bedenken, dass diese Revision mehr als nur gefährdet ist, wenn diese Steuererhöhung so durchkäme, und wenig Chancen hat, eine allfällige Volksabstimmung zu überleben; sie wäre schon in der Schlussabstimmung gefährdet. Das ist also ein Spiel mit dem Feuer. Es ist ein wohlaustarierter Kompromiss. Ich gebe dem Rat auch zu bedenken, dass er mit

der Überweisung des Vorstosses von Alt-Grossrat Trüssel (M 171-2018) das, was jetzt gemacht wurde, schon verlangt hat. Ich finde es sehr problematisch – auch wenn man das darf, das ist so –, wenn man jetzt die ganze Vorarbeit der Direktion und der vorberatenden Kommission für Politmanöver braucht und diese Sache versenkt. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch der vorberatenden Direktion, Regierungsrat Müller und der Kommission für diese Arbeit danken: Das ist eine sehr souveräne Arbeit, und die Formulierung, wie sie jetzt in den Übergangsbestimmungen vorliegt, ist schlüssig. Das wurde sogar von denjenigen attestiert, die es ablehnen.

Ich komme noch kurz auf das furiose Eingangsvotum des geschätzten Kollegen Knutti zu sprechen. In dieser Vorlage ist ja das Reizwort CO₂. Man muss sich bewusst sein, dass wir natürlich im Vergleich zu diesem Bundesgesetz – sehen Sie schon nur, wie dick es war – hier eine sehr viel einfachere Variante haben. Es ist eine Revision einer bestehenden Steuer, die es schon immer gab und welche die Besonderheit hat, dass sie zweckgebunden ist – das ist ja sonst nicht so. Das kann man nicht mit einem derart komplexen Gesetz vergleichen. Die Komplexität der Vorlage war einer der Gründe, weshalb sie dann in der Volksabstimmung knapp scheiterte; es war aber auch kein Zufallsentscheid. Das gibt es einfach. Ich bedauere das zwar, aber das ist jetzt nicht das Thema. Ich bin klar der Meinung, dass hier eine einfache Variante gewählt wurde. Aus der Umgebung von Regierungsrat Müller oder von ihm selber wurde immer klar gesagt: «Wir wollen kein System, das administrativ aufwendig ist.» Er hat diesbezüglich auch recht. Das heisst, dass die Massenverfügungen, die diese Steuer auslöst, so erhalten bleiben sollen. Man will das nicht so verkomplizieren, dass es viele Stellen braucht. Das wurde eben gerade abgelehnt, und es ist auch nicht ganz fair, der Direktion, die das ausgearbeitet hat, jetzt diesen Vorwurf zu machen. Sie hat sehr grossen Wert darauf gelegt, dass das Steuersystem aus verwaltungstechnischer Sicht möglichst *einfach* handhabbar ist. Das ist zu begrüßen.

Unter dem Strich empfehle ich dem Rat dringend, diese Vorlage so zu überweisen. Alle Manöver werden einfach dazu führen, dass sie Schiffbruch erleidet. Ich spüre das im kleinen – fast schon im grossen – Finger. Das wird nicht zum Erfolg führen. Sie müssen sich einfach Ihrer Verantwortung bewusst sein in den beiden grossen Fraktionen. Sie dürfen diese Vorlage zwar bodigen; die Verantwortung liegt dann einfach bei Ihnen. Ich rede Ihnen also ein bisschen ins Gewissen, liebe S und S, und bin klar der Meinung, dass der Rat zum Schluss kommen sollte, dass man jetzt das Kommissionsvotum, das auch deutlich ist, und die Arbeit der Direktion wertschätzen sollte, und dass man diese Verknüpfung, wie sie der Rat bei der Motion Trüssel, die diese Revision ausgelöst hat, schon einmal ausdrücklich gewünscht hat, machen sollte. Ich habe es in diesem Sinn ziemlich emotionslos gemacht, aber ein Versenken dieses Gesetzes wäre auf Deutsch gesagt wirklich ein bisschen ein «Plämu».

Le président. Avant de donner la parole à M. le député Reinhard, j'aimerais vous prier de parler un tout petit peu moins fort s'il vous plaît. Es gibt zu viel Lärm in diesem Saal, danke. Monsieur le Député, vous avez la parole.

Carlos Reinhard, Thun (FDP), Fraktionssprecher. Wir teilen die Meinung der Kommissionsmehrheit. Wir sind für diese Gesetzesrevision und für das, was hier vorliegt. Alles, was in der 1. Lesung überwiesen wurde, ist jetzt eingebaut. Für uns ist schon wichtig, dass das mit der Übergangsbestimmung – die Einheit der Materie – zusammenbleibt und dass es keine Trennung gibt zwischen der Gebührenerhöhung und der Steuersenkung für natürliche Personen. Ich warne schon vor den Experimenten, das zu trennen, die von der linken Seite vielleicht ins Auge gefasst werden, und davor, hier eine Gebührenerhöhung ohne Steuersenkung zu machen. Ich glaube, dass das Volk schon ein paar Mal gesagt hat, dass das nicht erwünscht ist. Wenn Sie auf diese Experimente eingehen wollen, machen Sie das, aber dann werden wir einfach auch diese leichte Ökologisierung durch diese Gebührenerhöhung bei den Strassenfahrzeugen nicht so schnell haben. Uns überzeugt auch, dass die gewerblichen Nutzfahrzeuge von dieser Gebührenerhöhung nicht betroffen sind.

Ausserdem noch eine kleine Korrektur zuhanden von Kollege Knutti: Ich bin der Überzeugung, dass es dafür keine Steuergesetzesrevision braucht. Es ist nämlich eine Änderung der kantonalen Steueranlage. Das kann man einfach anlässlich der Budgetgenehmigung 2022 einführen. Hier jetzt

Angst zu machen, dass es dann noch eine riesige Sache beim Steuergesetz gibt ... – das stimmt hier nicht. Ich bitte Sie, das Gesetz so, wie es jetzt von der Mehrheit vorliegt, zu unterstützen; wir machen das auch. Ich finde das eine gute Vorlage.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte), Fraktionssprecher. Ich kann mich meinen beiden Vorrednern 1:1 anschliessen. Die Mitte-Fraktion hat einstimmig beschlossen, das BSFG anzunehmen. Auch der von der Kommissionsmehrheit eingeflossene Antrag betreffend die Festlegung der Steueranteile gemäss Artikel 7 Absatz 2 ist in der Mitte-Fraktion selbstverständlich auf offene Ohren gestossen. Wir stimmen dem einstimmig zu. Mit diesem Vorschlag kann jetzt auch die mit der Motion Trüssel (M 171-2018) gewollte Revision der Motorfahrzeugsteuer und die anvisierte Steuereinsparung von 40 Mio. Franken erreicht werden. Alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler könnten bei entsprechender und wiederholter Senkung dieser Steueranlage per 2022 mit einer individuellen Steuerersparnis rechnen. Ich wäre also wirklich froh, wenn man jetzt dieser Motion folgen könnte – mit diesem Artikel, dieser Änderung, die absolut Sinn macht.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP), Fraktionssprecher. Für die EVP hat sich bekanntlich der letzte Knoten dieses Gesetzes gelöst. Wir werden diesem Gesetz so, wie es jetzt vorliegt, zustimmen. Dass es für uns auch unschöne Dinge enthält – wie die Motion Trüssel (M 171-2018), für die wir uns nicht erwärmen konnten –, akzeptieren wir, und wir werden diesem Gesetz wie es vorliegt zustimmen. Ich bitte Sie um Vernunft, damit wir die Ziellinie nach der vielen Vorarbeit auch erreichen werden.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU), Fraktionssprecher. Die EDU-Fraktion anerkennt und schätzt die technologische Entwicklung im Bereich der Fahrzeuge. Wir unterstützen die Idee und den Gedanken, dass wir bessere ökologische Möglichkeiten anwenden dürfen. Das vorliegende Besteuerungsgesetz bietet jetzt eine ausgeglichene Grundlage, auf die technologische Situation einzuwirken, und entspricht dieser – aus unserer Sicht mit einer akzeptablen Erhöhung der Steuern. Wir haben auch ein gewisses Verständnis für all die Fragen zur Umverteilung, die wir jetzt gehört haben. Unserer Fraktion ist es ausserordentlich wichtig, dass der Punkt 4 der Motion Trüssel (M 171-2018) – genau wie die anderen drei Punkte – exakt umgesetzt wird. Deshalb unterstützen wir die Ausformulierung gemäss der Mehrheit der Kommission.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Einzelsprecher. Zur Offenlegung: Ich vertrete hier auch die Sicht des Verkehrs-Clubs (VCS) des Kantons Bern, den ich präsidiere. Die vorliegende Fassung des BSFG würde ich nicht unbedingt als Kompromiss bezeichnen, sondern als absolute Minimallösung. Die 40 Mio. Franken Mehreinnahmen ermöglichen eine etwas bessere Abdeckung der Kosten für den unterfinanzierten Strassenunterhalt. Notwendig wäre deutlich mehr. Das neue Gesetz hat aber ein paar gute Punkte: Die Gewichtung von Gewicht und CO₂ ist ausgewogen, sie ermöglicht eine faire Besteuerung der Elektromobilität ohne spezielle Förderung, und vor allem übermotorisierte, schwere Dreckschleudern werden mehr besteuert. Es ist ökologischer und insgesamt also ein wenig besser als das bestehende Gesetz. Ich würde die Lenkungswirkung als klein bezeichnen, aber darum geht es nicht. Auch die Umverteilung ist sehr minimal; kleine Fahrzeuge werden teilweise sogar weniger Steuern zahlen müssen.

Wir unterstützen das Gesetz, weil es letztendlich gerechter ist, verursachergerechter. Die 40 Mio. Franken gerade wieder für die Senkung der Steuern zu verwenden, ist nicht wirklich eine gute Idee, besonders in Zeiten der kommenden Corona-Haushaltsdefizite. Aber darüber wurde schon viel diskutiert und vorher entschieden. Wir bitten um ein Ja für das Gesetz. Der VCS wird sich auch bei einer allfälligen Abstimmung dafür einsetzen.

Urs Graf, Interlaken (SP), Einzelsprecher. Ich habe mich damals bei der Motion Trüssel (M 171-2018) sehr für seine Idee eingesetzt und habe dann gesagt, dass genau so zukunftsfähige, ökologische Produkte und Änderungen durchgesetzt werden müssen: indem man etwas gibt – auch wenn man das vielleicht nicht so gerne macht – und dafür etwas bekommt. Hier ist es jetzt der Fall, dass einzelne nicht so zufrieden sind mit dem, was in diesem Gesetz ausgestaltet wurde. Aber ich möch-

te darauf hinweisen, dass dieser Kompromiss damals so zustande kam; deshalb werde ich jetzt Wort halten und Ja stimmen.

Philippe Müller, SID-Direktor. Ich erlaube mir ein Fazit aus der Sicht der Regierung. Ich möchte zuerst dem Grossen Rat und der SiK für die engagierte Debatte und die verbreitet wohlwollende Aufnahme der Vorlage danken. Der Regierungsrat hat bei der Ausarbeitung auf eine ausgewogene und praxisnahe Umsetzung geachtet. Die Anliegen aus der Motion 171-2018 von Alt-Grossrat Trüssel, die Sie, liebe Grossrätinnen und Grossräte, überwiesen haben, wurden durch den Regierungsrat vollständig aufgenommen. Die bisherige Besserstellung von schweren und damit in der Regel schadstoffreicheren Fahrzeugen wird beseitigt. Die ökologische Signalwirkung in der Öffentlichkeit ist nicht zu unterschätzen, und eine zusätzliche Sensibilisierung der Bevölkerung für schadstoffärmere Fahrzeuge ist einer der beiden grossen positiven Effekte dieser Vorlage. Gleichzeitig wird das Gewerbe – insbesondere auch die Landwirtschaft – durch diese Vorlage nicht belastet. Elektrofahrzeuge boomen, und es gibt gefühlt wöchentlich neue interessante Modelle, die auf den Markt kommen, sowohl für die Stadt als auch für das Land und für die Bergregionen – sogar für die Berner Regierung durfte ich ein «Elektrowägli» aussuchen. Auch steuerlich hat die Vorlage einen positiven Effekt. Die Steuern für natürliche Personen können gesenkt werden. Gleichzeitig bleiben die Motorfahrzeugsteuern auf einem akzeptablen Niveau. Mit der Gesetzesvorlage, wie sie Ihnen durch den Regierungsrat und die Kommissionsmehrheit unterbreitet wird, ist die steuerliche Kompensation sichergestellt. Die Verknüpfung in der Übergangsbestimmung ist wasserdicht. Ich bitte Sie, dieser zuzustimmen und die Vorlage nicht zu gefährden, wie das unter anderem von Grossrat Ritter richtig gesagt wurde. Und es braucht für die Umsetzung auch kein zusätzliches Personal, wie Grossrat Knutti befürchtet hat. Es passiert hier also nicht der gleiche Fehler wie beim CO₂-Gesetz, das überladen war. Die Gesamtsteuerbelastung steigt nicht und es gibt keine unnötigen Benachteiligungen – Stichwort Gewerbe, Landwirtschaft, Pistenfahrzeuge oder Veteranenfahrzeuge. Trotzdem erreichen wir eine ökologische Verbesserung. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Le président. Bien, nous allons traiter la loi à présent.

Detailberatung / Délibération par article

I.

Titel / Titre

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 1 (betrifft nur den französischen Text) / (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 2 (Titel) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 2 (titre) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

2.1 (Titel) (neu) / 2.1 (titre) (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 2 Abs. 1 (betrifft nur den französischen Text) / Art. 2, al. 1 (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 2 Abs. 2 (neu) / Art. 2, al. 2 (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 3 (Titel) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 3 (titre) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 (Einleitungssatz) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 3, al. 1 et al. 2 (Phrase d'introduction) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 3 Abs. 2 Bst. c / Art. 3, al. 2, lit. c

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 3 Abs. 2 Bst. d (Streichung) / Art. 3, al. 2, lit. d (suppression)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 2 Abs. 3 (neu) / Art. 2, al. 3 (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 4 (Titel) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 4 (titre) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 4 Abs. 1 / Art. 4, al. 1

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 4 Abs. 2 (Streichung) / Art. 4, al. 2 (suppression)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 4a (neu) / Art. 4a (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 5 (Titel) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 5 (titre) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 5 (Änderungen und Streichungen) / Art. 5 (amendements et suppressions)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 6a (neu), Art. 6b (neu), Art. 6c (neu), Art. 6d (neu) / Art. 6a (nouveau), art. 6b (nouveau), art. 6c (nouveau), art. 6d (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

2.2. (Titel) (neu) / 2.2. (titre) (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 7 (Änderungen) / Art. 7 (amendements)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 8 (Änderungen und Streichung) / Art. 8 (amendements et suppression)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 8a (neu) / Art. 8a (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 9 (Änderungen) / Art. 9 (amendements)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 10, 11, 12a, 12b, 12c, 12d (Streichung) / Art. 10, 11, 12a, 12b, 12c, 12d (suppression)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 14a (neu) / Art. 14a (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 17 (Streichung) / Art. 17 (suppression)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 17a (titre) (betrifft nur den französischen Text) / Art. 17a (titre) (ne concerne que le texte français)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 17a, Art. 18 / Art. 17a, art. 18

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

3a (Titel) (neu) / 3a (titre) (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 18a (neu) / Art. 18a (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 19, 19a und 19b / Art. 19, 19a et 19b

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 19c (neu) / Art. 19c (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. 21

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. T2-1 (neu) / Art. T2-1 (nouveau)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Art. T2-2 (neu) Abs. 1 und Abs. 2 / Art. T2-2 (nouveau), al. 1 et al. 2

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

II. (Keine Änderung anderer Erlasse) / (Aucune modification d'autres actes)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

III. (Keine Änderung anderer Erlasse) / (Aucune modification d'autres actes)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

IV. (Inkrafttreten / Entrée en vigueur)

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Titel und Ingress / Titre et préambule

Stillschweigende Annahme / Adoption tacite

Le président. Est-ce que quelqu'un souhaite encore prendre la parole avant le vote final ? Monsieur le Conseiller d'Etat ? – Non.

Nous allons donc voter sur ce point 61 de l'ordre du jour : les député-e-s qui acceptent ces modifications législatives votent oui, celles et ceux qui les rejettent votent non.

Schlussabstimmung / Vote final

2019.POMSVSA.216: 2. Lesung / 2^{nde} lecture

Annahme / Adoption

Ja / Oui	101
Nein / Non	43
Enthalten / Abstentions	1

Le président. Vous avez accepté ces modifications législatives en deuxième lecture de la LIV.

Hinweis der Tagblattredaktion: Später in dieser Sitzung wird ein Wiedererwägungsantrag zum Traktandum 61 gestellt und beraten; siehe Traktandum 64 / Geschäft 2021.SIDGS.28.

Remarque de l'équipe de rédaction du Journal : une proposition de reconsidération sur le point 61 de l'ordre du jour est présentée et discutée plus tard au cours de cette séance ; voir point 64 de l'ordre du jour / affaire 2021.SIDGS.28.