

Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne

Donnerstag (Vormittag), 11. März 2021 / Jeudi matin, 11 mars 2021

Sicherheitsdirektion / Direction de la sécurité

34 2019.POMSVSA.216 Gesetz
Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) (Änderung)

34 2019.POMSVSA.216 Loi
Loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) (Modification)

1. Lesung / 1^{re} lecture

Detailberatung / Délibération par article

Fortsetzung / Suite

Präsident. *(Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.)* Guten Morgen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrter Herr Regierungsrat, geschätzte Anwesende auf der Tribüne und im Saal, ich begrüsse Sie herzlich zur Donnerstagssitzung der ersten Woche Frühlingssession. Ich hoffe, dass Sie gestern noch einen schönen Abend hatten und heute gut angereist sind, es soll ja etwas stürmisch werden vom Wetter her. Ich gehe davon aus, dass es nur draussen stürmisch wird und nicht auch hier im Saal bei uns.

Wir hatten vorhin noch Bürositzung. Ich möchte noch zwei Informationen absetzen: Wir liegen im Moment rund zwei Stunden hinter dem Zeitplan. Ich schaue jetzt, wie sich das in den nächsten Tagen entwickelt und hoffe, am Dienstagabend oder sonst am Mittwoch schon verbindlichere Aussagen fürs Programm der dritten Sessionswoche machen zu können. Ausserdem haben wir uns auch mit der Sommersession auseinandergesetzt. Wir sind so verblieben, dass wir bis Ende April einen Entscheid zu treffen haben wegen der Durchführung und vor allem wegen des Durchführungsorts der Sommersession.

Art. 4a (neu) Abs. 1 Bst. c (neu) / Art. 4a (nouveau), al. 1 lit. c (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried)

Steuerbefreiungen

¹ Steuerfrei sind

Pistenfahrzeuge

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried)

Exonération de la taxe sur la circulation routière

¹ Sont exonérés de la taxe sur la circulation routière

les dameuses

Antrag SiK-Minderheit (Veglio, Zollikofen) und Regierungsrat

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Veglio, Zollikofen) et du Conseil-exécutif

Droit en vigueur

Präsident. Somit kommen wir zu den Traktanden. Wir sind bei Artikel 4a (neu) Absatz 1 Buchstabe c verblieben. Wir haben dort einen Antrag der SiK-Mehrheit, vertreten durch den Sprecher, Grossrat Schär, und einen Antrag der SiK-Minderheit vertreten durch Grossrätin Veglio. Dem Minderheitsantrag hat sich auch die Regierung angeschlossen. Ich gebe zuerst dem Sprecher der SiK-Mehrheit, Grossrat Hans Schär, das Wort. *(Grossrat Schär spricht von seinem Platz aus, Grossrätin*

Veglio kommt nach vorne ans Rednerpult. / Le député Schär prend la parole depuis son siège ; la députée Veglio s'avance jusqu'à la tribune.)

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher SiK-Mehrheit. Es geht ja hier um die Befreiung der Pistenfahrzeuge, damit die keine Steuern mehr bezahlen müssen. Ich kann sagen, dass es Themen gab in der SiK, die wir länger und intensiver diskutiert haben als die Pistenfahrzeuge. Kurzerhand haben wir der Befreiung der Pistenfahrzeuge zugestimmt mit 8 Ja zu 7 Nein.

Präsident. Das ist jetzt schnell gegangen. Grossrätin Veglio ist aber auch schon hier. Sie vertritt die SiK-Minderheit. Bitte, Grossrätin Veglio, Sie haben das Wort.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP), Kommissionssprecherin SiK-Minderheit. Es ist effektiv so, wir haben nicht lange über die Pistenfahrzeuge beziehungsweise die Steuerbefreiung diskutiert. Die Kommissionsminderheit lehnt diese aber ab, weil die Vorlage schon heute eine reduzierte Steuer von einem Viertel vorsieht und gemessen am Schadstoffausstoss finden wir diese Besteuerung richtig. Aber es gab keine grossen Diskussionen und wir sind dann, wie es der Mehrheitssprecher sagte, unterlegen. *(Die Grossrätin wendet sich zum Präsidenten. / La députée se tourne vers le président.)* Soll ich gleich noch das Fraktionsvotum anfügen um Zeit zu sparen? Genau, das mache ich gerne.

Also, für die Fraktion SP-JUSO-PSA: Auch meine Fraktion ist grundsätzlich gegen eine Steuerbefreiung, hat da aber nicht allzu grosse Emotionen drin. Wir haben es schon anlässlich der Motion von Jakob Schwarz (*M 067-2017*) im 2017 inhaltlich diskutiert und waren etwas gespalten. Es gibt dafür und dagegen. Ich möchte einfach inhaltlich vielleicht noch sagen, die Schweizer Skigebiete dürften sich an Österreich übrigens noch ein gutes Beispiel nehmen, weil dort über klimaneutrale Skigebiete wird diskutiert. Die sind zum Teil schon umgesetzt. Wir hier im Kanton Bern diskutieren noch über eine Steuerbefreiung der Pistenfahrzeuge, also da haben wir doch noch Potenzial. Für die SP ist dieser Punkt nicht zentral wichtig in diesem Gesetz. Wir wissen, das Damoklesschwert der Referendumsandrohung steht über uns, wir konzentrieren uns aufs Wesentliche. Ich denke, wir sollten die Klängen nicht auf Nebenschauplätzen kreuzen und deshalb wäre das höchste der roten Gefühle allenfalls eine Enthaltung. Ich sage auch gleich noch etwas zur Steuerbefreiung von motorisierten Rollstühlen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, diese unterstützen wir vollumfänglich.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Der erste Fraktionssprecher wurde vorhin schon erwähnt wegen seiner Motion, Grossrat Jakob Schwarz für die EDU.

Jakob Schwarz, Adelboden (EDU). Es ist tatsächlich so, wie die Vorrednerin sagte, ich habe mehr Emotionen bei diesem Geschäft. Gemäss Artikel 4 des Gesetzes, das wir jetzt beraten, sollen Fahrzeuge besteuert werden, die Strassenfahrzeuge sind und Fahrzeuge sind, die auf öffentlichen Strassen zum Einsatz kommen. Nun sind aber Pistenfahrzeuge keine Strassenfahrzeuge. Sie sind mit scharfen Raupen ausgerüstet und damit gemacht, um sich auf Schnee vorwärtszubewegen, sonst würden die Fahrzeuge die Strasse immens beschädigen. Dementsprechend sind die Fahrzeuge auch nicht auf öffentlichen Strassen im Einsatz. Der bekannte, aber auch schon etwas ältere Werbeslogan «Ich brauche keine Strassen» würde jetzt für Pistenfahrzeuge einmal zutreffen. Oder sind Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, auf der Strasse schon einmal einem Pistenfahrzeug begegnet? Zum Beispiel auf der Simmentalstrasse, dort können Sie einem Wolf begegnen oder Thomas Knutti mit dem Lastwagen, aber ganz sicher nicht einem Pistenfahrzeug. Es geht hier also eigentlich nicht um eine Ausnahme, sondern um die Korrektur einer ungerechtfertigten Steuer zu lasten einer finanziell, gerade in der jetzigen Situation, angeschlagenen Branche. Ich kann auch darauf hinweisen, dass wir nicht der einzige Kanton sind, auch die Kantone St. Gallen und Graubünden sehen diese Steuerbefreiung vor. Abgesehen davon, dass das Anliegen sachlich begründet ist, möchte ich denjenigen, welchen das Gesetz in einer Volksabstimmung durchbringen wollen, doch gut zu überlegen geben, ob es taktisch eventuell gut sein könnte, so ein Zückerchen, welches gerechtfertigt ist, einzubauen. Die EDU-Fraktion würde einstimmig den Mehrheitsantrag der Kommission unterstützen. Ich bitte Sie, das auch zu tun.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP). Ja, manchmal muss man dann halt taktisch ein Zückerchen verteilen. So ist auch meine Haltung. Jakob ist schon gestern zu mir gekommen und hat mir Aussichten

gemacht, die vielleicht wertvoll sein könnten. Persönlich habe ich das Gefühl, als Skifahrer wäre ich eigentlich bereit, auch Verantwortung zu übernehmen. Dann wäre es eigentlich auch richtig, dass man die Fahrzeuge besteuern würde, weil sie ja unsere Umwelt auch verschmutzen. Aber wir schon die Vorredner gesagt haben, ist es ein zu wenig gewichtiges Thema, als dass wir hier eine Riesensache daraus machen sollten. Eine knappe Mehrheit der EVP unterstützt das Anliegen dieser Steuerbefreiung der Pistenfahrzeuge.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Es ist wirklich ein Nebenschauplatz. Es geht hier im Kanton Bern um zirka hundert Fahrzeuge. Sie fahren nicht auf der Strasse, wie auch schon erwähnt wurde, und wir haben diesbezüglich wirklich keine grossen Emotionen. Man kann sie von der Steuer befreien oder sie zu einem Viertel besteuern, eigentlich spielt das eine marginale Rolle. Wir sind tendenziell für eine Steuerbefreiung.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Die grünliberale Fraktion schliesst sich nicht ganz geschlossen, aber mehrheitlich dem Mehrheitsantrag der Kommission an und unterstützt die Steuerbefreiung. Die Argumente, die Grossrat Schwarz vorgebracht hat, haben uns eigentlich davon überzeugt. Es ist nicht gerade ganz dasselbe, es sind mehr gewerbliche Fahrzeuge, die nicht auf öffentlichen Strassen sind. Ja, man kann natürlich über das Ökologische diskutieren. Das ist hier kaum ganz eingehalten, das ist ein Diskussionspunkt. Ich schliesse mich meinen Vorrednern an, es ist nicht gerade der entscheidende Artikel dieses Gesetzes. Wir würden hier die Mehrheitsfähigkeit des Gesetzes in den Vordergrund rücken und legen dem Rat nahe, hier der Mehrheit der Kommission zu folgen und diese Ausnahmebestimmung zu gewähren.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Die SVP unterstützt selbstverständlich den Mehrheitsantrag der Kommission, also, dass man die sogenannten Pistenfahrzeuge von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Für uns gibt es sehr gute und logische Gründe dafür. Der wichtigste Grund, der für uns natürlich zählt: Pistenfahrzeuge fahren keinen einzigen Kilometer auf der Strasse. Unser Strassennetz wird also nicht belastet. Pistenmaschine sind zur Pflege der Skipisten da und für diesen Einsatz. Ich denke aber auch, es ist ein gutes Zeichen für die Skigebiete, wenn man an diesen Winter denkt, es werden wahrscheinlich nicht so supergute Zahlen herauskommen von den Skiregionen, weil wir ja bekanntlich etwas Einschränkungen hatten. Deshalb sind wir klar der Meinung, dass jede Verbesserung der Rahmenbedingungen einen guten Beitrag leistet zur Stärkung unseres Wintertourismus. Auch wenn der Beitrag relativ klein ist, ist es ein gutes Zeichen für unsere Tourismusregionen im Kanton Bern, und ich bitte Sie deshalb um Annahme des Mehrheitsantrags.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte). Ich mache es kurz: Die Mitte-Fraktion unterstützt den Mehrheitsantrag einstimmig.

Hans Schär, Schönried (FDP). Ich gebe noch die Stellungnahme der FDP ab. Viele Voten haben Sie schon gehört. Aber nicht zuletzt haben wir die Motion von Jakob Schwarz seinerzeit unterstützt und stimmen der Befreiung der Pistenfahrzeuge einstimmig zu.

Präsident. Dann haben wir noch Einzelsprecherinnen und Einzelsprecher, das Wort hat Grossrat Matthias Matti.

Matthias Matti, Gelterfingen (Die Mitte). Ich wollte nicht nach vorne kommen, aber Grossrätin Veglio, das ist dann schon etwas weltfremd: «Nehmen Sie sich ein Vorbild an den Österreichern»! Ich möchte noch sagen, ich bin im Verwaltungsrat der Bergbahnen Gstaad, damit Sie auch wissen, woher das kommt. «Nehmen Sie sich Österreich als Vorbild»: Wer hat so viele Auflagen wie wir, wenn wir eine Bahn bauen wollen? Jede kleine Tanne wird neu platziert! Keine Verschiebung eines Quadratmeters oder Kubikmeters Erde ist bei uns erlaubt, alles wird kompensiert. Wir bauen auf jeder Station standardmässig Solarkollektoren obendrauf. Der Gast kann bei uns jeden CO₂-Ausstoss kompensieren, den er im Skigebiet verursacht. Wir machen Schneemessungen. Wir schauen, wo wie viel Schnee liegt, damit wir so wenig wie möglich Kilometer mit den Pistenfahrzeugen auf unserem Gelände herumfahren.

Meine Damen und Herren, wenn hier jemand ökologisch unterwegs ist, dann sind es die Skigebiete hier in der Schweiz. Nehmen Sie sich ja nicht ein Vorbild an Österreich, dort sieht das Ganze dann ganz, ganz anders aus. Pistenfahrzeuge fahren nicht auf der Strasse, eine Besteuerung von ihnen

ist absoluter Blödsinn, unterstützen Sie klar die Mehrheit hier in diesem Vorschlag.

Präsident. Ich gebe das Wort Regierungsrat Philippe Müller.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Die Regierung lehnt den Antrag ab, primär deshalb, weil vor dreieinhalb Jahren die Motion Schwarz, die das Gleiche wollte, ebenfalls abgelehnt wurde – wenn auch knapp. Es wäre also für die Regierung auch kein Weltuntergang, wenn der Antrag angenommen würde. Das sieht man unter anderem auch daran, dass es amtierende Regierungsräte gibt, die seinerzeit die Motion Schwarz (M 067-2017) unterstützten. (*Heiterkeit. / Hilarité.*)

Präsident. Jawohl. Wir kommen zur Beschlussfassung über den Artikel 4a neu Absatz 1 Buchstabe c (neu), Pistenfahrzeuge: Wer dem Antrag der SiK-Mehrheit folgen will, stimmt Ja, wer den Antrag der SiK-Minderheit und der Regierung annehmen will, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 4a [neu] Abs. 1 Bst. c; Antrag SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Veglio, Zollikofen] und Regierungsrat)

Vote (Art. 4a [nouveau], al. 1, lit. c ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] *contre* proposition de la minorité CSéc [Veglio, Zollikofen] et du Conseil-exécutif)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried)

Ja / Oui 110

Nein / Non 21

Enthalten / Abstentions 22

Präsident. Sie wollen keine Besteuerung der Pistenfahrzeuge, Sie leisten dem Antrag der SiK-Mehrheit Folge, mit 110 Ja- gegen 21 Nein-Stimmen bei 22 Enthaltungen.

Art. 4a (neu) Abs. 2 / Art. 4a (nouveau), al. 2

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 5 Randtitel (betrifft nur den französischen Text) /

Art. 5, titre marginal (ne concerne que le texte français)

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 5

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Die Normalsteuer bemisst sich nach dem Gesamtgewicht und den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs

a bei ~~leichten Motorwagen~~ Personenwagen (inkl. schwerer Personenwagen),

b bei ~~schweren Motorwagen, Sattelmotorfahrzeugen, Traktoren, Motorkarren, Motoreinachsern, Arbeitsmaschinen, Lieferwagen und landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen~~ Kleinbussen,

c bei ~~Kleinmotorrädern und Motorrädern~~, leichten Motorwagen gemäss Artikel 11 Absatz 3 der eidgenössischen Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)¹.

d Aufgehoben.

e Aufgehoben.

^{1a} Sie bemisst sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs

a bei schweren Motorwagen gemäss Artikel 11 Absatz 3 VTS, Gesellschaftswagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen, Traktoren, Motorkarren, Motoreinachsern, Arbeitsmaschinen und landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen,

b bei Anhängern.

^{1b} Sie bemisst sich nach dem Gesamtgewicht und der Motorleistung des Fahrzeugs

a bei Kleinmotorrädern und Motorrädern,

b bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen

² ~~Die Normalsteuer~~ Sie bemisst sich ~~bei der Verwendung eines Kollektivfahrzeugausweises auf-~~
grund einer pauschalen Steuer: bei der Verwendung

a eines Kollektivfahrzeugausweises,

b eines Tagesausweises.

³ ~~Die Normalsteuer~~ Sie bemisst sich nach der Anzahl Tage der Zulassung zum Verkehr.

⁴ Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

¹ La taxe normale est calculée selon le poids total et les émissions de CO₂ du véhicule

a pour les voitures automobiles légères de tourisme (voitures de tourisme lourdes comprises),

b pour les voitures automobiles lourdes, ~~les véhicules articulés, les tracteurs, les chariots à moteur,~~
~~les monoaxes, les machines de travail~~ livraison et les véhicules automobiles agricoles ~~minibus,~~

c pour les ~~motocycles légers et~~ voitures automobiles légères visées à l'article 11, alinéa 3 de
l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les motocycles, exigences techniques requises
pour les véhicules routiers

d Abrogé(e).

e Abrogé(e).

^{1a} Elle est calculée selon le poids total du véhicule

a pour les voitures automobiles lourdes visées à l'article 11, alinéa 3 OETV, les autocars, les camions, les véhicules articulés, les tracteurs, les chariots à moteur, les monoaxes, les machines de travail et les véhicules automobiles agricoles,

b pour les remorques.

^{1b} Elle est calculée selon le poids total du véhicule et la puissance du moteur

a pour les motocycles légers et les motocycles

b pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur.

² ~~La taxe normale~~ Elle est calculée selon une taxe forfaitaire pour l'utilisation ~~d'un permis de circulation collectif.~~

a d'un permis de circulation collectif,

b d'un permis de circulation à court terme

³ ~~La taxe normale~~ Elle est calculée sur le nombre de jours durant lequel un véhicule a été autorisé à circuler.

⁴ Abrogé(e).

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 6a (neu) / Art. 6a (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Für die Besteuerung der Fahrzeuge sind die amtlichen Angaben im Fahrzeugausweis sowie die der kantonalen Zulassungsbehörde zur Verfügung stehenden Daten der zuständigen Homologationsbehörden (z.B. Typengenehmigungen, Certificate of Conformity) massgeblich.

² Liegen die Daten für die CO₂-Emissionen nicht vor oder können sie nur mit unverhältnismässigem Aufwand erhoben werden, werden sie nach den Berechnungsvorgaben des Bundes festgelegt.

³ Es gelten die jeweils zum Zeitpunkt der Besteuerung für das jeweilige Fahrzeug vorliegenden Daten als Grundlage für die Veranlagung.

⁴ Können die Datengrundlagen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand aktualisiert werden, werden die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs massgeblichen Daten verwendet.

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

¹ Les données officielles figurant dans le permis de circulation et les données des organes d'homologation compétents dont dispose l'autorité d'admission cantonale (p. ex. réception par type, Certificate of Conformity) sont déterminantes pour le calcul de la taxe.

² Si les données relatives aux émissions de CO₂ ne sont pas disponibles ou que leur collecte nécessite un travail disproportionné, elles sont définies selon les bases de calcul de la Confédération.

³ Les données du véhicule disponibles au moment de l'imposition sont applicables pour le calcul de la taxe.

⁴ Si les données ne peuvent pas être mises à jour, ou seulement moyennant un travail disproportionné, les données déterminantes au moment de la première mise en circulation du véhicule sont utilisées.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 6b (neu) / Art. 6b (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Für Fahrzeuge, denen ein CO₂-Emissionswert nicht eindeutig zugeordnet werden kann, hat die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die verlässlichen Beurteilungsgrundlagen beizubringen, die es ohne weiteren Mess- oder Prüfaufwand ermöglichen, den für die Besteuerung relevanten Wert festzulegen.

² Kommt die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter ihrer oder seiner Mitwirkungspflicht gemäss Absatz 1 nicht oder nicht hinreichend nach, kommt Artikel 6a Absatz 2 zur Anwendung.

³ Wird nach der Inverkehrsetzung der rechtsverbindliche Nachweis erbracht, dass das Fahrzeug einen besseren CO₂-Emissionswert aufweist, wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, längstens aber ab Beginn der laufenden Steuerperiode, neu berechnet. Zu viel erhobene Beträge werden gutgeschrieben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

¹ Pour les véhicules dont la valeur d'émissions de CO₂ ne peut pas être clairement définie, le détenteur ou la détentrice doit fournir des bases d'appréciation fiables permettant de déterminer cette valeur sans autre mesure ou expertise en vue du calcul de la taxe.

² Si le détenteur ou la détentrice ne respecte pas l'obligation de collaborer visée à l'alinéa 1, ou pas dans une mesure suffisante, l'article 6a, alinéa 2 s'applique.

³ Si, après la mise en circulation, il est attesté valablement que la valeur d'émissions de CO₂ du véhicule est meilleure, la taxe est recalculée depuis la date de mise en circulation, mais au plus tôt depuis le début de la période de taxation en cours. Les montants perçus en trop sont crédités.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 6c (neu) / Art. 6c (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Die Veranlagung kann in Fällen, bei denen die Motorleistung oder das typenspezifische Emissionsverhalten durch Veränderungen am Fahrzeug erheblich beeinflusst wird, rückwirkend korrigiert werden. Zu wenig erhobene Beträge werden nachgefordert.

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

¹ La taxation peut être corrigée rétroactivement dans les cas où la puissance du moteur ou les valeurs d'émissions propres au type de véhicule sont considérablement influencées par des modifications apportées au véhicule. Si une taxe insuffisante a été perçue, le paiement des montants dus est réclamé.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 6d (neu) / Art. 6d (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Der Regierungsrat gleicht die durch die Reduktion der CO₂-Emissionen und die Veränderung des bernischen Fahrzeugparks entstehenden Steuerausfälle durch Tarifierungen innerhalb des in Artikel 7 vorgegebenen Rahmens periodisch aus. Er berücksichtigt dabei die ökologische Lenkungswirkung und die technologischen Entwicklungen

² Er bringt dem Grossen Rat die vorgesehenen Anpassungen im Rahmen des Finanzplanungsprozesses frühzeitig zur Kenntnis.

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

¹ Le Conseil-exécutif compense périodiquement les pertes fiscales résultant de la réduction des émissions de CO₂ et des changements dans le parc automobile bernois par une adaptation des tarifs dans les limites prévues à l'article 7. Ce faisant, il tient compte de l'effet incitatif écologique et des évolutions technologiques.

² Il informe le Grand Conseil suffisamment tôt des modifications envisagées dans le cadre du processus de planification financière.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Wir kommen zu den Änderungen und Aufhebungen von Artikel 5, Artikel 6a (neu), Artikel 6b (neu), Artikel 6c (neu) und Artikel 6d (neu). Auch hier hat es wieder Abhängigkeiten. Wir werden gemeinsam über alle diese Artikel abstimmen. Wir haben einen Antrag der SiK-Mehrheit und der Regierung. Das ist jetzt das, was ich gestern sagte: Wir versuchen, Sie immer etwas zu leiten, indem wir sagen, was jetzt neues Recht und was geltendes Recht ist. Also bei diesem Päckchen von Artikel 5 und 6 geht es darum: Antrag SiK-Mehrheit und Regierung ist neues Recht, gegenüber Antrag SiK-Minderheit, von Grossrätin Gschwend-Pieren vorgestellt, das ist geltendes Recht. Für den Antrag der SiK-Mehrheit gebe ich zuerst Grossrat Hans Schär das Wort.

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Grundsätzlich geht es immer ums Gleiche hier, deshalb sage ich einmal die Antwort der Mehrheit, und die lautet: Die Mehrheit der SiK ist mit einer Gesetzesänderung gemäss dem Vorschlag der Regierung einverstanden.

Präsident. Dann bitte ich die Sprecherin der SiK-Minderheit ihre Position darzulegen, Frau Grossrätin Andrea Gschwend, Sie haben das Wort.

Andrea Gschwend-Pieren, Kaltacker (SVP), Kommissionssprecherin der SiK-Minderheit. Ich erlaube mir zum Starten eine ganz kleine Randbemerkung. Wenn man denn schon etwas ökologisch sein will, könnte man ja vielleicht einmal damit anfangen, die Halle hier und den ganzen Perimeter rund um die Halle nicht so extrem zu heizen. Wer kalt hat, könnten eine Jacke anziehen und mit gutem Beispiel vorangehen und sich auch etwas einschränken und nicht immer nur alle anderen,

wie zum Beispiel die bösen Autofahrer, die wir jetzt gerade in unserem Gesetz beraten. Gut, ich komme zurück zum Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG). Die Minderheit der SiK lehnt das neue Gesetz integral ab und ist überall fürs geltende Recht. Das heisst hier bei den Artikeln 5, aber auch 6a bis d, Artikel 7, 8, 9, 10, 11 und 12a bis d mit Antrag geltendes Recht. Die Artikel hängen alle zusammen, denn wir wollen das Gesetz ja nicht zerpfücken und die Minderheit der SiK ist überall fürs geltende Recht. Ich sage das so, denn ich komme es dann nachher nicht mehr bei jedem der erwähnten Artikel noch einmal separat nach vorne sagen. Zur Begründung referenziere ich auf meine gestrige Argumentation, die ich zur Begründung des Nichteintreten-Antrags vorgebracht habe, insbesondere mit der Wahrung der direkten Demokratie und insbesondere der Gerechtigkeit gegenüber der Landbevölkerung und der Wirtschaft. Es ist dabei übrigens völlig unerheblich, welche Argumente sich einzelne Exponentinnen von links in dieser Diskussion gerne wünschen und welche nicht. Also, mit der Begründung wie gestern ist die SiK-Minderheit bis und ohne Übergangsbestimmungen fürs geltende Recht und will das neue Gesetz nicht. Ich danke Ihnen, wenn Sie der Minderheit folgen und ich wünsche Ihnen noch eine spannende, harte aber faire Diskussion.

Präsident. Dann bitte ich die Fraktionssprechenden, sich anzumelden. Ich sehe, Grossrätin Veglio ist bereit für die SP-JUSO-PSA-Fraktion. Am Rednerpult Nr. 2 haben Sie das Wort.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Jetzt kommen wir eigentlich zum Kernstück dieses Gesetzes. Hier geht es nämlich um diesen Lenkungseffekt, und der ist für uns ein zentraler Punkt in diesem ganzen Gesetz. Die ökologische Mobilität wird mit diesem Gesetz attraktiver und das ist auch bitter nötig. Der motorisierte Strassenverkehr – und das sage ich ganz sachlich, ohne Emotionen – verursacht 40 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz und die Kategorie Personenwagen ist mit 73 Prozent als Verursacher dort prominent vertreten. In der Schweiz machen aktuell Benziner und Dieselaautos immer noch über 96 Prozent der Fahrzeuge aus. Im Kanton Bern hatten im letzten Jahr, also 2020, erst 0,7 Prozent der eingelösten Fahrzeuge einen elektrischen Antrieb.

Sie sehen: Hier liegt wirklich noch ein grosses Potenzial für die Zukunft brach. Mit dem Gesetz wird der Anreiz für ökologische Mobilität konstant sein und deshalb auch das Kaufverhalten nachhaltig beeinflussen. Für einen noch etwas wirksameren Lenkungseffekt, wir konnten es gestern auch in der «BZ» lesen, müssten an sich die Steuern für Personenwagen mit Verbrennungsmotoren kontinuierlich jährlich um einen gewissen Prozentsatz steigen und dadurch immer teurer und unattraktiver werden. Oder noch konsequenter wäre ein Verbot für neue Autos mit Verbrennungsmotor ab einem bestimmten Zeitpunkt. Sie sehen also, ich möchte es etwas in eine Relation setzen. Man könnte noch etwas viel Wirkungsvolleres machen, aber wir diskutieren hier wirklich über einen Lenkungseffekt light und für uns ist das absolut der richtige Weg. Wir werden dem so zustimmen.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Wer heute ein Haus dämmt oder eine alte Heizung ersetzt, bekommt Förderbeiträge. Ölheizungen werden langsam zum Auslaufmodell. Aus Erdöl lassen sich hochwertige Kunststoffe für jeglichen Lebensbereich herstellen. Das ist massiv sinnvoller, als Erdöl zu verheizen oder in einem Motor zu verbrennen. Das neue System der Motorfahrzeugsteuer hakt genau hier ein. Wir wollen eine Motorfahrzeugsteuer, die einen ökologischen Anteil hat und dadurch auch weniger fossile Rohstoffe verbrennt und dadurch weniger CO₂ ausstösst. Und wenn wir hier gerade beim Thema sind: Es ist gestern noch erwähnt worden, wie schädlich doch der Abbau von Lithium ist. Ich möchte einfach nur darauf hinweisen, dass Benzin, das aus der Tankstelle kommt, auch eine Vorgeschichte hat und nicht einfach dort aus dem Boden sprudelt. Die ist auch nicht so toll. Die grüne Fraktion unterstützt die Motorfahrzeugsteuer und lehnt die Kommissionsminderheit ab.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Ich stütze mich in meinem Votum gerade auf alle Artikel, bei denen wir die Konstellation haben, dass das geltende Recht bevorzugt wird von der Minderheit. Das ist neben den Artikeln 5, 6a bis 6d, 7, 8a, 9, 10, 12a, 12b, 12c, 12d und auch noch etwas im Anhang. Ich fasse das unter einem Votum zusammen, weil es sich sonst wiederholt und nicht so viel bringt. Die grünliberale Fraktion unterstützt die Kommissionsmehrheit und den Regierungsrat. Man muss sehen, es ist eigentlich so eine taktische Ausgangslage. Es gibt ja die Haltung, dass man diese Gesetzesrevision nicht will. Das ist legitim. Das ist nicht unsere, das ist auch nicht meine, aber das ist einfach die Konstellation.

Die erste Verteidigungslinie ist gefallen, als die Motion von Alt-Grossrat Trüssel (M 171-2018) über-

wiesen wurde, die zweite ist gestern gefallen mit dem Eintreten, und das ist jetzt eigentlich die dritte – vielleicht gibt es dann noch eine vierte – bei der es darum geht, dass man inhaltlich alles beim Alten lassen will. Dann bringt natürlich diese Revision, etwas abgekürzt gesagt, überhaupt nichts. Ich bitte wirklich den Rat, konsistent zu bleiben und jetzt die Revision zu machen. Sie sind auf die Vorlage eingetreten, Sie haben noch einiges zuvor die Motion Trüssel überwiesen. Das wäre sonst ein Leerlauf und auch gegenüber der Direktion nicht zu verantworten. Aus diesem Grund empfehle ich das. Ich sage auch ganz etwas Weniges zu meiner Vorrednerin, Grossrätin Veglio. Wir von unserer Fraktion bevorzugen ganz klar fiskalische Anreizsysteme gegenüber Verboten. Ich würde nicht so weit gehen zu sagen, es gebe nie Verbote, es ist in unserem Land relativ viel verboten, aber es ist ganz klar so, dass man zuerst fiskalisch üben muss und ein Verbot von Verbrennern ist heute hier im Saal wenig realistisch und es ist auch nicht das Thema. In diesem Sinn schliesse ich und empfehle Ihnen, der Kommissionsmehrheit und dem Regierungsrat zu folgen.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP). Wer heute Morgen die Zeitung gelesen hat, hat vielleicht auch schon den Artikel gelesen, in dem gefragt wurde, was das den bringe, woran wir momentan sind. Es wurde auch gesagt, dass die finanzielle Mehrbelastung wahrscheinlich die meisten Autofahrer nicht schmerzen würde. Wichtig ist für mich persönlich, aber auch für die Fraktion der EVP, dass wir jetzt den Schritt dieser Kehrtwende wagen. Wir sind uns alle bewusst, dass es weitere und nächste Schritte braucht. Die Autofahrer, oder die Autokäufer, haben uns dazu gebracht, diesen Entscheid jetzt fällen zu müssen. Man hätte ja mit Eigeninitiative schauen können, dass man günstigere Autos kauft, also solche mit weniger Ausstoss. Aber es ist in die verkehrte Richtung gegangen, ich habe es gestern schon bei meinem Eintretensvotum gesagt. Für die EVP ist es ganz klar: Wir werden alle Anliegen, die hier im Raum stehen für geltendes Recht nicht unterstützen. Wir sind ganz klar für Regierung und SiK-Mehrheit und ich würde auch nicht mehr zu jedem Thema sprechen kommen.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Ich möchte die Gelegenheit nutzen und mich bedanken für die Pistenfahrzeuge-Gelegenheit, wenn ich schon hier vorne stehe. Als ich 13 war und die landwirtschaftliche Prüfung gemacht hatte, konnte ich es mir nicht nehmen lassen, mit dem Landrover in die Schule zu fahren und auf dem Lehrerparkplatz stehen zu bleiben. Ich dachte, es ist noch gut, ist es so herausgekommen, sonst hätte Jakob nächste Woche mit dem Pistenfahrzeug an die Session fahren müssen. Deshalb, schöner als es der Herr Regierungsrat sagte, kann man das doch gar nicht sagen: Danke vielmals. Zu diesen Punkten hier: Ich habe schon gestern gesagt, dass wir uns gerne in die neuen Entwicklungen eingeben, dass wir uns gerne in die neue Technologie eingeben. Wie schon mehrmals gesagt bauen wir auf das System von Anreizen und in diesem Sinn unterstützen wir bei all den Anträgen, die jetzt auf uns zukommen, die Mehrheit.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Das ist jetzt tatsächlich etwas das Filetstück dieser Vorlage. Die SVP-Fraktion wird hier natürlich geschlossen für die Minderheit stimmen, so wie es schon die Kollegin Gschwend hier erwähnte. Wir sind klar der Meinung, dass die Besteuerung über das Gesamtgewicht, wie sie bis jetzt galt, eine ehrliche und faire Motorfahrzeugsteuer ist. Dagegen haben wir auch nichts einzuwenden. Wir sind auch bereit, diese Motorfahrzeugsteuer zu bezahlen und zu tragen, so wie wir es 2012 im Volksvorschlag beschlossen haben. Dass man jetzt die sogenannten CO₂-Emissionen herbeizieht, das lehnen wir, ich habe es gestern schon gesagt, ganz klar ab. Es gibt bis jetzt in der Schweiz nur einen Kanton, das ist der Kanton Neuenburg, der das macht. Alle anderen Kantone tun das nicht. Ich möchte natürlich schon auch noch den Vorwurf, oder die Aussage, der Kollegin Veglio, ein Verbot von Verbrennungsmotoren, klar und deutlich zurückweisen. Mein Cousin hat eine grosse Automobilgarage, und ich unterhalte mich ab und zu mit ihm. Auch er verwehrt sich den Elektrofahrzeugen nicht. Das wird kommen, das wird Zukunft haben. Da hat auch niemand etwas dagegen, auch wir von der SVP haben nichts dagegen. Aber man kann nicht einfach jetzt konsequent verlangen, dass man die Verbrennungsmotoren in 5, 10 oder 15 Jahren sogar ausmustern könnte. Die Automobilindustrie tut sehr viel. Tagtäglich, ununterbrochen versuchen sie auf dem neusten Stand zu sein bei den Verbrennungsmotoren, um den CO₂-Ausstoss zu senken. Bei Lastwagen fahren wir heute – wir sind gezwungen, neue Lastwagen zu kaufen – mit Euro-6-Motoren herum, die fast sauberere Luft hinten hinauslassen, als wir draussen haben. Deshalb finde ich es schon etwas vorwurfsvoll, wenn man uns einfach ein Verbrennungsmotorenverbot auferlegen will. Man müsste dann schon einmal bei den Elektrofahrzeugen und den Verbrennungsmotoren, das sagt übrigens auch mein Cousin, eine Gesamtbilanz machen. Dann sieht der Verbrennungsmotor auf einmal gar nicht so schlecht aus, wie er hier drin immer dargestellt wird, aber das darf man na-

türlich fast nicht mehr sagen.

Deshalb bin ich klar der Meinung: Diese Vorlage schiesst übers Ziel hinaus für die Bevölkerung, für die ganze Bevölkerung, nicht nur für die vom Land, aber für diese natürlich explizit. Deshalb bitte ich Sie: Gehen Sie noch einmal in sich, lassen Sie die Vernunft walten. In der Situation, in der wir uns jetzt befinden, ist sicher eine Steuererhöhung für die Bernerinnen und Berner ungerecht. Folgen Sie deshalb den Anträgen der SiK-Minderheit oder von uns von der SVP.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte). Die Mitte-Fraktion unterstützt ganz klar und einstimmig die SiK-Mehrheit und folgt auch dem Regierungsrat. Diese Anträge gehen in die richtige Richtung, alles andere macht zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn. Wir halten es dort eigentlich wie die glp: Anreiz vor Verbot. Aber ich halte dennoch den Warnfinger auf, ich habe es bereits gestern schon gesagt: Wir müssen die langfristige Entwicklung gut beobachten und im Auge behalten, sonst kommt es uns irgendwann auch einmal teuer zu stehen, denn irgendwer muss dann dennoch mit-helfen zu finanzieren.

Hans Schär, Schönried (FDP). Ja, auch die Fraktion der FDP ist bereit, die Gesetzesänderung gemäss Vorschlag des Regierungsrates zu beraten und anzunehmen und ist einstimmig dagegen, dass man dem geltenden Recht zustimmen sollte.

Präsident. Dann kommen wir zu Einzelsprecherinnen und Einzelsprechern. Eingeschrieben hat sich Grossrat Beat Kohler.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Nur kurz an die Adresse von Thomas Knutti: Ich habe immer mehr das Gefühl, dass ich, obwohl ich in Meiringen daheim bin, in der Stadt wohne. Ich fahre jeden Tag mit dem Elektrofahrzeug von Meiringen hierher an die Session und das geht problemlos.

Präsident. Wir haben keine weiteren Sprecherinnen und Sprecher, Regierungsrat Philippe Müller, Sie haben das Wort.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Die SiK-Minderheit möchte konsequent am geltenden Recht festhalten. Es handelt sich hier quasi um materielle Nichteintretensanträge. Nachdem der Grosse Rat auf die Vorlage eingetreten ist, wäre es aber inkonsequent, den Anträgen der SiK-Minderheit auf Beibehaltung des geltenden Rechts zu folgen. Über sämtliche diese Anträge sollte en bloc oder zumindest konsequent gleich abgestimmt werden, damit wir ein sinnvolles, vollständiges und zusammenhängendes Gesetzeswerk haben und nicht einen Flickenteppich erhalten. Der Regierungsrat empfiehlt, den Schritt hin zu einer ökologischer ausgestalteten Motorfahrzeugsteuer zu machen und die Anträge auf Beibehaltung des geltenden Rechts abzulehnen.

Präsident. Wir kommen zur Beschlussfassung. Es geht um die Änderungen und Aufhebungen von Artikel 5 mit Ausnahme von Artikel 5 Absatz I Buchstabe c (neu), darüber haben wir vorhin schon abgestimmt. Also: Änderungen und Aufhebungen Artikel 5 und 6a bis d, alle vier neu. Wer der SiK-Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer der SiK-Minderheit folgt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 5 und Art. 6a [neu]; Art. 6b [neu]; Art 6c [neu]; Art 6.d [neu]; Anträge SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Anträge SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])
Vote (Art. 5 et art. 6a [nouveau] ; art. 6b [nouveau] ; art. 6c [nouveau] ; art. 6d [nouveau] ; propositions majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* propositions de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Anträge SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption propositions majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 109

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie folgen der SiK-Mehrheit und Regierung, das heisst neues Recht, mit 109 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Titel 2.2 (neu) / Titre 2.2 (nouveau)
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 7

Rückweisungsantrag Augstburger, Gerzensee (SVP)

Rückweisung in die Kommission zur Prüfung eines Rabatt- und Zuschlagssystems nach ÖV-Erschliessung, gemäss ÖV-Güteklassen Berechnungsmethodik ARE

Proposition de renvoi Augstburger, Gerzensee (UDC)

Renvoi en commission afin d'examiner un système de rabais et de majoration en fonction de l'accessibilité des transports publics, conformément aux niveaux de qualité de la desserte définis dans la méthodologie de calcul de l'ARE

Art. 7, 8, 8a, 9

Rückweisungsantrag Benoit, Corgémont (UDC)

Rückweisung in die Kommission, um zu eruieren, wie sich die Umsetzung der einzelnen Anträge in Bezug auf variable Steuersätze je nach CO₂-Emission finanziell auswirkt.

Proposition de renvoi Benoit, Corgémont (UDC)

Renvoi en commission afin de disposer des conséquences financières lors de l'application des différentes propositions des barèmes variables selon les émissions de CO₂.

Präsident. Dann kommen wir jetzt zu zwei Rückweisungsanträgen. Wir stimmen zweimal über den Artikel 7 ab, aber zweimal mit einer anderen Auflage, das heisst, mit einem anderen Grund der Rückweisung. Ob Sie also einen Rückweisungsantrag annehmen oder nicht, hängt davon ab, ob Sie die damit zusammenhängende Auflage wollen oder nicht. Wir haben zuerst den Rückweisungsantrag von Grossrat Augstburger zu Artikel 7 und ich bitte ihn, diesen zu begründen.

Ueli Augstburger, Gerzensee (SVP). Einleitend Folgendes: Ich bin ÖV-Benutzer mit einem GA, privat, im Betrieb habe ich aber auch Motorfahrzeuge. Ich bin nicht Mitglied der vorbereitenden Kommission, aber nachdem der Rat den Nichteintretensantrag der SVP abgelehnt hat, geht es mir jetzt darum, konstruktiv einen Lösungsansatz für die Besteuerung von Motorfahrzeugen zu finden, der dann bei einem Referendum nicht Schiffbruch erleidet. Man kann den Antrag also als Chance erachten. Vielleicht könnte man eben zur künftigen Berechnung von Motorfahrzeugen auch den Erschliessungsgrad mit dem öffentlichen Verkehr ins Spiel bringen. Diese Komponente würde der Vorlage eventuell noch die richtige Richtung geben und so auch von Seiten Landbevölkerung und weiteren kritischen Kreisen dann verabschiedet werden. Auch die Bevölkerung könnte dann dahinterstehen.

Mit dieser Lösung würden Motorfahrzeuge von Fahrzeughaltern mit einer schlechten ÖV-Erschliessung mit einem Rabatt und solche mit einer Top-Erschliessung mit einem Zuschlag besteuert. Immerhin zahlen alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler viel Geld an eine gute ÖV-Erschliessung. Menschen in einer abgelegenen Region profitieren davon aber weniger, wesentlich weniger. Das wäre ein Beitrag vielleicht auch für den Verkehrsfrieden zwischen Stadt und Land und zwischen Autofahrenden und zwischen ÖV-Nutzenden. Kollegin Veglio sagte gestern noch, man wolle das Thema Stadt/Land nicht diskutieren, aber ich muss sagen, das ist genau auch unsere Aufgabe. Wir sind eigentlich vom Volk gewählt und wir müssen diese Themen diskutieren, die das Volk auch brennen. Das ist genau so etwas, dass wir da eigentlich unterschiedliche Zugänge haben zu diesen ÖV-Situationen und dort auch eine ungleiche Situation haben, um umzusteigen auf andere Verkehrsmittel.

Die ökologischen Anreize in der heutigen Vorlage sind grundsätzlich gut. Sie dürfen aber nicht nur auf die Bevölkerung mit einer geringen ÖV-Erschliessung, die auch auf ein Auto angewiesen ist, abgewälzt werden. Zu berücksichtigen ist dann auch noch, das wurde gestern auch schon gesagt, dass die mit einer schlechten ÖV-Erschliessung vielfach noch in Hügel- und Berggebieten zu Hause sind und deswegen vielleicht auch noch ein etwas stärkeres Auto oder eben zwei oder ein älteres Auto haben. Grundlage für den Einbezug des ÖV-Erschliessungsgrads sind mit der Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) ja eigentlich vorhanden und werden schon heute für andere Bereiche beigezogen. Wir vergeben uns nichts, wenn wir das in Hinblick auf die zweite Lesung durch die Kommission prüfen lassen. Jetzt bin ich gespannt, ob man bereit ist, im Sinn der Sache das Feld noch einmal etwas zu öffnen und zumindest noch einmal darüber nachzudenken, ob hier nicht auch eine Chance wäre, um eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung für den Wechsel der Motorfahrzeugsteuer zu erreichen. Ich empfehle Ihnen, für die Möglichkeit, noch einmal über den Antrag nachzudenken, einer Rückweisung des Artikels 7 in die Kommission Folge zu leisten.

Präsident. Den Rückweisungsantrag zu Artikel 7 plus 8, 8a und 9 begründet Grossrat Roland Benoit. Monsieur Benoit, vous avez la parole.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). En effet, mon amendement comporte les articles 7, 8, 8a et 9, c'est-à-dire, tous les articles qui sont mis à contribution pour la nouvelle planification de taxation des différents véhicules. Dans le rapport sur les modifications de cette loi, à la page 10, on précise le modèle d'imposition et on relève que la perception de la taxe sur la circulation routière doit rester efficiente, transparente pour les usagers.

Aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, vous avez une composante simple que tout le monde connaît. Je me permets vite de la rappeler : 240 francs par tonne et 14 pour cent de réduction sur ces 240 francs pour les différentes tonnes supplémentaires.

Demain, vous aurez une composante variable et surtout non compréhensible au premier regard. J'ai eu la chance d'avoir hier au téléphone encore les représentants de l'Etat-major de l'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN) qui m'ont donné des explications, et finalement je suis mieux à même de vous expliquer comment ça va se passer : un détenteur ne pourra pas sans autre – et c'est ça qui gêne –, il ne pourra plus, en ouvrant son permis de circulation, il ne pourra pas calculer sa taxation. Le projet, les voitures de tourisme..., je parle surtout de l'article 7, sera taxé sur le poids des véhicules défini par une taxe qui sera également variable de 9 à 16 centimes par kilogramme. Le projet va débuter avec 13 centimes par kilogramme, c'est-à-dire, 130 francs, linéaire, au lieu de 240 francs aujourd'hui. Deuxième taxation, nouvelle, c'est le supplément de x francs par gramme de CO₂ ou de monoxyde de carbone : introuvable, Mesdames et Messieurs, sur le permis de circulation. Pour connaître les émissions de la voiture que vous allez acheter, vous devez vous renseigner soit chez le garagiste, soit à l'OCRN, ou éventuellement encore au Touring Club Suisse (TCS) qui eux, avec les tables à disposition, pourront vous dire le nombre de grammes que votre véhicule aura comme émission.

De 0 à 100 grammes, le projet prévoit de taxer 1,25 franc le gramme, c'est-à-dire, si un véhicule a 100 grammes, ça fera 125 francs. La majorité des véhicules en circulation, la grande majorité, sera dans la deuxième catégorie, 100 à 200 grammes par kilomètre : 1,50 franc le gramme, et au-dessus de 200 grammes : 1,75 franc. L'ordonnance règle les détails et prévoit les adaptations nécessaires par la suite en assurant le budget, ce qui est une composante importante pour le gouvernement au niveau du budget.

Donc, en résumé, Mesdames et Messieurs, si l'objectif est de favoriser les véhicules électriques, qui, eux, ne seront taxés que sur le poids, soit 13 centimes, linéaire : si je prends le modèle d'une Tesla que tout le monde connaît, le Model S, 2700 kilogrammes, elle coûtera avec le nouveau projet 350 francs. Si on prend une même voiture d'un poids identique, par exemple, une Mercedes S 350 de 2700 kilogrammes également, elle coûtera, elle, pratiquement le double, c'est-à-dire, 600 francs. Si les rentrées financières, et ça, c'est important, diminuent en fonction de l'augmentation du parc des véhicules électriques, la compensation se fera uniquement sur l'ensemble des véhicules qui ont des émissions de CO₂, c'est-à-dire, sur l'ensemble des véhicules à moteur à combustion.

Ce projet comporte trop d'inconnues et de différences, et j'aimerais inciter ici le parlement à reprendre ces articles en commission, en deuxième lecture, pour essayer de trouver de meilleures solutions de répartition. Car les augmentations prévues dans cette révision vont de 2,5 pour cent – ça, ce n'est pas beaucoup – mais le plus, c'est 70 pour cent : il y a des gens, des propriétaires de

véhicules, qui devront payer *70 pour cent* de plus d'un jour à l'autre, c'est-à-dire, le jour, où ce véhicule sera mis en circulation dans le cas de la nouvelle loi. Pour ces raisons, je vous invite à accepter mon amendement, merci.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Erste Sprecherin ist Grossrätin Mirjam Veglio für die SP-JUSO-PSA.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Ich möchte in etwas grösseren Zusammenhängen sprechen als mein Vorredner. Da geht es ja auch um die Summe der Steuereinnahmen. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist der Zielwert dieser 40 Mio. Franken zu tief. Seit der letzten Gesetzesrevision 2012 verliert der Kanton Bern jährlich zwischen 100 und 120 Mio. Franken, je nach Quelle, an Steuereinnahmen und das nur, damit wir günstig Autofahren können. Das finden wir falsch. Wir hatten einen entsprechenden Antrag dazu eingereicht. Unser Zielwert wäre stimmig bei 100 Mio. Franken. Wir haben den aber kurzfristig wieder zurückgezogen. Warum? Wir wollen einerseits das Gesetz nicht überladen – es ist etwas riskant –, und wir wollen vor allem nicht, dass unser Antrag zu einem taktischen Spielball der Gegner dieses Gesetzes wird mit dem Ziel, am Schluss dieses Gesetz abzuschliessen. Das wollen wir nicht, deshalb haben wir ihn zurückgezogen.

Ich komme zu den beiden Anträgen: Antrag Augstburger, Rückweisung zur Prüfung eines Rabatt- und Zuschlagssystems nach ÖV-Güteklassen: Ueli, du hast gesagt, das sei eine Chance. Wir sehen da vor allem ein Risiko darin. Aber ich sage dir sehr gerne, warum wir diesen Antrag ablehnen werden. Er nimmt ja sogar einen Teilaspekt aus dem Antrag für die Übergangsbestimmungen der SP-JUSO-PSA-Fraktion auf, aber es ist eben nur ein Teilaspekt. Wir sind der Meinung, wenn man nach ÖV-Güteklassen einen Bonus geben würde und eigentlich einen Malus, wenn man eine gute Güteklasse hat, ist das kontraproduktiv gerade für die Bevölkerung in den ländlichen Regionen, weil wir so nämlich den motorisierten Individualverkehr in den ländlichen Gebieten mit Rabatten vergünstigen und machen ihn dadurch attraktiver. Damit schaffen wir in unserem Verständnis einen Fehlreiz. Nämlich den, dass die Leute häufiger das Auto nehmen und nicht den ÖV. Was bedeutet das jetzt für die ländlichen Gebiete? Es ist Ihnen sicher bekannt, dass ÖV-Linien eine gewisse Auslastung brauchen, damit sie überhaupt in den Angebotsbeschluss hineinkommen oder eben auch drinbleiben. In dieser Logik gefährdet der Antrag den ÖV auf dem Land und das wollen wir auf gar keinen Fall. Deshalb lehnen wir diesen Antrag ab.

Ich möchte noch etwas zum Verkehrsfrieden sagen zwischen Stadt und Land, ich lasse mich jetzt doch darauf ein. Ich weiss, dass wir mit Steuergeldern den öffentlichen Verkehr finanzieren. Auf der anderen Seite finanzieren wir mit Steuergeldern gleichermassen auch das Strassennetz. Also unter dem Strich geht das wahrscheinlich in etwa auf und der Frieden ist somit wiederhergestellt.

Ah, noch zum Antrag von Grossrat Benoit: Das lehnen wir ab, denn wir brauchen da nicht noch spezielle finanzielle Auswirkungen zu rechnen. Das ist für uns nicht nötig, wir werden das nicht unterstützen.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Zum Rückweisungsantrag Augstburger: Wollen wir jetzt wirklich Wohnsitzrabatte verteilen oder einführen? In dieser Logik, wenn wir auf dem Land dann Rabatte einführen würden, wo man schlecht an den ÖV angebunden wurde, müsste man ja nachher in der Logik auch Steuervergünstigungen für die Städter einführen, weil diese zu 40 Prozent gar kein eigenes Auto haben und eigentlich an den Abgasen jener leiden, die mit dem Auto in die Stadt fahren. Also sind die in dem Sinn auch mehr geschädigt, müsste man dort auch einen Steuerrabatt einführen und unter dem Strich kann man es einfach bleiben lassen. Es gibt gute Gründe, weshalb man auf dem Land wohnt, es gibt auch gute Gründe, weshalb man in der Stadt wohnt und ich finde es etwas seltsam, wenn man Stadt und Land beginnt, gegeneinander auszuspielen. Die grüne Fraktion lehnt den Antrag Augstburger einstimmig ab.

Zum Antrag Benoit bin ich ein wenig erstaunt, dass Sie gerade so einen Bericht fordern, weil er aus einer Partei herauskommt, welche jeden Bericht immer wieder ablehnt, weil das anscheinend zu viel Arbeit gibt. Steuerliche Beispiele, wie sie gefordert werden, was es ausmacht, gibt es ja viele. Ich bin bei zwei, drei ähnlichen dazu gekommen, wie er gerechnet hat. Zum Beispiel der Skoda Octavia, der gestern erwähnt wurde, ein 4x4. Der kostet 3,2 Prozent mehr, 14 Franken im Jahr, 14,60 Franken, um es genau zu nehmen, und um es noch genauer zu nehmen: pro Monat 1,2166 Rappen mehr mit dem neuen Tarif. Das ist nicht wahnsinnig viel. Gleich ist ein Mercedes S 350d 4n Turbodiesel 3 Liter, kostet 2,6 Prozent mehr, das sind 14,05 Franken – im Jahr, nicht im Monat! Und der Tesla steigt um 23 Prozent, und das sind 65,40 Franken im Jahr, 5,45 Franken im Monat. Und

nachher habe ich gedacht, jetzt muss ich einen Schlitten nehmen, bei dem es wirklich etwas ausmacht, und bin zum Porsche 911 GT2 RS gegangen, 3,8 Liter, 515 kW, also eine richtige Rakete, 1830 Kilo schwer, CO₂-Ausstoss 269 Gramm pro Kilometer. Heute 411 Franken, neu 708,65 Franken. Das sind 297 Franken mehr als jetzt. By the way noch kurz gesagt: Das Auto kostet 285 000 Euro, also spielt das wahrscheinlich gar keine Rolle im Vergleich. Deshalb lehnen auch wir den Antrag Benoit, diese Rückweisung mit Bericht, ab.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Rückweisungsanträge: Ich äussere mich primär zum Rückweisungsantrag von Grossrat Augstburger und ich bitte den Rat, diesen abzulehnen. Es gibt so zwei Ebenen, die sehr problematisch sind bei diesem Antrag. Ich unterstelle dort keine schlechten Motive und habe sogar emotional ein gewisses Verständnis für den Antrag, aber es führt uns da wirklich auf Abwege. Das eine Problem ist die ökologische Dimension. Ganz kurz: Es ist völlig fatal, wenn der sowieso schon latent gefährdete und naturgemäss eher schwache öffentliche Verkehr auf dem Land gefährdet wird. Ich kann dem niemals zustimmen und meine Fraktion auch nicht.

Fatal ist allerdings auch eine andere Dimension dieses Antrags – Entschuldigung für das Wort fatal – denn: Das führt ja im Ergebnis im Grunde genommen zu kommunal verschiedenen Steuern, die sich zumal noch regelmässig mindestens alle vier Jahre ändern. Bitte nicht! Der Herr Regierungsrat Müller würde durch eine solche Idee die Chance erhalten, ganz viele neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzustellen. Es ist wirklich einfach so nicht möglich, und ich bitte, auf solche Experimente unbedingt zu verzichten. Noch so ein Nebenschauplatz: Man hat ja schon jetzt manchmal etwas Mühe durchzusetzen, dass die Fahrzeuge in dem Kanton besteuert werden, in den sie gehören. Das ist vor allem ein Problem der Durchsetzung. Wenn es dann noch zur Gemeinde hinuntergeht – nein, das können wir wirklich nicht machen. Das kann man nur ablehnen, auch wenn es Herr Grossrat Augstburger nicht ausgearbeitet hat. Das ist ein Rückweisungsantrag, da muss man fair bleiben, aber das nur schon zu überprüfen, das muss man ablehnen.

Der Rückweisungsantrag von Herrn Grossrat Benoit ist etwas anders zu werten. Dort ist aus unserer Sicht das Hauptproblem, dass die Fragen an sich beantwortet sind – mindestens exemplarisch – mit Beispielen im Vortrag. Das ist das Hauptproblem. Ich hätte nicht riesige Probleme, wenn der jetzt durchkommen würde, es wäre einfach eine Zusatzschleife. Ich gebe auch ganz ehrlich zu, je n'ai pas bien compris toutes ces questions techniques, ich müsste vielleicht einmal Nachhilfeunterricht beim Cousin von Herrn Grossrat Knutti geniessen, da bin ich gerne dazu bereit, aber es ist sehr technisch. Letztlich werden wir ihm nicht zustimmen, man würde aber auch nicht viel Schaden anrichten. Unbedingt aber den Rückweisungsantrag von Grossrat Augstburger ablehnen.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP). Ich glaube, zuerst sollten wir einmal aufhören, ständig von Bestrafung zu reden, ich habe das in meinen Ausführungen schon mehrmals gesagt. Eine gewisse Sympathie könnte man ja haben für das Anliegen von Grossrat Augstburger. Auch ich störe mich daran, wenn ich in der Region, in der ich wohne, sehe, welche Autos da daher kommen. Oft frage ich mich: Ist das wirklich nötig oder weshalb braucht jetzt der oder die so ein Auto? Die Umsetzung dieses Anliegens erachten wir aber als problematisch und es wäre wahrscheinlich eine Herkulesaufgabe. Wo würden wir die Grenzen ziehen? Wer würde da bevorzugt und wer nicht? Wo ich aber dabei bin, ist, bei neuen ÖV-Modellen anzusetzen, die man in den Randregionen ausbauen könnte. Dort könnte man nämlich mal den Fächer öffnen und schauen, welche Möglichkeiten es gibt.

Aber jetzt wieder zurück zur Besteuerung: Es ist auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der Randregionen nicht verboten, auf ein sauberes Auto umzustellen. Der Occasionsmarkt läuft in Kürze an, und es gibt schon heute ganz gute und preisgünstige Modelle zu kaufen. Auch werden, gerade im Allrad-Bereich, gute und zweckmässige Allradfahrzeuge kommen, bei denen man Viehtransporter, oder was es sonst braucht in den Randregionen, anhängen kann. Die Mehrheit der EVP lehnt den Antrag Augstburger ab, es gibt aber einzelne Stimmen, welche ihre Sympathie für das Anliegen kundtun werden. Den Antrag Benoit lehnen wir ab, für diesen haben wir keine Sympathie gefunden und sehen auch den Sinn nicht dahinter. Merci, wenn Sie das so unterstützen können.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Für die EDU-Fraktion geht es mit diesen zwei Rückweisungsanträgen sehr viel oder zu einem grossen Anteil um emotionale Gründe. Wir können nachvollziehen, dass Land/Stadt einfach unterschiedlich betrachtet wird. Im Sinn einer Beruhigung der Fragen, die vorhanden sind, von Ungerechtigkeit und ÖV, der nicht gleich verteilt ist und auch nicht gleich verteilt sein kann, von Sorgen vor zu viel Unbekanntem können wir als Fraktion den beiden Rückweisungsanträgen zustimmen, fragen uns aber angesichts der Beträge, die man opti-

mieren kann und auf welche Art auch immer herauschinden kann, ob das dann wirklich Sinn macht. Aber ich denke, damit wir uns alle auch längerfristig zu dieser Entwicklung stellen können, macht es nichts, wenn sich die SiK noch einmal Gedanken dazu macht.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Die SVP-Fraktion ist selbstverständlich offen und wir strecken Ihnen die Hand aus. Wir sind nicht irgendwie in einem Schema festgefahren, deshalb möchte ich Ihnen auch beliebt machen: Es ist ja eine Rückweisung, es ist ja ein Rückweisungsantrag. Ich denke, es wäre nicht schlecht, wenn wir uns noch einmal die Zeit nehmen würden, und das noch einmal prüfen würden in der Kommission. Es hat verschiedene Anreize bei beiden Anträgen, die berechtigt sind, und dann können wir das in der Kommission noch einmal anschauen. Ich bitte Sie, die beiden Rückweisungsanträge von Ueli und von Roland zuzustimmen.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte). Die Mitte-Fraktion fand den Rückweisungsantrag Augstburger im ersten Moment zwar noch interessant, aber wenn man es nachher etwas durchdenkt: Das Ausmass dieses de facto Systemwechsels ist nicht abschätzbar. Es wurde auch schon erwähnt: Die damit verbundenen Kosten scheinen nicht bezifferbar. Nachher kommt hinzu: Die Stadt/Land-Diskussion würde wieder zusätzlich befeuert, und – es wurde auch schon gesagt – das ist ein völliger Fehlanreiz aus unserer Sicht. Wir lehnen also den Rückweisungsantrag Augstburger ab. Ebenfalls lehnen wir den Antrag Benoit einstimmig ab. Diese Themen sind aus unserer Sicht eigentlich bereits beantwortet.

Präsident. Bevor wir zu den Einzelsprechenden kommen, gebe ich das Wort noch dem Kommissionssprecher, Grossrat Hans Schär. Er wird gleich auch noch die Fraktionsmeinung FDP kundtun. Bitte, Herr Schär.

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher SiK-Mehrheit. Vielleicht vorab zur Position der FDP zum Antrag von Ueli Augstburger: Prüfung von Rabatt- und Zuschlagssystemen könnte absolut noch Sinn machen und das zurück in die Kommission zu nehmen. Da würde es vereinzelt Stimmen geben, die dem zustimmen könnten. Zum Antrag Benoit, bei dem es darum geht, an der Bandbreite der Rahmenbedingungen zu schrauben, hier ein wenig und dort. Welche Veränderungen es am Schluss wirklich gibt, ist interessant, aber diesen Spielraum würden wir eigentlich dem Regierungsrat überlassen und den Antrag Benoit ebenfalls grossmehrheitlich ablehnen. Zur Kommission: Die beiden Vorstösse haben wir nicht besprochen. Ich kann dementsprechend nicht Stellung nehmen einer Mehr- oder Minderheit. Wenn hier bestimmt wird, dass wir das noch anschauen, dann ist es ganz klar, dass wir das in der Kommission besprechen und schauen, dass wir Ihnen von der Kommission in der zweiten Lesung eine Empfehlung abgeben.

Präsident. Eingeschrieben als Einzelsprecher hat sich Grossrat David Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). Ich möchte Sie gerne einladen, dass wir wieder etwas zurückkommen zum Grund dieser Vorlage, die wir hier diskutieren, und uns nicht in Einzeldingen verzetteln. Das Ziel ist, dass wir wegkommen von den fossilen Energieträgern. Das Ziel ist nicht, dass wir die Leute bestrafen, sei es auf dem Land, in der Stadt oder in der Agglomeration. Die gibt es übrigens auch. Ich glaube nicht, dass der Kanton Bern so schwarzweiss ist, im Gegenteil, er ist ziemlich divers. Was würde jetzt passieren, wenn wir dem Antrag von Kollega Augstburger zustimmen würden, von dem ich denke, er ist durchaus gut gemeint? Das Problem, das passieren würde: Wenn wir Rabatte dort einführen, wo der ÖV ohnehin schon nicht gut ausgebaut ist, würde das Autofahren dort weniger teuer werden als an anderen Orten. Das heisst, man hätte noch weniger einen Anreiz dazu, auf den ÖV umzusteigen. Dabei wollen wir doch genau das erreichen. Wir möchten doch die Leute dazu ermuntern, dass sie auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, damit wir sukzessive den CO₂-Ausstoss herunterbringen können. Also wenn wir so einen Rabatt einführen, bewirken wir das Gegenteil von dem, was wir mit diesem Gesetz eigentlich erreichen möchten. Ich verstehe sehr gut, dass das eine Schwierigkeit ist in den Regionen im Kanton Bern, in denen der ÖV nicht gut ausgebaut ist. Man könnte auch sagen, es sei etwas eine Huhn-Ei-Frage: War zuerst der ÖV schlecht ausgebaut und deshalb brauchten ihn die Leute auch nicht oder wollten die Leute den ÖV gar nie brauchen und deshalb hat man ihn auch nicht gut ausgebaut? Ich denke, es ist müssig. Das Ziel muss sein, dass der ÖV wieder besser ausgebaut wird und zwar nicht nur in den urbanen Gebieten, sondern auch auf dem Land. Ich finde das sehr wichtig. Dann hat man nämlich auch die Möglichkeit

umzusteigen. Dann können wir irgendwann die Energiewende schaffen. Deshalb, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, auch wenn der Antrag von Kollega Augstburger gut gemeint war, lehnen Sie ihn bitte ab, wir würden genau das Gegenteil dessen bewirken, was wir mit dem Gesetz eigentlich erreichen wollen.

Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (SP). Ich bin da, weil es mir ein Anliegen ist, auch zu zeigen, dass es in anderen Parteien auch noch Vertreterinnen der Landbevölkerung gibt. Ich verstehe mich auch als Vertreterin der Landbevölkerung, fühle mich aber weder diskriminiert noch ungerecht behandelt. Es ist klar, wir brauchen für mit der Milch in die Käserei jetzt auch bei uns ein grosses Auto, einen 4x4. Es ist klar: Der Zug ist relativ weit, für mich zu Fuss nicht mehr erreichbar, ich brauche ein Auto, einen Töff oder ein Velo – Velo ist etwas schwieriger, weil es steil ist zum Bahnhof – und das ist so. Aber das ist auch gut so. Ich habe ja auch Privilegien, dort, wo ich wohne. Ich habe keine Tramhaltestelle vor der Tür. Zum Glück nicht! Ich kann die Türe aufmachen und die Kinder, respektive Grosskinder, einfach hinauslassen. Ich habe den Bahnhof eben nicht gerade vor der Tür, aber eine wunderbare Aussicht, eine Ruhe und schöne Situation. Also für mich ist es wirklich wichtig, dass man hier auch sieht, wir haben eine andere Situation auf dem Land. Das gibt Vorteile, das gibt auch Nachteile, aber das ist auch in der Stadt so. Und das Thema hier geht für mich ganz klar nicht um die Frage von Stadt und Land, das geht um die Frage: Welche Umweltbelastung wollen wir von unserem Verkehr? Welche Umweltbelastung durch den Verkehr können wir uns überhaupt noch erlauben in der heutigen Situation? Weil es ist, ich denke, da sind wir uns einig, Handlungsbedarf vorhanden. Wie gesagt: Mir war es einfach wichtig zu sagen, ich als Bewohnerin des Landes fühle mich weder diskriminiert noch ungerecht behandelt mit diesem Gesetz.

Andreas Hegg, Lyss (FDP). Ich war vorletzte Woche in Schönried in den Ferien. Wunderschön, muss ich Ihnen sagen. Die Gegend, die Ruhe, perfekt. Seien wir ehrlich: Wenn wir auf dem Land wohnen, haben wir gewisse Vorteile. Wir haben natürlich auch gewisse Nachteile. Und wenn ich in der Stadt wohne, habe ich auch Vor- und Nachteile. Aber, werte Damen und Herren, den Fünfer, das Weggli und die Frau des Bäckers gab es noch nie und wenn wir das weiterdenken wollten, muss ich sagen: Wir im Seeland, wir erhielten nämlich eine Zulage für den Nebel. Wir müssen nämlich mehr Lampen brauchen, weil wir mehr Nebel haben. Aber das wollen wir nicht! Wissen Sie, warum? Es ist einfach so: Wir wissen, dass der Herrgott an gewissen Orten hinuntersehen können muss und an anderen Orten braucht er sich um nichts zu kümmern. (*Heiterkeit / Hilarité*)

Moussia von Wattenwyl, Tramelan (Les Verts). Désolée, moi, je n'ai pas compris le dernier gag, je me renseignerai. – Je voulais revenir sur deux éléments par rapport à la taxe, cette nouvelle taxe qui ne nous permet pas de savoir, avant d'acheter une voiture, combien on va payer. J'aimerais bien savoir, franchement, parmi vous, combien savent combien ils paient lorsqu'ils choisissent un véhicule ? Est-ce que c'est le critère premier de regarder la proportion de la taxe par rapport au prix du véhicule ? Ça, c'est la première question que je me pose. Honnêtement, moi, ce n'est pas un critère d'achat. Et maintenant, lorsque vous achetez un véhicule, vous avez des catalogues qui vous informent sur le nombre de grammes de CO₂ qui sont émis par 100 km. Et c'est ça, l'information que le client a, au début. J'achète un véhicule, je regarde, on sait qu'il faudrait viser en-dessous de 100 grammes, de 95 grammes, cette information-là, on l'a à la base. Donc, je pense que le facteur information, le client, le futur acheteur d'un véhicule l'a déjà. Et donc, l'importance de la taxe, à mon avis, est minime.

Mais j'aimerais aussi vous rappeler quelque chose : si tout le monde se met à vouloir des véhicules qui polluent moins, qui sont plus respectueux de l'environnement, ça met aussi une pression sur les constructeurs ! Moi, je suis quand même sidérée quand on arrive à la fin d'une année et qu'on sait qu'une marque ou une autre – je ne veux pas citer des marques ici – mais a importé un parc automobile qui ne correspond pas à la réglementation suisse, et qui arrive à payer 200 millions, et 300 millions de francs de pénalité parce qu'on n'a pas respecté le CO₂, c'est ça qui ne joue pas ! En amont, il faut refuser ce parc automobile trop polluant. Et si les acheteurs mettent leur responsabilité, là, ça va aussi mettre une pression sur le constructeur qui ne va plus pouvoir se permettre de frauder le citoyen. Il y a eu le « Dieselgate », maintenant avec les Plug-in hybrides, on se rend compte que c'est la même chose, sur le papier c'est tant de CO₂, en réalité, c'est beaucoup trop. Donc, si on arrive en amont à soigner un peu le problème, on évitera aussi de taxer finalement le consommateur.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). David Stampfli hat mich bewogen, jetzt noch etwas zu sagen. David, du hast eigentlich eine widersprüchliche Aussage gemacht. Du hast gesagt, jawohl, es gibt Regionen, die keinen ÖV haben, aber die will man jetzt zwingen oder motivieren, den ÖV zu benutzen. Ich möchte einfach daran erinnern, dass wir im Kanton Bern Streusiedlungen haben. Das heisst, wir haben auf ganz vielen Quadratkilometern wenig Bewohner, schlecht erschlossen. Dort einen ÖV hinbringen zu wollen, ist jenseits von Gut und Böse. Genau dort fühle ich mich als Bewohnerin einer Region, die keinen Ortsbus hat zum Beispiel, – ich habe keine Möglichkeit, auf den Ortsbus zu gehen –, dort fühle ich mich doppelt beschissen. Mich dünkt der Rückweisungsantrag von Ueli Augstburger, also da tut sich die Kommission nichts zuleide, wenn man das zurücknimmt, anschaut und Vorschläge bringt. Ich hoffe, dass die Mehrheit hier im Saal dem Rückweisungsantrag von Ueli Augstburger zustimmen kann.

Präsident. Es haben sich noch einmal die beiden Antragssteller eingeschrieben. Je donne la parole à Monsieur le député Roland Benoit.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). Je reviens à la tribune uniquement pour répondre peut-être à M. Gerber qui finalement pense que j'ai déposé... que je demande un rapport, alors ce n'est surtout pas moi qui demande un rapport : Monsieur Gerber, si vous ne comprenez pas bien le français, il existe également la traduction simultanée et je vous prie, à l'avenir, disons, quand on parle en français, de reprendre la traduction simultanée qui est mise gratuitement à disposition par le Grand Conseil.

Concernant Mme Veglio, et peut-être également M. Vanoni, pour ses déclarations d'hier : quand vous dites que les infrastructures routières ne sont pas autofinancées par les impôts, c'est faux. Si vous allez regarder sur le budget cantonal, l'OCRN qui a encaissé 270 millions de francs de taxes routières en 2019, et les infrastructures du canton, c'est-à-dire avec les salaires, pour l'entretien des routes, fait exactement 269 millions de francs, donc, c'est autofinancé. Et vous oubliez, quand on parle de « fairness » que finalement, toutes les taxes sur les combustibles – que ça soit benzine, diesel et autres –, les taxes fédérales, donc, subventionnent encore le reste des infrastructures au niveau national et donnent la possibilité à la Confédération de subventionner les cantons et les routes cantonales. Donc, là, c'est faux de dire que les routes..., on dit toujours que les conducteurs routiers sont des vaches à lait : c'est vrai, puisque c'est le secteur routier qui finance le secteur public, notamment les trains, les trams et les autobus et toutes ces lignes-là. Merci de soutenir le retour de cet amendement en commission pour en discuter.

Ueli Augstburger, Gerzensee (SVP). Es wurde gesagt: Es ist kein ausgefertigter Antrag, sondern einfach eine Rückweisung an die Kommission zur Prüfung. Es ist ein Handausstrecken, eigentlich, um hier noch einmal etwas hinzusehen, nicht für eine Bevorteilung der Landbevölkerung, sondern um mehr Akzeptanz für diese Vorlage hinzubringen. Ich glaube, das war eigentlich, was man mit diesem Antrag noch bewirken wollte. Es wurde jetzt auch sehr viel gesagt zu Mutmassungen über Mehrkosten, oder was es alles bewirken soll, was jetzt hier noch gar nicht abgeklärt ist. Daher würde es Sinn machen, dass man das in der Kommission noch einmal prüfen würde. Es wurde auch sehr oft gesagt, man wolle den Verkehr eben in ländlichen Gebieten billiger machen, und auch das ist natürlich nicht ganz korrekt. Es ist so, dass man ihn vielleicht nicht teurer machen will, als er heute ist. Aber damit wir dort, wo es diese Autos eben nicht unbedingt braucht, dort wo wir ÖV haben, dort wo wir auch nicht abgelegene Gebiete oder topografische Gebiete haben, wo es solche Fahrzeuge vielleicht braucht, nicht zusätzlich noch mehrbelasten ... Das war eigentlich die Idee davon. Und auch noch etwas zur Herkunft, wenn man das denn einordnen wollte, was gesagt wurde, wer denn da dazugehört: Ich habe ja eigentlich im Antrag auch eine Vorlage gegeben, dass man auf die Berechnungsstatistik des ARE abstellen soll, die eigentlich ziemlich klar aufzeigt und die wir heute schon in anderen Bereichen brauchen, um diese Zahlen herzuleiten. So wäre das wahrscheinlich keine riesige Angelegenheit, dies auszuarbeiten. Auch wenn man hier von einem grossen Stellenaufbau gesprochen hat: Es geht eigentlich nur um ein Zuschlags- und Rabattsystem, das man hier allenfalls einführen würde. Das würde dazu führen, dass diese Autos wahrscheinlich dann dort eingesetzt würden, wo es sie eben effektiv auch braucht.

Präsident. Für die Sicht der Regierung gebe ich das Wort Regierungsrat Müller.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Vielleicht zuerst gerade zum Antrag Augstburger: Die ÖV-Güteklassen A bis F sind mit Blick auf die Raumplanung und die Raumentwicklung definiert und basieren auf eidgenössischen Vorgaben. Sie dienen auch der Festlegung der Gemeindkosten zum ÖV. Basis bildet jeweils eine Haltestelle mit einem Radius von 400 Metern und die Frequenz des ÖVs an dieser Haltestelle. Je dichter der ÖV desto höher die Güteklasse. Zum Beispiel der Bahnhof Bern wäre sehr hoch und der Bahnhof einer kleineren Gemeinde wäre entsprechend tiefer. Güteklassen sind allein innerhalb von Gemeinden schon unterschiedlich. Eine einfache Zuweisung von Fahrzeughalterinnen und -haltern auf sinnvolle Perimeter, zum Beispiel Gemeinden, Postleitzahlen und so weiter, wäre so nicht möglich. Eine Automatisierung, wie sie das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) im Massengeschäft zwingend braucht bei der Steuererhebung, wäre mehr als aufwendig und kompliziert. Letztlich wäre das Ganze automatisiert gar nicht mehr umsetzbar. Aus der Optik der Rechtsgleichheit, der Steuergerechtigkeit und der Allgemeinheit der Steuer ist der Antrag prima vista also kein gangbarer Weg. Und noch ein Hinweis: Die Umweltbelastung beim Gebrauch eines Fahrzeugs ist gleich gross, sei es in der Stadt oder auf dem Land. Die Regierung bittet Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Noch zum Antrag Benoit: Der ist nicht völlig klar formuliert. Offenbar geht es darum, dass man für verschiedene Fahrzeuge diese Bemessungen durchführt. Tatsache ist, dass die SID der SiK die Auswirkungen der neuen Bemessungsgrundlagen anhand verschiedenster Beispiele der meistverkauften Fahrzeuge aufgezeigt hat. Die Information, die Grossrat Benoit also wünscht, wurde in der SiK bereits gemacht und deshalb bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Präsident. Wir befinden über die zwei Rückweisungsanträge. Wer den Rückweisungsantrag Augstburger annehmen will, der nur den Artikel 7 betrifft, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7; Rückweisungsantrag Augstburger [Gerzensee, SVP])

Vote (Art. 7 ; proposition de renvoi Augstburger [Gerzensee, UDC])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 56

Nein / Non 98

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie lehnen den Rückweisungsantrag ab, mit 56 Ja- zu 98 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Zweiter Rückweisungsantrag, Grossrat Benoit, Artikel 7, 8, 8a und 9. Wer den Rückweisungsantrag Benoit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7, Art. 8, Art. 8a, Art. 9; Rückweisungsantrag Benoit [Corgémont, SVP])

Vote (Art. 7, art. 8, art. 8a, art. 9 ; proposition de renvoi Benoit [Corgémont, UDC])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 49

Nein / Non 103

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie lehnen auch diesen Rückweisungsantrag ab, mit 49 Ja- zu 103 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Art. 7 Randtitel / Art. 7, titre marginal

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Normalsteuer für leichte Motorwagen Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1

Proposition majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Taxe normale sur les voitures automobiles légères véhicules visés à l'article 5, alinéa 1

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 7 Abs. 1 / Art. 7, al. 1

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Für leichte Motorwagen beträgt die Grundsteuer Der Steueranteil für die ersten das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs gemäss Artikel 5 Absatz 1 000 Kilogramm beträgt 0,24 .09 bis 0.16 Franken je Kilogramm.

Proposition majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

La taxepart de base la taxe sur les voitures automobiles légères s'élève le poids total d'un véhicule visé à 24 centimes l'article 5, alinéa 1 est de 0,09 à 0,16 franc par kilogramme pour les 1000 premiers kilogrammes.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 7 Abs. 2 Einleitungssatz / Art. 7, al. 2, phrase d'introduction

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Für jede weitere Tonne wird ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht. Der Steueranteil für die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs gemäss Artikel 5 Absatz 1 beträgt pro Gramm CO₂ je Kilometer

Proposition majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Un supplément est perçu pour chaque tranche suivanteLa part de la taxe sur les émissions de 1000 kilogrammes. Celui-ci est égal CO₂ d'un véhicule visé à 86 pour cent du taux appliqué à la tranche précédente.l'article 5, alinéa 1 est, par gramme de CO₂ et par kilomètre,

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Wir kommen jetzt zu einem kleinen Paket, das den Artikel 7 betrifft. Ich sage es noch einmal, aber ich glaube, Sie haben es mittlerweile alle begriffen: Man muss also immer gleich abstimmen. Wer neues Recht will, stimmt immer Ja, wer geltendes Recht will, stimmt immer Nein. Wir haben die Änderung des Artikels 7, die SiK-Mehrheit – das betrifft den Randtitel, Entschuldigung, Artikel 7 Randtitel, SiK-Mehrheit gegen SiK-Minderheit. Wir haben den Absatz 1, auch dort Mehrheit gegen Minderheit und den Artikel 7, Absatz 2, wo es den Einleitungssatz betrifft. Ich gebe das Wort dem Sprecher der Kommissionsmehrheit.

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Die Stellung der Mehrheit der SiK ist noch einmal dieselbe: Die Mehrheit der SiK ist für die Gesetzesanpassung gemäss Vorschlag Regierungsrat und gegen den Antrag geltendes Recht.

Präsident. Ich schaue noch schnell zu Grossrätin Gschwend. Sie sagte zwar, sie komme nicht jedes Mal nach vorne ... Die Minderheit wünscht das Wort nicht? Das ist nicht der Fall. Fraktionen? Einzelsprechende? Die Regierung? Das ist nicht der Fall. Dann mehrten wir direkt aus. Erste Abstimmung: Artikel 7 Randtitel: Wer der SiK-Mehrheit und Regierung folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Mehrheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Randtitel; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 7, titre marginal ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 110

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie folgen Mehrheit und Regierung, mit 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen. Die zweite Abstimmung betrifft den Absatz 1 des Artikels 7: Wer der Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer der Minderheit folgt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Abs. 1; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 7, al. 1 ; proposition de de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 110

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie folgen der Mehrheit mit 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Und noch die dritte Abstimmung zu Artikel 7, die betrifft den Absatz 2 und dort im Speziellen den Einleitungssatz: Wer der SiK-Mehrheit folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Abs. 2 Einleitungssatz; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 7, al. 2, phrase d'introduction ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 107

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Die SiK-Mehrheit obsiegt mit 107 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 7 Abs. 2 Bst. a und b / art. 7, al. 2, lit. a et b

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

a von 0 bis 100 g/km CHF 0.50 bis CHF 1.50,

b von über 100 bis 200 g/km CHF 1.00 bis CHF 1.70,

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

a de 0,50 à 1,50 franc pour 0 à 100 g/km,

b de 1 à 1,70 franc pour plus de 100 et jusqu'à 200 g/km,

Antrag SiK-Minderheit (Steiner, Boll)

a von 0 bis ~~400~~ 95 g/km CHF 0.50 bis CHF 1.50,

b von über ~~400~~ 95 bis 200 g/km CHF 1.00 bis CHF 1.70,

Proposition de la minorité CSéc (Steiner, Boll)

a de 0,50 à 1,50 franc pour 0 à ~~400~~ 95 g/km,

b de 1 à 1,70 franc pour plus de ~~400~~ 95 et jusqu'à 200 g/km,

Präsident. Jetzt kommen wir zu Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a und b. Wir müssen zuerst ausmehren, welchen Steueranteil man im neuen Recht will, wenn man das neue Recht will, und nachher noch den Obsiegenden gegen das bisherige Recht. Wir haben einen Antrag der SiK-Mehrheit und einen der SiK-Minderheit. Ich gebe zuerst dem Sprecher der Mehrheit das Wort, Grossrat Hans Schär.

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Auch hier ist die Mehrheit der SiK für die Gesetzesänderung gemäss Vorschlag des Regierungsrats.

Präsident. Für die Position der SiK-Minderheit, Grossrat Hanspeter Steiner.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP), Kommissionssprecher SiK-Minderheit. Seit Anfang 2020 gilt in der Schweiz analog zur EU der Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer im Durchschnitt aller Autos. Ich habe es auch schon erwähnt hier im Saal: Wir sind meilenweit von diesem Ziel entfernt. Deshalb sind wir der Meinung, dass wir hier einen Anreiz schaffen sollten und den Steueranteil genau bei diesen 95 Gramm ansetzen und nicht bei 100. Ich weiss, dass das nicht eine riesige Sache ist, es geht mehr um den Anreiz, den wir hier schaffen würden, doch eine Motivation herauszugeben, möglichst Autos mit tiefem CO₂-Austoss zu kaufen. Deshalb bin ich froh, wenn Sie das relativ kleine aber vielleicht doch nicht unwesentliche Anliegen der Kommissionsminderheit unterstützen können. Die EVP-Fraktion unterstützt es.

Präsident. Es machen sich keine Fraktionssprechende auf den Weg. Einzelsprecherinnen oder Einzelsprecher? Das ist nicht der Fall. Wünscht der Herr Regierungsrat das Wort? Er wünscht es und er erhält es.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Die Anträge zu Buchstabe a und b sind gemeinsam zu betrachten. Sie weichen soweit vom Vorschlag des Regierungsrats ab, als die Neugrenze 95 g/km eingeführt werden soll. Die Ausrichtung erfolgt am bisherigen Zielwert des Bundes, den neu Personenwagen im Durchschnitt erreichen sollen. Der Zielwert ist aber nur eine Momentaufnahme und wird in Kürze schon wieder veraltet sein. Ab dem Jahr 2021 werden die Zielwerte unter Berücksichtigung des WLTP-Messverfahrens – das ist der weltweite Standard – 118 g/km für neue Personenwagen und 186 g/km für Lieferwagen betragen. Diese Werte werden entsprechend der Vorgaben der EU an die Hersteller in den kommenden Jahren immer wieder gesenkt werden. Sie sehen: Diese Werte können je nach aktuell verwendetem Messverfahren variieren und sind ständig im Fluss. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen und den Antrag, der hier von der Minderheit gestellt wurde, abzulehnen.

Präsident. Wir befinden über den Steueranteil 100 oder 95. Wer den Antrag SiK-Mehrheit und Regierung unterstützt, stimmt Ja, wer der SiK-Minderheit Steiner folgt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Abs. 2 Bst. a und b; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Steiner, Boll])

Vote (Art. 7, al. 2, lit. a et b ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Steiner, Boll])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 79

Nein / Non 73

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie folgen der SiK-Mehrheit und der Regierung, mit 79 Ja- zu 73 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Jetzt stelle ich den obsiegenden Antrag der SiK-Mehrheit dem Antrag der SiK-Minderheit Gschwend, also geltendes Recht, gegenüber. Wer den Antrag Mehrheit und Regierung unterstützt, stimmt Ja, wer der Minderheit Gschwend-Pieren folgt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Abs. 2 Bst. a und b; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 7, al. 2, lit. a et b ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 110

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie folgen der Mehrheit und der Regierung, mit 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 7 Abs. 2 Bst. c und Abs. 3 (neu) / Art. 7, al. 2, lit. c et al. 3 (nouveau)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

c von über 200 g/km CHF 1.50 bis CHF 2.20.

³ Der Regierungsrat legt unter Berücksichtigung von Artikel 6d den Steueranteil für das Gesamtgewicht und die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs durch Verordnung fest

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

c de 1,50 à 2,20 francs pour plus de 200 g/km.

³ Le Conseil-exécutif fixe, par voie d'ordonnance, la part de la taxe sur le poids total et sur les émissions de CO₂ du véhicule en tenant compte de l'article 6d.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Wir kommen zu Artikel 7, Absatz 2, Buchstabe c und Absatz 3, der neu ist. Auch hier haben wir wieder einen Mehrheitsantrag und Regierung, der das neue Recht umschreibt und einen Antrag SiK-Minderheit, der das geltende Recht umschreibt. Wünscht der Sprecher der Kommissionmehrheit das Wort? – Nein. Grossrätin Gschwend? – Nein. Die Regierung verzichtet ebenfalls. – Wir mehrten direkt aus. Wer bei Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c und beim Absatz 3 (neu) der Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 7 Abs. 2 Bst. c und Abs. 3 [neu]; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 7, al. 2, lit. c et al. 3 [nouveau] ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 111

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Die Mehrheitsverhältnisse bleiben gleich. Sie unterstützen Mehrheit und Regierung, mit 111 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 8 Randtitel / Art. 8, titre marginal

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 8 Abs. 1 / Art. 8, al. 1

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 8 Abs. 4a (neu) / Art. 8, al. 4a (nouveau)

Angenommen / Adopté-e-s

Aufhebung Art. 8 Abs. 5 / Abrogation de l'art. 8, al. 5

Angenommen / Adopté-e-s

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

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Normalsteuer für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe b

¹ Für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe b beträgt die Grundsteuer für die ersten 1000 Kilogramm 0.12 Franken je Kilogramm.² Bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm wird für jede weitere Tonne ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht.³ Für Fahrzeuge mit einem höheren Gesamtgewicht wird die Normalsteuer zum Betrag eines Fahrzeugs mit einem Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm erhoben.⁴ Ein Viertel der Normalsteuer wird erhoben für

a Anhänger an Arbeitsmaschinen,

b Arbeitsanhänger,

c Schaustelleranhänger.

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Taxe normale sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre b

¹ La taxe de base sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre b s'élève à 0,12 franc par kilogramme pour les 1000 premiers kilogrammes.² Un supplément est perçu pour chaque tranche suivante de 1000 kilogrammes, et jusqu'à un poids total de 3500 kilogrammes. Ce supplément est égal à 86 pour cent du taux appliqué à la tranche précédente.³ Pour les véhicules d'un poids total supérieur à 3500 kilogrammes, il est perçu la taxe due pour un véhicule d'un poids total de 3500 kilogrammes.⁴ Un quart de la taxe normale est perçu sur

a les remorques attelées à des machines de travail,

b les remorques de travail,

c les roulottes de forains.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Wir kommen zu Artikel 8a (neu), dort wiederum SiK-Mehrheit und Regierung gegenüber SiK-Minderheit. Das Wort wird nicht gewünscht – nehme ich an? Das ist der Fall. Dann mehrten wir direkt aus. Artikel 8a (neu): Wer der SiK-Mehrheit und Regierung folgt, stimmt Ja, wer das ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 8a [neu]; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 8a [nouveau] ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 111

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. SiK-Mehrheit und Regierung obsiegen mit 111 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 9 (Randtitel) / Art. 9 (titre marginal)

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Normalsteuer für ~~Kleinmotorräder und Motorräder~~ Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1b

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Taxe normale sur les ~~motocycles légers et les motocycles~~ véhicules visés à l'article 5, alinéa 1b

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Änderung von Artikel 9 Randtitel: Darf ich direkt zur Ausmehrung kommen? – Wir machen das so. Wer hier der Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 9 Randtitel; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. 9, titre marginal ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 110

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Das Resultat auch hier für die Mehrheit: 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 9 Abs. 1 / Art. 9, al. 1

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 9 Abs. 2 (neu) und Abs. 3 (neu) / Art. 9, al. 2 (nouveau) et al. 3 (nouveau)

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 10

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif

Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Art. 11

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat
Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif
Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Droit en vigueur

Art. 12a

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat
Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif
Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Droit en vigueur

Art. 12b

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat
Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif
Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Droit en vigueur

Art. 12c

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat
Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif
Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Droit en vigueur

Art. 12d

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat
Aufgehoben

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif
Abrogé(e)

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)
Droit en vigueur

Präsident. Wir müssen Artikel 10 aufheben. Hier ist wieder das gleiche Szenario: SiK-Mehrheit und Regierung gegen SiK-Minderheit. Wer für Aufhebung von Artikel 10 stimmt, dem Antrag der SiK-Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 10; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 10 ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 109

Nein / Non 43

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Der Aufhebung von Artikel 10 wird zugestimmt, mit 109 Ja- zu 43 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Gleiche Ausgangslage bei Artikel 11, auch hier geht es um die Aufhebung, Antrag SiK-Mehrheit und Regierung – wer das will, stimmt Ja – gegen SiK-Minderheit, dafür stimmen Sie Nein.

Abstimmung (Art. 11; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 11 ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 111

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Die Aufhebung von Artikel 11 wird unterstützt, mit 111 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Dann noch die Aufhebung von Artikel 12a. Wer hier der SiK-Mehrheit und der Regierung folgt, stimmt Ja und wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 12a; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 12a ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	110
Nein / Non	44
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Die Aufhebung des Artikels 12a wird unterstützt, mit 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen. Es kann uns also niemand vorwerfen, wir hätten die Abstimmungsanlage nicht amortisiert (*Heiterkeit / Hilarité*).

Es geht als Nächstes um die Aufhebung des Artikels 12b. Wer die SiK-Mehrheit unterstützt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 12b; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 12b ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	111
Nein / Non	43
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Der Aufhebung von Artikel 12b wird zugestimmt, mit 111 Ja- zu 43 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Aufhebung von Artikel 12c: Wer die SiK-Mehrheit und Regierung unterstützt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 12c; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 12c ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	109
Nein / Non	43
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Auch diese Aufhebung wird gutgeheissen, mit 109 Ja- zu 43 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Letzte Abstimmung in diesem Paket, es geht um die Aufhebung des Artikels 12d. Die Unterstützung von SiK-Mehrheit und Regierung ist Ja, wer der SiK-Minderheit folgt, der stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 12d; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker]; Aufhebung)
Vote (Art. 12d ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition minorité de la CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] ; abrogation)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 109

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie stimmen der Aufhebung des Artikels 12d zu, mit 109 Ja- zu 44 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. 14a (neu) Abs. 1 / Art. 14a (nouveau), al. 1

Angenommen / Adopté-e-s

Aufhebung Art. 17 / Abrogation de l'art. 17

Angenommen / Adopté-e-s

Präsident. Ich bitte einfach, laut zu rufen, wenn im Fall wider Erwarten von den nächsten Zeilen etwas bestritten sein sollte. Aber dann haben wir es fürs Protokoll korrekt gemacht.

Art. 17a Randtitel (betrifft nur französische Version) /

Art 17a, titre marginal (ne concerne que le texte français)

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 17a Abs. 1 / Art. 17a, al. 1

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 18 Abs. 1 / Art. 18, al. 1

Angenommen / Adopté-e-s

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

Angenommen / Adopté-e-s

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

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 19

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 19a Abs. 2 und Abs. 3 / Art. 19a, al. 2 et al. 3

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 19b Randtitel / Art. 19b, titre marginal

Angenommen / Adopté-e-s

Art 19b Abs. 1a (neu) / (nouveau)

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 19b Abs. 2 / Art. 19b, al. 2

Angenommen / Adopté-e-s

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

Angenommen / Adopté-e-s

Art. 21 Abs. 2 Bst. a, Bst. b (betrifft nur den französischen Text) /
Art. 21, al. 2 lit. a, lit. b (ne concerne que le texte français)
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 21 Abs. 2 Bst. c / Art. 21, al. 2, lit. c
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 21 Abs. 2 Bst. d und Bst. e (betrifft nur den französischen Text) /
Art. 21, al. 2 lit. d et lit. e (ne concerne que le texte français)
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 21 Abs. 2 Bst. f / Art. 21, al. 2, lit. f
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 21 Abs. 2 Bst. g (neu) – Bst. k (neu) / Art. 21, al. 2, lit. g (nouveau) – lit. k (nouveau)
Angenommen / Adopté-e-s

Art. T2-1 Abs. 1 und 2 / Art. T2-1, al. 1 et 2

Antrag SP-JUSO-PSA (Veglio, Zollikofen)

Rückweisung in die Kommission mit folgenden Auflagen: Eine zeitlich begrenzte Steuerreduktion soll nach sozialen Kriterien für Menschen mit geringem Einkommen, die zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen sind, gewährt werden.

Proposition PS-JS-PSA (Veglio, Zollikofen)

Renvoi en commission assorti des charges suivantes : Une réduction d'impôt temporaire sera accordée selon des critères sociaux aux personnes aux revenus modestes qui sont tributaires d'un véhicule.

Präsident. Wir kommen zu Artikel T2-1 Absatz 1 und Absatz 2. Dazu haben wir einen Rückweisungsantrag der SP-JUSO-PSA-Fraktion. Ich bitte Grossrätin Veglio, wenn sie das wünscht, den zu begründen.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Ich möchte nur kurz noch etwas dazu sagen. Ich habe es im Votum eigentlich schon angetönt, dass die Mobilität ein Grundbedürfnis ist und für alle Menschen einerseits zugänglich sein, aber auch bezahlbar bleiben soll. Wir haben es auch gehört: Nicht alle Menschen sind mit dem ÖV erschlossen, dort wo sie leben und wohnen, weil sie keine Anbindung haben. Und auch nicht alle Leute haben ein Budget, mit dem sie es sich innert kurzer Zeit finanziell leisten könnten, auf E-Mobilität oder einen Wasserstoff-Antrieb umzusteigen. Wir möchten hier eine gezielte Entlastung wo notwendig, einfach so, dass keine unverhältnismässigen Härtefälle in dem Sinn eintreten würden. Wir möchten das im beschriebenen Sinn noch einmal in der Kommission diskutieren. Es ist noch nicht ganz ausgereift, deshalb die Zurückweisung in die Kommission, damit man das dort noch einmal diskutieren kann. Es wäre auch etwas eine Alternative zu dem Rabatt- und Zuschlagssystem, über das wir vorhin lange diskutierten. Ich bin froh, wenn Sie das unterstützen können.

Präsident. Darf ich dem Kommissionssprecher das Wort geben, Grossrat Hans Schär, zu diesem Rückweisungsantrag?

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher SiK-Mehrheit. Auch die Mehrheit steht hinter der Gesetzesänderung nach Vorschlag des Regierungsrates. Wir haben das besprochen und dieser Änderung zugestimmt, mit 10 Ja zu 6 Nein. Also diesen Rückweisungsantrag möchte die Kommissionsmehrheit ablehnen.

Präsident. Gibt es Fraktionsvoten? (*Grossrat Haas steht gut sichtbar hinten bei der Anmeldung als Sprecher bereit. / Le député Haas se tient prêt et bien en vue derrière, près des inscriptions, pour prendre la parole.*) Grossrat Haas steht nur herum? Einzelsprecher? Gibt es keine Fraktionen? Dann steht er nicht nur herum, sondern er spricht als Einzelsprecher: Grossrat Haas. (*Heiterkeit* /

Hilarité)

Adrian Haas, Bern (FDP). Einfach noch eine Bemerkung zu diesem Rückweisungsantrag: Ich begreife ihn schlicht nicht wirklich, denn im T2-1 geht es um eine Kompensation via Steueranlage und mich nimmt es Wunder, wie man dann quasi noch einzelne Steuerkriterien in eine Steueranlage hinein einbauen kann. Das geht schlicht nicht. Wenn Sie so etwas wollten, müssten Sie die ganzen Tarife des Motorfahrzeugsteuergesetzes, das wir jetzt beschlossen haben, wieder neu aufrollen. Also, das führt etwas ins Kraut hinaus. Wir würden das sicher ablehnen.

Präsident. Ich sehe keine weiteren Sprechenden mehr. Herr Regierungsrat Müller, Sie haben das Wort.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Der Antrag würde zu einer ungunstigen Vermischung von sozialen Anliegen mit dem Massengeschäft der Erhebung der Motorfahrzeugsteuer führen. Für das SVSA wäre der Aufwand enorm beziehungsweise gar nicht abschätzbar. Das SVSA kennt die Einkommenssituation seiner Kundinnen und Kunden nicht, und das ist auch gut so. Wir halten den Antrag deshalb für wenig vollzugstauglich. Ich bitte Sie im Namen der Regierung, den Antrag abzulehnen.

Präsident. Dann befinden wir über den Rückweisungsantrag zum Artikel T2-1, Absatz 1 und Absatz 2. Wer den Rückweisungsantrag der Fraktion SP-JUSO-PSA annimmt, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. T2-1 Abs. 1 + 2; Rückweisungsantrag SP-JUSO-PSA [Veglio, Zollikofen])

Vote (Art. T2-1, al. 1 + al. 2 ; proposition de renvoi PS-JS-PSA [Veglio, Zollikofen])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 35

Nein / Non 116

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie lehnen diesen Rückweisungsantrag ab, mit 35 Ja- zu 116 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Art. T2-1 Abs. 1 und Abs. 2 / Art. T2-1, al. 1 et al. 2

Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat

¹ Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung gewährten Vergünstigungen bei der kantonalen Strassenverkehrssteuer fallen dahin.

² Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung hängigen Verfahren zur Überprüfung der Ausnahme von der Steuerpflicht im Interesse von Personen mit Behinderungen richten sich nach neuem Recht.

Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et Conseil-exécutif

¹ Les bonifications accordées sur la taxe cantonale sur la circulation routière deviennent caduques au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification.

² Les procédures d'examen de l'exonération de la taxe en faveur de personnes en situation de handicap en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification sont soumises au nouveau droit.

Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Geltendes Recht

Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker)

Droit en vigueur

Präsident. Somit mehrten wir T2-1 Absatz 1 und Absatz 2 jetzt noch aus, da haben wir wiederum das bekannte Spiel: Antrag SiK-Mehrheit und Regierung gegen Antrag SiK-Minderheit. Ich nehme nicht an, dass es noch Wortmeldungen gibt. Das ist so. Wer der Mehrheit der SiK und der Regierung folgt, stimmt Ja, wer die SiK-Minderheit unterstützt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. T2-1 Abs. 1 und Abs. 2; SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Vote (Art. T2-1, al. 1 et al. 2 ; proposition de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 107

Nein / Non 43

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie folgen SiK-Mehrheit und der Regierung, mit 107 Ja- zu 43 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Art. T2-2 Abs. 1 und Abs. 2 / Art. T2-2, al. 1 et al. 2

Rückweisungsantrag EVP (Wenger, Spiez)

Rückweisung in die Kommission mit folgenden Auflagen: T2-2 ist so zu formulieren, dass 40 Mio. Franken einmalig auf die Einkommensteuer umgelegt werden und keine zukünftige Abhängigkeit der Gesetze errichtet wird.

Proposition de renvoi PEV (Wenger, Spiez)

Renvoi en commission assorti des charges suivantes : Formuler l'article T2-2 de manière à ce que la part de 40 millions de francs ne soit attribuée qu'une fois à l'impôt sur le revenu et qu'aucun lien de dépendance entre les lois ne soit établi.

Präsident. Wir kommen zu Artikel T2-2. Dazu habe ich gerade vorhin einen Rückweisungsantrag der EVP erhalten. Den haben wir nicht mehr allen verteilt. Ich bitte den Sprecher der EVP-Fraktion, den Rückweisungsantrag zu begründen. Grossrat Markus Wenger, Sie haben das Wort.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Wir haben in T2 eine gewisse Unsicherheit und wollen deshalb dort eine Rückweisung beantragen. Ich möchte Sie daran zurückerinnern, was eigentlich den Ausschlag gegeben hat, weshalb wir über dieses Gesetz beraten. Es sind zwei Ziele, die wir verfolgen wollen: Das erste Ziel ist, die Strassenverkehrssteuer ökologischer zu gestalten, um so einen ökologischen Effekt zu haben. Das zweite Ziel ist die Rahmenbedingung, dass dies staatsquotenneutral erfolgen soll und wir darum, wenn wir ja hier um 40 Mio. Franken erhöhen, auf der Einkommenssteuer 40 Mio. Franken reduzieren. Wir möchten aber ausdrücklich, dass dieses Meccano einmal stattfindet, im Schnittpunkt der Einführung, nämlich, sollen die 40 Mio. Franken umgelagert werden. Danach aber sollen die beiden Gesetze, das Steuergesetz und das Strassenverkehrsgesetz nichts mehr miteinander zu tun haben. Wenn also der Regierungsrat in sieben oder acht Jahren hier etwas korrigiert, soll das bei der Einkommenssteuer nicht automatisch ein Meccano sein. Die Einkommenssteuer wird festgelegt durch den Grossen Rat. Also: Der Grosse Rat hat jederzeit die Möglichkeit, dass er bei der Einkommenssteuer, wenn er das für nötig erachtet, korrigieren kann. Darum möchten wir die Rückweisung an die Kommission. Ich lese vor: «...ist so zu formulieren, dass 40 Mio. einmalig auf die Einkommenssteuer umgelagert werden und keine zukünftige Abhängigkeit der Gesetze errichtet wird». Das ist der Antrag der EVP, den wir Ihnen so zur Annahme empfehlen, damit

die Kommission den Artikel noch entsprechend in der Formulierung anpassen kann.

Präsident. Herr Grossrat Wenger, eine Frage dazu: Sie schreiben beim Titel des Rückweisungsantrags Artikel T2-2 Absatz 1. Aber nachher, in der Begründung für die Rückweisung, reden Sie generell von Artikel T2-2. Ist nur der Absatz 1 gemeint oder der ganze Artikel T2-2? (*Grossrat Wenger beantwortet die Frage ohne Mikrofon. / Le député Wenger répond à la question sans micro.*) Der ganze Artikel. Das ist gut. Dann kommen wir zu diesem Rückweisungsantrag. Zuerst hat das Wort ... – nein? (*Auf dem Monitor wird Grossrätin Gschwend als nächste Sprecherin geführt, die aber nicht zum Rednerpult, sondern zum Präsidenten aufs Podium kommt, um etwas mit ihm zu besprechen. / Le nom de la députée Gschwend apparaît à l'écran comme prochaine intervenante. Elle ne s'avance pas jusqu'à la tribune, mais s'approche du président sur le podium pour lui parler.*) Wird das Wort von den Fraktionen gewünscht? Das ist der Fall. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion Grossrätin Veglio.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Ich muss es etwas vermischen mit unserem Antrag. Wir haben ja auch noch einen Antrag für T2-2, und zwar einen Streichungsantrag an sich, aber ich möchte kurz sagen, weshalb, und würde mich gleich noch kurz äussern zum EVP-Rückweisungsantrag.

T2-2, damit sollte ja die Gesetzesrevision direkt an die Steuersenkung bei natürlichen Personen gekoppelt werden. Wir wollen dort eine Entkoppelung. Zwar nimmt die Steuersenkung die Forderung aus der Motion Trüssel auf, aber das finden wir falsch. Wir wollen, dass die Mehreinnahmen für die verursachten Kosten des Verkehrs – für die Strassen, externe Kosten, etc. – eingesetzt werden, welche heute der Allgemeinheit aufgedrückt werden. Wir möchten damit eben auch zweckgebunden den umweltfreundlichen Verkehr fördern und den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen, statt sie für Steuersenkungen zu brauchen.

Und noch etwas, liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn wir das jetzt ins Gesetz hineinschreiben würden, dann ist das sozusagen für die Ewigkeit zementiert. Das finden wir falsch. Im Vortrag ist klar zu lesen, dass der Grosse Rat eine Entkoppelung beschliessen kann. Damit könnte man den Automatismus durchbrechen. Diese Verknüpfung ist für uns systemfremd. Ich sehe aber, dass es gewisse Unsicherheiten hat, vor allem zu Absatz 1, bei denen wir nicht abschliessend prüfen konnten, wie die Auswirkungen sind. Deshalb würden wir den Rückweisungsantrag – einfach offen in dem Sinn –, um noch einmal in der Kommission zu besprechen, unterstützen und unseren Antrag zurückziehen zu Gunsten von demjenigen der EVP, damit wir noch einmal darüber diskutieren können.

Ich möchte im Sinn von... – ich möchte nachher nicht noch einmal nach vorne kommen – noch kurz etwas Abschliessendes sagen, hier in die Mitte gerichtet an die Adresse der SVP. Man hat es jetzt ein paar Mal gehört wegen des Referendums. Man kann das als Idee, als Drohung, wie auch immer annehmen. Wir nutzen von der SP-JUSO-PSA-Fraktion oder der Partei aus, wir nutzen das Instrument ja auch und nicht einmal so erfolglos, wie wir letztes Wochenende sehen konnten. Aber Sie müssen sich dann schon überlegen, was Sie wollen. Wollen Sie jetzt das Referendum ergreifen oder ist Ihnen wirklich die Steuersenkung für natürliche Personen wichtiger? Weil die würde im Fall von einem Referendum nicht kommen. Ich gebe Ihnen das einfach mit auf den Weg zum Überdenken.

Präsident. Sie haben es gehört, bei T2-2 ist auch der Minderheitsantrag SP-JUSO-PSA zurückgezogen zu Gunsten des Rückweisungsantrags der EVP. Nächster Fraktionssprecher ist Grossrat Michael Ritter. Frau Gschwend ist nur nach vorne gekommen, um dies anzumelden. Herr Ritter, Sie haben das Wort.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Wir mussten jetzt etwas spontan entscheiden bei diesen Rückweisungsanträgen, aber das hält auch fit. Wir sind zum Schluss gekommen, dass wir den Rückweisungsantrag von Grossrat Wenger, der jetzt allein übrigbleibt, unterstützen und dies Ihnen auch empfehlen. Ich sage wenige Worte dazu. Es ist so, dass es hier um diese Koppelung geht und wir unterstützen diese Koppelung ganz klar. Sie ist einfach ein Teil des Geschäfts und sie war auch schon in der Motion von Alt-Grossrat Trüssel enthalten. Sie ist für uns ein zwingender Bestandteil. Ich gebe vielleicht eher der linken Ratsseite zu bedenken, die da Vorbehalte hat, die ich auch ein wenig verstehen kann, dass einfach die Chancen für das Gesetz in einem allfälligen Abstimmungskampf klar sinken werden, wenn man hier die Koppelung nicht macht, denn dann wird es ein Problem in der Argumentation mit der Abstimmung von vor knapp zehn Jahren. Das ist jetzt einfach so,

das kann man nicht anders sagen. Das kann man absolut ausbalancieren, in dem man eben die Koppelung macht.

Allerdings: Die Art der Koppelung muss schon sehr überdacht sein, denn es ist Grossrat Wenger zugute zu halten, und anderen Rednern und Rednerinnen auch, dass eigentlich die Koppelung nicht der Normalfall sein kann. Ich habe spontan eine Sympathie für eine einmalige Koppelung. Wie das genau gemacht werden muss, das muss man in die Kommission nehmen. Ich halte das für eine steuerrechtlich anspruchsvolle Frage und das möchte ich hier jetzt nicht überstürzen. Also nehmen Sie das in die Kommission zurück. Im Grundsatz halten wir von der grünliberalen Fraktion aber fest, dass es eine Kompensation geben muss, sonst wird das abstürzen, meiner Meinung nach.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Im Jahr 2013 – respektive 2012, 2013 hat man es dann eingeführt – haben wir die Motorfahrzeugsteuern an der Urne um 100 Mio. Franken gekürzt, etwa um einen Drittel war das damals. Leider wurden aber nicht 100 Mio. Franken weniger für Neu-, Aus- und Umbau von Strassenverkehrsanlagen eingesetzt. Es wurde auch nicht gespart beim Betrieb der Strassenverkehrsanlagen und der Gewährleistung von Verkehrssicherheit, auch nicht im Namen von Umwelt-, Landschafts- und Ortsbildschutzmassnahmen im Zusammenhang mit Strassenverkehrsanlagen. Zu guter Letzt wurde auch die Förderung von umweltgerechtem Verkehr nicht gesenkt. Alles zusammen Dinge, von denen es zum Teil sehr gut ist, dass sie nicht gesenkt wurden, beim Neubau von Strassen kann man sich darüber streiten. Aber die 100 Mio. Franken mussten irgendwoher kommen und sie kamen aus dem Steuerertrag. Und deshalb: Jetzt sprechen wir hier noch von diesen 40 Mio. Franken, die wir wieder zurückerhalten können und ein kleiner Teil, der wieder in die Strassenverkehrsrechnung einfließen würde. Für uns ist es so, dass das Verursacherprinzip in dieser Art auch mit diesen 40 Mio. Franken nicht gewährleistet ist. Deshalb sind wir für die Rückweisung von T2-2, also wir unterstützen das von der EVP.

Adrian Haas, Bern (FDP). Der Antrag der EVP, so wie er auf dem Blatt formuliert ist, will ja, dass man nur in der erstmaligen Festlegung der Steueranteile die Kompensation quasi berücksichtigt und das nicht quasi für alle Ewigkeit. Da muss ich sagen: So steht es genau im Text der Regierung in Absatz 1. Es ist nämlich von der erstmaligen Festlegung die Rede, also ist das nur erstmals massgebend und nachher ist man dann jeweils frei, natürlich immer auch im Rahmen von politischen Versprechen, irgendetwas zu verändern. Also diesen Antrag würde ich ablehnen, das ist völlig überflüssig.

Nachher wurde auch gesagt, man wolle den Absatz 2 auch noch in Frage oder in Diskussion stellen. Auch der Absatz 2 ist eigentlich sehr klar. Man will die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, die man jetzt hier drin hat mit diesen Anpassungen, nur dann vollziehen, wenn man eine entsprechende Senkung bei den direkten Steuern bei den natürlichen Personen vollzieht. Die Formulierung ist absolut klar. Für uns ist sie *Conditio sine qua non*, damit wir überhaupt dieser Vorlage zustimmen. Wir dürfen den Bürgerinnen und Bürgern in diesem Hochsteuerkanton nicht noch mehr Steuern zumuten. Und wenn wir die Motorfahrzeugsteuer an das schweizerische Mittel anpassen wollen, oder leicht darüber, dann müssen wir diesen Betrag den Bürgerinnen und Bürgern zurückgeben, sonst versteht das niemand. Also wer diesen Absatz nicht will, trägt dazu bei, dass wir dieses Gesetz am Schluss ablehnen würden und dann kann Ihnen auch sicher sein, dass es in der Volksabstimmung überhaupt keine Chance hat, dann können wir jetzt eigentlich gleich aufhören mit den weiteren Beratungen.

Andrea Gschwend-Pieren, Kaltacker (SVP), Kommissionssprecherin SiK-Minderheit. Ich würde zuerst kurz für die Minderheit sprechen und dann noch für die Fraktion. Ist das gut? (*Sie blickt zum Präsidenten. / Elle se tourne vers le président*). Also, im Namen der SiK-Minderheit wären wir jetzt nicht für geltendes Recht hier, sondern selbstverständlich sind wir für die Verknüpfung mit der Steuersenkung bei den natürlichen Personen und möchten diese Übergangsbestimmung T2-2 so annehmen. Sprich: Die SiK-Minderheit ist da nicht für geltendes Recht.

Jetzt wechsele ich um Zeit zu sparen gleich noch den Hut und spreche für die Fraktion. Die Fraktion der SVP würde diesen Rückweisungsantrag EVP so annehmen, wir geben das zurück in die Kommission und schauen das noch einmal an. Falls der Rückweisungsantrag nicht durchkommen würde, wären wir natürlich selbstverständlich fürs neue Recht, für die Kompensation, für die Verknüpfung mit der Steuersenkung bei den natürlichen Personen.

Präsident. Dann noch als Einzelsprecherin: Grossrätin Natalie Imboden.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Nachdem jetzt hier Drohkulissen aufgebaut werden, nicht nur von der SVP, sondern auch von der FDP, wie das Adi Haas vorhin sagte, möchte ich doch noch inhaltlich etwas zu dem Punkt T2-2 sagen. Und zwar hat es mein Fraktionskollege Thomas Gerber gesagt: Wir sind für die Rückweisung in die Kommission, aber eigentlich auch für Ablehnung dieses Punkts, und das warum? Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich lese Ihnen zwei Zitate vor: «Es braucht eine auf dem Verursacherprinzip beruhende Lenkungsmaßnahme, die Kostenwahrheit herstellt», das ist das eine Zitat. Das zweite Zitat ist: «Das Verursacherprinzip als Schlüssel zu einer nachhaltigen Mobilität». Das eine Zitat ist von der FDP, das andere von der glp. Sie können jetzt nachschauen, welches von wem ist. Beide sind von den nationalen Parteien. Das der FDP ist aus ihrem Klimapapier 2019, das der glp aus einem Mobilitätspapier. Warum sage ich das? Weil das, was wir jetzt in diesem Artikel tun wollen, ist eigentlich genau ein Widerspruch, indem wir das Verursacherprinzip schwächen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben es vorhin gesehen: Im Artikel 2 ist der Zweckartikel in diesem Gesetz klar. Ich glaube, es ist nicht allen bewusst, dass es sehr selten ist, dass wir legislieren und eine Zweckbindung einer Steuer im Gesetz haben. Das Gesetz, das haben unsere Urhinnen und Urhnen schon gemacht und gesagt: Das Geld, das hereinkommt, wird gebraucht, eben für die Finanzierung des Ausbaus des Verkehrs. Also es ist eine ganz klare Zweckbindung. Die, die jetzt der Meinung sind, man könne diese Zweckbindung aufheben, was tun die? Die stellen eigentlich ein Grundsatzprinzip, das ein liberales Prinzip ist, darum spreche ich hier die FDP und die glp an, in Frage. Wenn Sie das so wollen, dann schwächen Sie etwas bei den natürlichen Personen mit den Geschenken, die Sie versprechen, das eben ein Verursacherprinzip ist, das Kostenwahrheit schaffen soll und von dem her gegen Ihre liberalen Grundsätze ist. Darum bitte ich Sie sehr, das Geschäft am besten noch einmal in die Kommission zurückzuschicken, das ist sicher richtig. Und wenn das nicht der Fall ist, das abzulehnen. Denn wer hier zustimmt, schwächt das Verursacherprinzip und damit eine Ökologisierung dieser Steuer. Eine verursachergerechte Besteuerung schwächen, das ist sicher kein ökologisches Anliegen, aber es ist auch kein liberales Anliegen. Darum, liebe FDP und glp, überlegen Sie noch einmal, ob es nicht sinnvoller ist, einfach zu sagen: Wir machen die Teil-Ökologisierung, aber das verbinden wir hier nicht mit Steuersenkungen, das ist nämlich auch toxisch.

Präsident. Ich gebe das Wort dem Herrn Regierungsrat Müller.

Philippe Müller, Sicherheitsdirektor. Mit dieser Bestimmung T2-2 geht es um eine möglichst verbindliche Umsetzung der überwiesenen Motion Trüssel. In der Vernehmlassung wurde eine starke Verknüpfung zwischen dem Mehrertrag zwischen der Motorfahrzeugsteuer und der Senkung der Einkommenssteuer für natürliche Personen gefordert. Mit dem Artikel T2-2 hat der Regierungsrat die Verknüpfung möglichst verbindlich umgesetzt, auch mit Blick aufs Referendum. Wenn ich die letzte Rednerin höre, denke ich, das ist etwas, das man schon berücksichtigen muss, denn die Alternative ist nicht ein Steuerbetrag, der allein für die Motorfahrzeugsteuer ist, sondern die Alternative ist dann wahrscheinlich einfach das geltende Recht.

Die Forderung im Antrag Wenger zu Absatz 2 – wenn Sie schauen, es gibt in Absatz 1, das wurde auch gesagt, die erstmalige Festlegung der Steuer. Dort wird das berücksichtigt. Man muss Absatz 1 und Absatz 2 gemeinsam lesen. Es ist also schon erfüllt. Insofern ist der Antrag Wenger nicht nötig, aber wir haben sowieso eine zweite Lesung und wenn man dies noch einmal diskutieren will in der Kommission, habe ich sicher nichts dagegen. Vielleicht noch eine kleine Bemerkung zu Grossrätin Veglio, die sagte, es werde für die Ewigkeit festgelegt: Es wird nichts für die Ewigkeit festgelegt, auch nicht in einem Gesetz und schon gar nicht in einem Gesetz, dessen Titel «Übergangsbestimmung» heisst.

Präsident. Der Sprecher der Kommissionsmehrheit hat sich noch gemeldet, Grossrat Hans Schär.

Hans Schär, Schönried (FDP), Kommissionssprecher SiK-Mehrheit. Nur noch kurz die Informationen, was wir in der Kommission bestimmt haben. Dass in Zusammenhang mit der Steuersenkung für die natürlichen Personen eingeführt werden kann, ist mit der Bedingung verknüpft, deshalb steht auch die Mehrheit der SiK deutlich hinter der Ablehnung dieser Anträge, respektive Zustimmung zu Artikel T2-2, nämlich zu Absatz 1 mit 16 zu 1 und Absatz 2 mit 12 zu 5 Stimmen, dies zu Artikel T2-2 seitens der Kommission.

Präsident. Dann befinden wir jetzt über den Rückweisungsantrag EVP zum ganzen Artikel T2-2: Wer dieser Rückweisung zustimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. T2-2; Rückweisungsantrag EVP [Wenger, Spiez])

Vote (Art. T2-2 ; proposition de renvoi PEV [Wenger, Spiez])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 111

Nein / Non 41

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie weisen den Artikel T2-2 zurück in die Kommission, mit 111 Ja- zu 41 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

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

III. (Keine Aufhebung anderer Erlasse) / (Aucune abrogation d'autres actes)

IV. Inkrafttreten / Entrée en vigueur

Angenommen / Adopté-e-s

Titel und Ingress / Titre et préambule

Angenommen / Adopté-e-s

Präsident. Bevor ich zur Gesamtabstimmung komme, öffne ich noch einmal das Mikrofon. Gibt es noch Fraktionserklärungen? Ich weiss, dass der Kommissionssprecher sich noch melden will. Ich gebe das Wort dem Kommissionssprecher, Grossrat Hans Schär, dann haben allenfalls Fraktionen noch die Gelegenheit, sich einzuschreiben. Herr Schär, Sie haben das Wort.

Hans Schär, Schönried (FDP). Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Ich möchte es nicht unterlassen, allen für die intensive und konstruktive Diskussion zu danken, die wir gehabt haben. Ein spezieller Dank sicher auch ans Präsidium und an die ganze Verwaltung, die an dem Gesetz gearbeitet hat und alles vorbereitet hat, damit wir so weit waren, um heute über dieses Gesetz debattieren zu können: Vielen Dank.

Präsident. Grossrätin Speiser für die SVP-Fraktion (*Grossrätin Speiser verneint dies. / La députée Speiser répond par la négative.*) – Moment noch schnell. (*Der Präsident blickt zu den bereitstehenden Grossrätinnen und Grossräten. / Le président regarde en direction des député-e-s qui vont intervenir.*) Fraktion oder auch einzeln? Für die Fraktion? (*Grossrat Knutti nickt. / Le député Knutti approuve en hochant la tête.*) Gut. Grossrat Knutti für die SVP-Fraktion.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Ich darf immer etwas sagen hier in diesem Saal (*Heiterkeit / Hilarité*). Ich möchte mich auch im Namen der SVP-Fraktion recht herzlich für die spannende Diskussion bedanken, aber auch bei der Verwaltung und dem Herrn Regierungsrat. Es war eine gute Auseinandersetzung und das braucht dieses Parlament auch, dass es manchmal etwas lebhaft ist. Ich möchte mich aber auch an dieser Stelle noch kurz beim Kollegen Bruno Vanoni recht herzlich entschuldigen. Es ist tatsächlich so, wie du gestern gesagt hast bei deiner Motion bei Punkt 6, die wurde abgelehnt, und da war die Aussage von mir vielleicht nicht ganz korrekt. Das gehört sich nicht. Ich bin für Ehrlichkeit und entschuldige mich hier bei dir recht herzlich.

Ich möchte aber auch noch ein Wort verlieren über die Kollegin Barbara Mühlheim. Ich glaube, du warst gestern ein wenig zornig hier am Mikrofon. Du hast von einem «Buebetrickli» gesprochen. Ich muss aber sagen: Das «Buebetrickli», das du hier gestern an den Tag gelegt hast, das hat dann schon die glp veranstaltet. Diese Gesetzesberatung hat die glp ausgelöst und man macht die Ge-

setzesberatung hier eigentlich wegen Ihnen, einen Volksentscheid, der eigentlich noch Gültigkeit hätte, abzuändern. Das «Buebetrickli» ist deshalb passiert, weil Sie gemerkt haben: Ja, Motorfahrzeugsteuererhöhung, die bringen wir wahrscheinlich nicht durch, und nachher ist eben das «Buebetrickli» gekommen mit der Steuersenkung. Deshalb sind wir jetzt hier und deshalb, denke ich, kann man das mit dem «Buebetrickli» auch gut vergleichen.

Ich möchte Sie aber noch einmal ermuntern, dem Gesetz, so wie es jetzt vorliegt, in der Schlussabstimmung nicht zuzustimmen. Der Kanton Bern hat 2019 am meisten Motorfahrzeugsteuern eingenommen seit 2013, nämlich 268 Mio. Franken, und das ist doch ein guter Grund, weshalb es nicht noch mehr Geld braucht. Die Autoindustrie tut so viel, um die CO₂-Emissionen zu senken. Es kann nicht jeder einfach ein neues Auto kaufen in diesem Kanton, das müssten Sie auch wissen, und deshalb ist es ganz klar verantwortungslos, dass man diese Steuererhöhung jetzt so vollziehen will. Wir werden selbstverständlich – das Referendum wurde schon genannt – wir werden das Referendum ergreifen und ich bin sicher, die Autofahrer werden dieser Steuererhöhung nicht zustimmen. Vielen Dank, wenn Sie das ablehnen.

Präsident. Für die Fraktion SP-JUSO-PSA, Grossrätin Mirjam Veglio.

Mirjam Veglio, Zollikofen (SP). Ich möchte auch für diese Debatte danken, dafür ist das Parlament da. Ich bin doch seit bald zwanzig Jahren in der Politik, nicht gerade auf kantonaler Ebene, und ich habe noch nie eine Debatte erlebt, wenn es ums Auto geht oder wenn es ums Velo geht, die emotionsfrei war. Das hat mich also nicht verwundert, und so darf es auch sein. Ich möchte Ihnen aber dennoch wirklich ans Herz legen, diesem Gesetz so jetzt zuzustimmen. Der Kanton Bern ist unterdurchschnittlich unterwegs mit den Motorfahrzeugsteuern, und es kann nicht sein, dass wir günstig Autofahren zulasten der Natur. Gerade der Lenkungseffekt ist zentral wichtig. Ich habe vorhin von meinem Fraktionskollegen Stefan Jordi noch eine Karte gezeigt bekommen von wegen der armen Fahrer von Sport Utility Vehicles (SUV) in den Berggebieten. Die Karte zeigt ganz klar, dass in den Stadtkantonen, zum Beispiel Zug, überdurchschnittlich grosse, schwere Autos gekauft werden und auch gefahren werden. Also, das hat zwar nichts mit Bern zu tun, aber einfach das Kaufverhalten, wir müssen versuchen, dieses zu lenken, denn das hat keine Zukunft. Also: Ich bin froh, wenn Sie dem zustimmen und freue mich auf die zweite Lesung.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Mir sind folgende Zeilen durch den Kopf gegangen, während ich heute Morgen und gestern Abend respektive gestern am Abend und heute Morgen dieser Verhandlung der Motorfahrzeugsteuer zugehört habe: «Mischu's Charre isch läng u breit / wenn är so uf em Trottoir steit / dä Charre isch tüür u schnäll / äs isch äs germanisches Modell / Mischu's Charre wird jede Fritig früsch poliert / Mischu isch gar schampar stolz / ufs Armaturebrett us Holz / dä Charre zahlsch mit Gäld u ned mit Heu / drum mischlet Mischu en Kredit». Das ist ein Song, nicht ganz gut wiedergegeben, von Polo Hofer aus den 80er Jahren, als er sich Gedanken machte, wie emotional immer alles rund um die Autos herum ist. So kam es mir auch bei dieser Beratung vor. Jetzt haben wir einen Teil Ökologisierung drin, und über die Umverteilung können wir noch einmal in der Kommission diskutieren. Das finden wir doch sehr gut, deshalb machen Sie es gleich wie wir, stimmen Sie dem Gesetz bis jetzt zu in der ersten Lesung, damit wir in der zweiten Lesung unsere Arbeit in der SiK weiterfahren können. Adieu.

Präsident. Ade (*Heiterkeit / Hilarité*). Für die FDP-Fraktion: Grossrat Adrian Haas. Ich hoffe, dass uns Herr Gerber jetzt nicht gleich verlässt.

Adrian Haas, Bern (FDP). Sie erwarten natürlich und es ist auch so: Die FDP befürwortet die Vorlage, so wie sie jetzt herausgekommen ist. Wir waren auch Mitmotionäre bei der Motion Trüssel, das war nämlich eine Motion Trüssel-Flück-Etter, wenn sich die Leute erinnern, aber es wird halt immer nur der Erste erwähnt. Wir sind für die leichte Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer und wir können auch dieser Erhöhung auf das schweizerische Mittel und vielleicht etwas mehr zustimmen. Sie haben es vorhin auch schon gehört: Voraussetzung, damit wir am Schluss dann in der zweiten Lesung zustimmen, ist, dass die Kompensation bei den Steuern für die natürlichen Personen drinbleibt. Dann haben wir jetzt zwar den Artikel in die Kommission zurückgewiesen, aber ich hörte ja schon, dass man den nicht so verändern will, dass man am Schluss auf die Kompensation verzichten wird. Auch aus diesem Grund stimmen wir im Moment zu. Wir schauen dann, wie es in der zweiten Lesung aussieht, aber ich bin eigentlich optimistisch, dass wir auch die Kompensation

nach wie vor drin haben werden. Vielen Dank, ich gehe noch nicht.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Die grünliberale Fraktion ist mit dem Ausgang der Beratung in der ersten Lesung zufrieden und empfiehlt Ihnen natürlich, dem zuzustimmen. Wir sind der Meinung, dass die Motion Trüssel und Mitmotionäre sehr gut umgesetzt wurde. Ich sage noch etwas zum Thema der Koppelung. Ich schliesse mich meinem Vorredner, Grossrat Haas, auch an, das ist für uns ein zwingender Bestandteil. Man kann natürlich sagen, – Frau Grossrätin Imboden war es, glaube ich – wenn es falsch wäre, wäre es mir dann peinlich, aber ich glaube, es war Natalie Imboden – man kann sagen, dass diese Koppelung eine Abschwächung des Verursacherprinzips ist. Das ist aus einer etwas dogmatischen Sicht, Entschuldigung, auch richtig. Nur: Für Abgabepflichtige spielt es am Schluss eine Rolle, wie viel sie am Schluss zahlen müssen. Das müssen Sie einfach so schon auch zur Kenntnis nehmen. Dort ist es aus unserer Sicht Voraussetzung für eine erfolgreiche Revision, die das Verursacherprinzip ja in dem Sinn erstmals überhaupt einführt, zwingend, dass man grundsätzlich auf eine Mehrbelastung, soweit das umsetzbar ist, verzichtet. Das ist der Grund und an dem halten wir auch fest. Wir sind ganz klar für die Koppelung. Dass es die Kommission noch einmal anschaut, halten wir nicht für ein Problem.

Aus diesem Grund wollen wir an dieser Vorlage so auch festhalten. Wir werden versuchen, diese Koppelung zu torpedieren, bekämpfen. Ich gebe Ihnen auch noch etwas zu bedenken, vielleicht zur linken Seite, wo man Vorbehalte hat gegen die Koppelung, dass natürlich jemand, der ein Auto, vielleicht auch ein etwas teureres Auto hat, auch nicht zu diesem Teil der Bevölkerung gehört, der ökonomisch ganz schwach ist auf der Brust. Das müssen Sie sich auch immer bewusst sein. Es ist fraglich, ob die Motorfahrzeugsteuer wirklich genutzt werden soll, um Sozialpolitik zu machen. Ich halte das für eine sehr schlechte Idee. Damit schliesse ich und ich empfehle natürlich Zustimmung zum Ergebnis der ersten Lesung.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte). Zuerst möchte ich noch eine Brücke schlagen zu meinem Vorredner. Er hat sich dort leicht versprochen. Ich glaube nicht, dass er die Koppelung bekämpfen will. Die Mitte-Fraktion dankt allen Beteiligten. Unsere Fraktion ist der Meinung: Wir sind auf dem richtigen Weg. Wir sagen Ja zu dem Gesetz, zu der ersten Lesung, und sind gespannt, was wir in der zweiten Lesung aus der SiK noch vernehmen werden, aber ich bin überzeugt, dass das gut kommt.

Präsident. Wir haben keine weiteren Fraktionen mehr und kommen zu den Einzelvoten, zuerst Grossrätin Anne Speiser. Zeitbudget: drei Minuten maximal.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). Ich habe jetzt dieser Debatte sehr gut zugehört und ich erlaube mir, zwei, drei Dinge aus den gemachten Aussagen aufzunehmen. Wir haben oftmals das Wort gehört, wir wollten dem Verursacherprinzip gerecht werden – aber bei den Velos nicht. Wenn man schaut, wieviel mehr Elektrobikes wir haben in der Schweiz oder im Kanton Bern, die sind zunehmend und meines Wissens fliegen die auch nicht über die Strassen, sondern sie brauchen die Wege, sie brauchen die Strassen. Aber dort will man das Verursacherprinzip grossräumig umgehen. Das ist der erste Punkt. Nachher war das Stichwort, man wolle keine Ungerechtigkeiten schaffen. Gleichzeitig schafft man aber diese Ungerechtigkeit, dass die Regionen, die keinen ÖV haben, dass die eigentlich bestraft werden sollten. Ich nehme ein Beispiel: Eins ist die Spitex Obersimmental-Saanenland, da schaue ich etwas auf die linke Seite, die hat 18 Autos. Das sind alles 4×4, weil wir sonst nicht zu unseren Klienten kommen. Die wären auch betroffen von dem Mehraufwand oder den Mehrsteuern, die man bezahlen muss und das wären genau wieder ungedeckte Kosten, die wir selber finanzieren müssen, weil das nicht tragbar ist.

Dann habe ich auch von Herrn Regierungsrat Müller gehört, dass wir eigentlich 5 Prozent leicht über dem Schweizer Durchschnitt sind, und das ist dann auch eine Ungerechtigkeit! Aber all diese Dinge, muss ich sagen, sind eigentlich ein Stadt-Land-Problem, auch wenn man das hier im Saal nicht wahrhaben will. Es ist ein Stadt-Land-Problem, und ich fühle mich als Bewohnerin des Landes, noch einmal, eigentlich ungerechtfertigt bestraft und ungerechtfertigt behandelt, und ich ermuntere Sie, dem Gesetz so nicht zuzustimmen.

Präsident. Noch schnell eine Frage an Grossrat Hanspeter Steiner: Haben Sie noch ein Fraktionsvotum? Dann würde ich Sie vorziehen. – Das ist der Fall. Die EVP hatte sich bisher nämlich nicht gemeldet gehabt bei den Fraktionen.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP). Sie müssen entschuldigen, das ist noch ein Anfängerfehler. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken. Ich mache es gleich gemischt für die Fraktion und für mich persönlich. Ich durfte zum ersten Mal an so einem Gesetz mitarbeiten und möchte mich bedanken für die angeregten Diskussionen, sowohl in der Kommission als auch jetzt hier im Rat. Ich möchte mich auch bedanken, im Namen der Fraktion, dass Sie unserem Anliegen bezüglich der Unsicherheiten bei diesen beiden Absätzen Recht gaben und fanden, dass es Sinn macht, dass man die noch einmal diskutiert in der Kommission. Wir sind jetzt hoffentlich dabei, auch in der Schlussabstimmung, eine Richtungsänderung einzugehen. Ich bin Lokführer. Lokführer müssen, wenn es eine ablenkende Weiche zu befahren gibt, meistens die Geschwindigkeit etwas drosseln, die Richtungsänderung vornehmen, und wenn der ganze Zug darübergefahren ist, können wir wieder beschleunigen. So betrachte ich auch die Zukunft dieses Gesetzes. Jetzt haben wir die Weichen gestellt – oder wir stellen sie hoffentlich –, und dann muss die ganze Sache Fahrt aufnehmen. Ich hoffe, dass wir dann in eine gute Richtung fahren können und wir das Ziel, das wir uns eigentlich gesteckt haben – die meisten von uns hier im Saal –, dass wir das erreichen.

Präsident. Noch ein Hinweis: Ich werde nach dem nächsten Einzelvotum die Rednerliste schließen. Einzelsprecher ist Grossrat Ernst Wandfluh.

Ernst Wandfluh, Kandergrund (SVP). Ich oute mich hier: Ich habe so einen Landrover. Aber, lieber Thomas Gerber: Der ist weder teuer, noch ist er poliert, noch ist er etwas Spezielles. Er ist nur zweckmässig. Wenn ich meine Kühe, Sie kennen mich, ich komme immer wieder mit meinen Kühen, wenn ich meine Kühe zu mir auf den Berg ziehe, muss ich ein Fahrzeug haben, dass das auch kann. Und dann in diesen Bergen, lieber Steiner Hanspeter, da gibt es keine Geleise, zum Glück. Wie es Andreas Hegg sagte: Wir sind in einer privilegierten Lage. Ich fühle mich privilegiert, ein Älppler zu sein. Einen schöneren Werbespruch fürs Oberland konntest du nicht bringen, vielen Dank! Ich bitte Sie: Lehnen Sie dieses Gesetz ab, weil – ich habe das kurz überschlagen. Als die Motion kam, sagte Grossrat Etter, ich beziehe mich jetzt auf Grossrat Etter, das Gewerbe – damit auch die Landwirtschaft – solle nicht belastet werden. Ich zahle für meinen Landrover, der macht etwa 7000 Kilometer im Jahr, jetzt 544 Franken. Wenn jetzt 43 Prozent hinzukommen, sind das 777 Franken. Daneben haben wir noch einen Subaru. Sie wissen ja, was übrigbleibt, wenn ein Oberländer im Auto verbrennt: Das ist der Helly-Hansen-Reissverschluss und der Subaru-Schlüssel, wie man früher sagte. Wir wohnen ausserhalb, wir müssen ein Allradauto haben. Für meine Familie würde das 427 Franken Mehrkosten im Gesamten bedeuten – bei einer Einsparung von etwa 100 Franken. Aus diesen Gründen bitte ich Sie, dieses Gesetz abzulehnen.

Präsident. Nächster Einzelsprecher ist Grossrat Alexander Feuz. Wir schliessen die Rednerinnen- und Rednerliste.

Alexander Feuz, Bern (SVP). Ich lege zuerst die Interessenbindungen offen: Ich gehöre nicht der Zweirad-Lobby an. Ich habe einen älteren Alfa, mit dem ich noch gerne über Pässe fahre. Zuerst etwas zu den Rednern der Linken, Rotgrünen. Denken Sie auch etwas ans Soziale. Ich mache Ihnen jetzt gleich ein Beispiel: ein Arbeiter, der ein Motorrad hat. Jetzt haben wir dann praktisch eine Verdoppelung der Gebühren. Ich befürchte auch: Die Oldtimer werden später auch – wir kennen das ja, Quartierparkkarten Stadt Bern, die werden jetzt auch praktisch verdoppelt –, es geht einen Moment, dann werden diese Gebühren auch erhöht. Und jetzt müssen Sie die Ökologie anschauen. Jener, der an ein paar Sonntagen mit seinem Motorrad über Bergpässe fährt, belastet die Umwelt wahrscheinlich viel weniger als der, der nach Tokyo an ein Kulturevent oder nach Südamerika an einen Klimakongress geht. Schauen Sie diese Sachen an, lehnen Sie diese Vorlage klar ab!

David Stampfli, Bern (SP). Ich nehme das letzte Votum dementsprechend auf, dass sich der Kollega Feuz für eine Flugticketabgabe einsetzen würde, vielen Dank. Kolleginnen und Kollegen, ich habe es schon mehrmals in dieser Debatte gesagt: Wir dürfen das grosse Ganze nicht aus den Augen verlieren. Es geht hier nicht um eine Bestrafung, sondern es geht um ein grösseres Ziel. Wir wollen den Klimawandel stoppen. Der zeigt sich im Kanton Bern ganz akut, insbesondere bei den Gletschern, die abschmelzen. Das betrifft ja insbesondere gerade die Leute in den Bergregionen. Das wissen Sie alle genau gleich wie ich. Deshalb möchte ich Sie dringend einladen, diesem Gesetz jetzt zu folgen, wir haben dann noch eine zweite Lesung.

Ich denke, wir haben einen Kompromiss gefunden. Auch wir mussten teilweise Niederlagen einstecken. Uns wäre es *wichtig* gewesen, dass man einen Meccano eingebaut hätte, dass die Leute, die ein kleines Portemonnaie haben, entlastet werden könnten. Das wurde leider abgelehnt. Ich war sehr enttäuscht. Es wurde von allen Fraktionen abgelehnt, sogar von denen hinter uns, das hat mich besonders überrascht. Aber Kolleginnen und Kollegen: Es geht hier darum, dass wir ein grösseres Ziel erreichen.

Und noch etwas ist mir in dieser Diskussion aufgefallen: Wir haben offenbar einen zu wenig gut ausgebauten ÖV im Kanton Bern. Ja, das glaube ich auch. Ich glaube durchaus, dass wir den ÖV im Kanton Bern besser ausbauen müssen. Klar, wir können es wahrscheinlich nicht in jeder einzelnen Streusiedlung ausbauen, aber wenn der Ortsbus fehlt, Kollegin Speiser, dann müsste man den Ortsbus vielleicht eben wiedereinführen. Wenn man den nicht hat, verstehe ich auch, dass die Leute lieber das Auto brauchen. Damit wir das Ziel erreichen können, müssen wir investieren. Das heisst: Wir sollten das Geld, das wir hier zusätzlich einnehmen, nicht verbrauchen, um die Steuern zu senken, was wir leider beschlossen haben, sondern man sollte es brauchen, um in den ÖV zu investieren. Deshalb: Ich möchte insbesondere meine Kolleginnen und Kollegen von der SVP dazu einladen, dass wir einmal schauen, wie wir den ÖV zusammen ausbauen können. Wenn das SP und SPV zusammen anpacken, dann haben wir sozusagen eine Mehrheit hier drin. Vielen Dank, ich freue mich auf die zweite Lesung.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Vielleicht zu Kollega Anne Speiser ein, zwei Worte: Ich denke, wenn man im Berner Oberland eine Spitex-Organisation betreibt, gibt es sehr wohl Möglichkeiten, auch nach dieser Gesetzesrevision eine Fahrzeugflotte zu beschaffen, für die nicht höhere Motorfahrzeugsteuern bezahlt werden müssen. Analysieren Sie das doch genauer. Es gibt beispielsweise Skoda-Fahrzeuge, 4×4, für die nicht mehr Motorfahrzeugsteuern bezahlt werden müssen nach dieser Gesetzesrevision. In diesem Sinn glaube ich auch nicht, dass das Berner Oberland und seine Bevölkerung hart getroffen wird durch diese Gesetzesrevision. Es ist einfach so, dass man vielleicht das SUV, das schwere Auto, das röhrt... – dass das Statussymbol teurer wird, das ist klar. Aber sonst gibt es wirklich andere Möglichkeiten.

Ich glaube, es geht letztlich doch hier... – und ich richte mich an mindestens Teile der SVP, bei denen, glaube ich, letztlich auch noch ein Funken Vernunft vorhanden ist –, wollen wir den Leuten weiterhin den Kauf ihrer Statussymbole zu vergünstigten Motorfahrzeugsteuern ermöglichen? Sie privilegieren mit tiefen Steuern? Oder wollen wir der Bevölkerung im Kanton Bern mit dieser Gesetzesrevision – und zwar allen – eine Steuersenkung ermöglichen? Meine Fraktion bekämpft zwar diese Steuersenkung, aber dies ist eine Fragestellung, die Sie sich letztlich stellen müssen: Wollen Sie Leuten, die ein Statussymbol brauchen, helfen, oder wollen Sie mithelfen, dass die ganze Bevölkerung bei den natürlichen Personen eine Steuersenkung erhält? Da muss ich Ihnen sagen: Diese Überlegung müssen Sie noch anstellen am Schluss, wenn es dann wirklich darum geht. Wollen Sie wirklich das Referendum ergreifen gegen eine Steuersenkung?

Madeleine Amstutz, Sigriswil (SVP). Wir alle hören ab und zu, ich habe das jedenfalls schon oft gehört, die in Bern machten ja ohnehin, was sie wollten. Das ist für mich so ein typisches Beispiel. Man hatte eine Volksabstimmung. Es gab Befürworter und Gegner, welche die Initiative ergriffen, Geld ausgaben und sich für etwas einsetzten. Kurz danach kommen wir schon wieder mit demselben Thema. Jetzt verknüpft man es noch mit etwas anderem, was der zweite stossende Punkt hier drin ist, und dementsprechend ist es nicht verständlich, dass man so kurz, nachdem die Bevölkerung entschieden hat, schon wieder mit dem Gleichen kommt. Deshalb ist für mich wichtig: Nehmen Sie Volksentscheide ernst. Es ist etwas in Mode gekommen, demonstrieren zu gehen, wenn man nicht zufrieden ist, oder man bringt es gleich wieder aufs Paket und das ist nicht Demokratie, wie ich sie verstehe.

Das einzig Gute, was wir heute entschieden haben, ist, dass die Pistenfahrzeuge von der Strassensteuer befreit sein sollen (*Heiterkeit / Hilarité*), und das ist aber das, was wir schon vor kurzem in einem Vorstoss von Jakob Schwarz hatten, den ich mitunterzeichnete. Damals hat man ihn abgelehnt, heute hat man ihm mit einem grossen deutlichen Resultat zugestimmt. Das ist erfreulich. Aber das Ganze ist für mich wirklich nicht fair. Nehmen Sie Volksentscheide wahr, wir wollen nicht noch einmal eine Volksentscheidung in so kurzer Zeit über dasselbe. Danke, wenn Sie dieses Gesetz ablehnen.

Werner Moser, Landiswil (SVP), Kommissionspräsident der SiK. Ich möchte eigentlich am Ende dieser Gesetzesberatung noch bestens danken, vor allem dem Sicherheitsdirektor mit seinen Leuten, denn das Gesetz wurde uns sehr gut vorbereitet. Wir konnten wirklich offen über die einzelnen Artikel diskutieren. Dass es nachher halt so war, dass man politisch nicht alles gleichsieht, das kennen wir hier und ich glaube, wir wollen hier im Saal normal zusammen sprechen können. Es störte mich vorhin gerade etwas, als ich hören musste, dass wir in unseren Reihen auch noch Vernünftige hätten. Ich glaube, die Meisten wollen vernünftig sein. Das hatten wir auf alle Fälle in der Kommission. Wir konnten gut zusammen diskutieren, es bestehen einfach zum Teil andere Ansichten.

Ich bin auch einer von denen, die halt vom Land kommen. Ich bin auch nicht dafür, einen Stadt-Land-Graben aufzureissen, aber es ist leider so, dass wir auf dem Land auf die 4×4-Fahrzeuge angewiesen sind. Ich möchte hier gleich sagen: Wir haben in unserer Gemeinde praktisch keine Gewerbler, aber viele, die arbeiten gehen und die sind einfach auf diese Fahrzeuge angewiesen, vor allem eben auf Allradfahrzeuge. Im Moment sind die Elektrofahrzeuge noch nicht mit Allrad oder dann befinden Sie sich in einem Preissegment, das für einen gewöhnlichen Arbeiter vom Land nicht erschwinglich ist. In diesem Sinn noch einmal besten Dank allen von der SID, die mitgeholfen haben, sowie auch den Kolleginnen und Kollegen von der SiK: für die gute Zusammenarbeit vielen Dank. Ich hoffe, wir werden eine gute Lösung finden, auch wenn es hier, so wie ich das sehe, jetzt sicher eine Mehrheit geben wird für den Vorschlag dieses Gesetzes, aber zuletzt wird dann halt vielleicht gleichwohl das Volk entscheiden müssen.

Präsident. Damit kommen wir zur Gesamtabstimmung über die erste Lesung. Wer diese Gesetzesänderungen annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Gesamtabstimmung 1. Lesung (2019.POMSVSA.216)

Vote d'ensemble 1^{re} lecture (2019.POMSVSA.216)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 106

Nein / Non 45

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie stimmen diesen Gesetzesänderungen in erster Lesung zu, mit 106 Ja- zu 45 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, es ist zwanzig vor zwölf. Ich glaube, die Strassenfahrzeuge aller Art, die Zwei- und Vierrädrigen, haben etwas Emissionen produziert hier im Saal. Deshalb gehen wir jetzt in die Mittagspause. Ich wünsche Ihnen guten Appetit. Wir sehen uns um 13.00 Uhr, nicht um halb zwei, 13.00 Uhr, wieder zur Nachmittagssitzung. Guten Appetit allen miteinander.

Hier werden die Beratungen unterbrochen. / Les délibérations sont interrompues à ce stade.

Schluss der Sitzung um 11.40 Uhr. / Fin de la séance à 11 heures 40.

Der Redaktor / Le rédacteur

Silvano Cerutti (d)

Die Redaktorin / La rédactrice

Ursula Ruch (f)