

Beschluss des Landrats vom 11.04.2024

Nr. 498

7. Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung

2023/297; Protokoll: gs

Florian Spiegel (SVP), Präsident der Finanzkommission, nimmt die wichtigste Aussage vorweg: Die Vorlage war in der Kommission sehr umstritten. Sie beantragt mit 9:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen Eintreten und mit 6:6 Stimmen bei 1 Enthaltung und Stichentscheid des Präsidenten die Ablehnung der Teilrevision.

Zuerst eine Übersicht über die Haupt-Diskussionspunkte: Einer der hauptsächlichen Kritikpunkte war, dass die Vorlage der Zielsetzung einer verstärkten Ökologisierung gar nicht gerecht werde. Denn sie sei teilweise inkonsequent und beachte nicht die gesamten Umweltauswirkungen der Fahrzeuge. Die Direktion hat erklärt, wegen der Orientierung am CO₂-Gesetz des Bundes sei die Förderung von Fahrzeugen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, nicht mehr gangbar. Basierend auf der Klimastrategie werde primär versucht, die direkten Emissionen zu reduzieren. Darum würden das bisherige Gesetz und auch die Vorlage nur auf das Gewicht der Fahrzeuge abstellen. Die neu vorgeschlagene Gewichtsreduktion solle dazu führen, dass Elektrofahrzeuge mit einer schweren Batterie keinen Nachteil gegenüber Verbrennern mehr hätten.

Ein Mitglied hat für die Kommission die Resultate von aktuellen Ökobilanzstudien zusammengefasst. Demnach habe ein schweres Elektrofahrzeug etwa die gleichen Gesamt-Umweltauswirkungen wie ein leichter Verbrenner. Das Mitglied hat auch ausgerechnet, dass bei Annahme der Vorlage ein Elektrofahrzeug und ein leichter Verbrenner mit ähnlicher Ökobilanz künftig vergleichbare Motorfahrzeugsteuern bezahlen müssten.

Einigen Kommissionsmitgliedern war nicht klar, warum Elektrofahrzeuge mittels Gewichtsreduktion bei der Besteuerung gefördert werden sollten, weil sie meinten, schwerere Autos hätten allgemein einen stärkeren Einfluss auf den Strassenzustand und sollten darum über die Steuern mehr zum Strassenunterhalt beitragen. Die Direktion hat aber aufgeklärt, dass nur Lastwagen den Strassenzustand wirklich beeinflussen. Innerhalb der Personenwagen hingegen, so deren Meinung, wirken sich ein paar hundert Kilogramm nur marginal aus.

Ein weiterer grosser Diskussionspunkt waren die staatliche Lenkung über die Motorfahrzeugsteuer und ihre voraussichtliche Wirkung. Grundsätzlich interessierte in der Kommission die Frage, welche Ziele der Regierungsrat genau verfolgt und inwiefern für die Zielerreichung überhaupt noch eine Lenkung nötig ist. Viele Mitglieder haben den Hebel der Lenkungswirkung als so kurz eingeschätzt, dass sie sich gefragt haben, ob sich dafür eine Gesetzesänderung wirklich lohnt. Ein Teil der Mitglieder hat bezweifelt, dass eine Lenkung in diesem Bereich überhaupt eine Wirkung hat. Andere waren nicht einverstanden mit der Ansicht, dass Elektrofahrzeuge eine überlegene Technologie darstellen, was eine staatliche Förderung rechtfertigen würde. Die Direktion hat dargelegt, dass der Kanton die Ziele gemäss Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen verfolgt. Diese Ziele bestünden schon seit einigen Jahren, aber die Grenzwerte seien in Anlehnung an die EU verschärft worden. Von der Erreichung dieser Ziele sei der Kanton noch weit entfernt: Basel-Landschaft übertreffe mit den hier immatrikulierten sehr schweren Fahrzeugen das Durchschnittsziel zum CO₂-Ausstoss deutlich – und die Elektro- oder wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge würden hier nur einen Anteil von etwa 3 % ausmachen. Darum erachte der Regierungsrat eine Lenkung weiterhin als angebracht.

In Bezug auf die erwartete Wirkung der Lenkung hat die Direktion erklärt, mit der gewählten Laufdauer der Steuerermässigungen sei aus Sicht der Forschung die psychologische Grenze erreicht, welche dazu motivieren dürfte, ein emissionsarmes Fahrzeug zu kaufen. Wie viele sich dann tat-

sächlich so verhalten würden, könne im Voraus nicht quantifiziert werden. Aufgrund der Forschung sei aber davon auszugehen, dass eine Lenkungswirkung erzielt werden könne.

Die Kommission hat zur besseren Einschätzung der Lenkungswirkung noch um einen interkantonalen Vergleich gebeten. Die Direktion hat dafür einerseits aktuelle Daten von AutoScout24 und andererseits eine Studie des Bundesamts für Strassen herangezogen. Gemäss Direktion lassen die gezeigten Daten keinen Rückschluss auf eine Lenkungswirkung zu, weil der Kauf von Elektrofahrzeugen auch noch von anderen Faktoren abhängt. Aber das Fazit der Studie sei, dass kantonale Förderinstrumente bei der Motorfahrzeugsteuer einen zwar geringen, aber doch messbaren Effekt auf die Wahl der Motorisierungsart hätten. Die Direktion hat eingeräumt, dass die Ergebnisse dieser Studie marginal seien. Aus den Reihen der Kommission wurde zudem bemängelt, dass die Daten der Studie schon fast zehn Jahre alt seien und den aktuellen Stand nicht abbilden würden.

Die Strassenrechnung machte den dritten grossen thematischen Block der Kommissionsberatung aus. Ein Teil der Kommission hat sie als Gradmesser für die Höhe der Motorfahrzeugsteuer bezeichnet. Die Direktion hat der Kommission ausführlich erklärt, wie die Strassenrechnung berechnet wird. Auf Wunsch der Kommission hat sie auch eine Prognose zur Strassenrechnung bis 2030 erstellt, sowohl ohne als auch mit der Gesetzesänderung gemäss Landratsvorlage. In beiden Fällen ergebe sich eine Unterdeckung, so die Direktion, aber mit den zeitlich befristeten Elementen der Vorlage würde das neue Fördersystem die Ausfälle nach 2030 wieder kompensieren. Für einen Teil der Kommission war die Aufschlüsselung bis zum Schluss nicht nachvollziehbar – sie vertrat die Meinung, dass die Strassenrechnung im Detail vor der Vorlage hätte überarbeitet werden müssen.

Zu den Anträgen, welche die Kommission behandelt hat: § 7 des Gesetzes wird in der Landratsvorlage nicht geändert. Zu Absatz 1 Buchstabe a wurde in der Kommission aber ein Antrag eingereicht, um die Motorfahrzeugsteuer für alle Personenwagen mit einem Gewicht unter 2,1 Tonnen zu reduzieren. Der Antrag wurde damit begründet, dass Elektrofahrzeuge kaum geringere gesamte Umweltauswirkungen hätten als Verbrenner. Für die Klima- und Umweltauswirkungen sei vielmehr die Grösse eines Fahrzeugs entscheidend – und ein grosses Elektrofahrzeug habe wesentlich höhere Umweltauswirkungen als ein kleines Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Insgesamt sei die Förderung von E-Mobilität aus einer gesamten Umweltsicht nur beschränkt sinnvoll. In jedem Fall aber würden kleinere Fahrzeuge zur Ökologisierung beitragen. Die Direktion hat darauf hingewiesen, dass die Steuern für die betroffenen Fahrzeuge bei Annahme des Antrags um über CHF 1 000.– steigen würden, und argumentiert, dass deutlich höhere Steuern im Vergleich zu den umliegenden Kantonen dazu führen könnten, dass vermehrt Fahrzeuge ausserhalb des Kantons eingelöst werden könnten. Auch verschiedene Mitglieder haben die Erhöhung als zu stark empfunden. Zudem haben sie auf die Auskunft der Verwaltung verwiesen, dass innerhalb der Personenwagen aufgrund des Gewichts kein Unterschied beim Einfluss auf den Strassenzustand auszumachen sei. Die Kommission hat diesen Antrag mit 7:6 Stimmen abgelehnt.

Der zweite Antrag wollte die bisherigen Absätze 1 bis 3 von § 11 beibehalten, statt sie gemäss Landratsvorlage zu ändern. Damit würde es weiterhin eine Steuerermässigung für Lastwagen und Sattelschlepper geben, welche die strengste Euro-Norm einhalten. Die Region sei ein Logistik-Cluster, so die Antragsteller. Ein Lastwagen oder Sattelschlepper mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb koste noch ein Vielfaches eines Fahrzeugs der strengsten Euro-Norm – und das Angebot an solchen Fahrzeugen sei auch noch beschränkt. Entsprechend sei eine komplette Erneuerung einer Flotte mit Elektro- oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen in den nächsten Jahren völlig unrealistisch und nicht finanzierbar. Die Direktion hat zugegeben, dass bei Abschaffung der Reduktion gemäss Landratsvorlage das Risiko bestehe könnte, dass Fahrzeuge in anderen Kantonen immatrikuliert werden. Dies würde nicht nur den Verlust von Steuereinnahmen bedeuten, sondern auch, dass ein Kontrollapparat nötig wäre. Weiter hat die Direktion die Kostenfolgen der Weiterfüh-

zung der Steuerermässigung gemäss Antrag auf CHF 200 000.– bis 300 000.– pro Jahr beziffert. Die Kommission hat diesen Antrag mit 6:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Zuletzt noch ein Hinweis der Redaktionskommission zum Inkrafttreten: Eine rückwirkende Inkraftsetzung per 1.1.2024 ist nicht möglich. In der Kommission ist aber vergessen gegangen, das Inkrafttreten anzupassen. Darauf hat die Redaktionskommission hingewiesen. Es ist jetzt am Landrat, dies bei einer allfälligen Annahme noch zu korrigieren. Persönlich sei erwähnt, dass die Arbeit in der Kommission trotz des knappen Entscheids sachlich und engagiert war; den Mitgliedern sei für die Arbeit gedankt, welche über mehrere Monate ging. Die Finanzkommission beantragt dem Landrat, mit 6:6 Stimmen bei 1 Enthaltung und Stichtentscheid des Präsidenten, die Teilrevision abzulehnen.

Thomas Noack (SP) als Präsident der mitberichtenden Umweltschutz- und Energiekommission verweist auf den publizierten Kommissionsbericht.

– *Eintretensdebatte*

Markus Brunner (SVP) dankt Florian Spiegel für die Ausführungen. Man konnte daraus erkennen, dass die Sache etwas kompliziert ist. Die SVP-Fraktion ist mit der Vorlage sehr unglücklich. Während fünf Sitzungen hat die Finanzkommission intensiv diskutiert. Trotzdem scheint niemand wirklich zufrieden zu sein. Es stellen sich weiterhin viele Fragen. Es erscheint unrealistisch, mit dieser Teilrevision vor dem Volk bestehen zu können. Eine ähnliche Vorlage wurde am 22. Oktober 2023 in Schwyz mit 61 % Nein-Stimmen abgelehnt. Wie aus dem Kommissionsbericht hervorgeht, würde es schwierig, dem Volk diese Vorlage schmackhaft zu machen. Die SVP-Fraktion stört sich vor allem daran, dass der Kanton Basel-Landschaft im Vergleich mit den umliegenden Kantonen, aber auch mit der ganzen Schweiz sehr hohe Motorfahrzeugsteuern hat. Das führt dazu, dass die hiesigen Strassen von vielen ausserkantonalen Fahrzeugen befahren werden, obwohl deren Halter hier beheimatet wären. Seit über zehn Jahren wurde auch keine detaillierte Strassenrechnung mehr erstellt. Die SVP kann nicht nachvollziehen, dass diese Rechnung ausgeglichen sein soll. Zum einen tragen immer mehr Fahrzeughalter zu höheren Steuereinnahmen bei; zugleich wurden die Nationalstrassen an den Bund abgegeben. Somit stehen immer mehr Steuereinnahmen für weniger Strassenkilometer zur Verfügung. Von diesen beiden Aspekten her steht für die SVP allenfalls eine Gesamtrevision der Motorfahrzeugsteuer im Vordergrund.

Auf die Diskussionen in der Finanzkommission soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Der Markt wird regeln, wie es in Bezug auf die Elektromobilität weitergehen wird. Die meisten Autobauer stellen ja vollständig auf Elektromobilität um. Es ist deshalb nicht nötig, hier mit Rabatten Förderung betreiben zu wollen – zumal die entsprechende Lenkung, wenn überhaupt, nur in sehr geringem Ausmass nachgewiesen werden kann. Der Bund unterstellt zudem die Elektrofahrzeuge seit diesem Jahr der Automobilsteuer. Sie werden somit nicht mehr bevorzugt behandelt. Es erscheint darum falsch, entgegen dem Bund die Elektrofahrzeuge weiter zu entlasten. Eine eindrückliche Zahl soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben (Florian Spiegel hat das Thema andeutungsweise erwähnt): Gemäss Motorfahrzeugkontrolle beträgt das Verhältnis betreffend Abnutzung einer Strasse zwischen einem LKW und einem PKW 1:30 000. Das ist zumindest die Zahl, die der Redner gehört hat. Gemäss Bericht sind es 1:5 000 bzw. 10 000. Das ist immer noch eine sehr eindrückliche Zahl. Egal also, welche Zahl stimmt: Ein LKW belastet die Strassen um den entsprechenden Faktor mehr als ein PKW. Hier aber wird über einige Kilogramm mehr oder weniger bei PKW diskutiert. Weitere Punkte seien an dieser Stelle nicht wiederholt – um nicht eine sechste Kommissionsdiskussion zu führen. Die SVP-Fraktion wird aus den genannten Gründen einer Rückweisung an den Regierungsrat zustimmen und später allfällige Anträge ablehnen.

Ernst Schürch (SP) nimmt vorweg, dass die SP-Fraktion für Eintreten ist. Eine Mehrheit wird für die Vorlage stimmen; eine Minderheit dagegen. Als Vorbemerkung: Wahrscheinlich wurde in den langen Kommissionssitzungen (wie erwähnt) mehr CO₂ produziert, als man es mit der Teilrevision je einsparen kann. Das hat auch damit zu tun, dass verschiedenste Anliegen in die Vorlage hinein interpretiert wurden, welche mit dieser gar nichts zu tun haben. Die SP ist mit der Vorlage und dem Resultat der Beratung in der Kommission nicht zufrieden. Die Teilrevision des Gesetzes mit dem Ziel einer verstärkten Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer war von Anfang an ungenügend. Der im Gesetz vorgesehene Lenkungshebel wäre so oder so sehr kurz gewesen. Von einer verstärkten Ökologisierung kann man nicht wirklich sprechen. Die SP ist enttäuscht, dass der in der Kommission angestrebte Kompromiss nicht zustande gekommen ist. Sie wird allenfalls dem einem oder anderen Antrag (wenn er in der Debatte gestellt werden sollte) geschlossen oder mindestens teilweise zustimmen. Wie eingangs erwähnt wird die Mehrheit der Fraktion der Vorlage zustimmen – weil sie doch kleine Verbesserungen mit sich bringt. Eine Minderheit wird die Vorlage aber ablehnen, weil die Thematik umfassender und grundsätzlich diskutiert werden muss – und das Gesetz auch grundlegend überarbeitet werden muss.

Für **Stefan Degen** (FDP) besteht eine fast schon unheimliche Einigkeit im Saal. Auch die FDP-Fraktion hat während der ganzen Diskussionen in der Finanzkommission unterschiedliche Meinungen vertreten. Sie ist jetzt aber der Ansicht, dass es eine Rückweisung braucht – und eine Totalrevision, um alle Faktoren zu berücksichtigen. Die Gründe für die Rückweisung sind wohl nicht bei allen Fraktionen identisch – für die FDP ist es vorab die Strassenrechnung, bei der nochmals richtig hinzuschauen ist. Es steht in der Vorlage – und es wurde auch in der Kommission diskutiert: Das Wichtigste sei für den Regierungsrat die ausgeglichene Strassenrechnung. Leider haben Finanzkommission und Landrat, in dem mehrere Vorstösse dies gefordert haben, diese Strassenrechnung nie zu Gesicht bekommen. Man hat einzelne Grafiken und Ausschnitte gesehen. Man weiss aber nicht, was alles hineingerechnet wird. Es gibt eine Studie der FHNW. Dort wird aber eine Cash-Betrachtung über eine bestimmte Zeit angestellt. Vielleicht war es just die Zeit, als die letzten grossen Strassen im Kanton gebaut wurden. Man muss dies aber sicher aus einer wirklichen und richtig abgegrenzten Kostensicht anschauen. Dazu hat die FDP heute bereits einen Vorstoss eingereicht. Der Regierungsrat ist aber gebeten, nach der Rückweisung eine klare Transparenz herzustellen – und zu sagen, was in eine Strassenrechnung gehört und was nicht. Die Ökologisierung schliesslich war auch bei der FDP ein Thema. Es ist nicht sicher, ob dies mit dieser Variante erreicht worden wäre. Der Kanton Zug mit dem stärksten Anstieg der E-Fahrzeuge kennt gar keine Förderung für solche Fahrzeuge. Es gibt andere Kantone, die ebenfalls Kurven haben, mit denen sich das, was man hier erreichen wollte, nicht beweisen lässt. Damit wird die FDP einer Rückweisung zustimmen. Der Redner geht davon aus, dass der Antrag noch gestellt wird; sonst wird er dies allenfalls nachholen.

Fredy Dinkel (Grüne) rekapituliert die mehrfach geäusserte Aussage, dass man ein Resultat habe, mit dem niemand glücklich sei. Darum sollte man auf die Vorlage eintreten und die Anträge nachher einbringen, welche Stefan Degen und andere Sprecher bereits angetönt haben: Auch die Grünen sind für Rückweisung und würden den Antrag stellen.

Silvio Fareri (Die Mitte) sagt, dass viele Punkte bereits erwähnt wurden. Die Mitte-Fraktion ist für Eintreten. Sie wird sich später zu den entsprechenden Anträgen, die sie in einigen Punkten grundsätzlich unterstützen kann, äussern. Es sei festgehalten: Der Regierungsrat hat den Auftrag, den er erhalten hat, umgesetzt. In der Kommission sind weitere Ideen und Anträge eingeflossen, welche mit dem grundsätzlichen Auftrag bzw. dem Anliegen nichts zu tun hatten. Die Vorlage hat sich zu einem Sammelbecken entwickelt. Das zeigt auch der Kommissionsbericht sehr eindrücklich.

Christina Wicker-Hägeli (GLP) sagt, dass ihre Fraktion geschlossen für Eintreten sei. Man erachtet es als sinnvoll und gerecht, dass alle Motorfahrzeugtypen (Lieferwagen, Motorräder, LKW, Sattelschlepper) von einer befristeten Steuererleichterung profitieren. Im Bericht der Finanzkommission konnte man nachlesen, dass in der Kommission verschiedene Anträge eingeflossen sind. Die GLP-Fraktion hätte dort teilweise Hand geboten, um die Vorlage nicht zu gefährden. Was sie aber sicher nicht unterstützt, ist eine Verzögerungstaktik, indem man auf eine Totalrevision abzielt. Die Strassenrechnung hat nichts mit dieser Vorlage zu tun. Das kann man in einem späteren Geschäft angehen. Das Ziel der Teilrevision ist die Ökologisierung der Fahrzeuge, um den CO₂-Austoss zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern – und einen Beitrag gegen den Klimawandel zu leisten. Darum wird sehr darum gebeten, diese Teilrevision nicht zu bodigen; bloss weil gewisse Dinge nicht enthalten sind, die in einer Totalrevision angegangen werden müssen.

Markus Brunner (SVP) sagt, dass der Antrag noch nicht formuliert wurde. Der Redner ging davon aus, dass dies aus einer anderen Ecke kommen würde. Er muss aber gestellt werden; auch wenn noch nicht zum Eintreten abgestimmt wurde. Der Antrag auf Rückweisung an den Regierungsrat wird also gestellt – er ist verbunden mit dem Auftrag, die Strassenrechnung zu präsentieren und eine Totalrevision zu erarbeiten, von der hoffentlich alle profitieren können. Wie im Votum zuvor bereits angetönt: Die Strassenrechnung sollte nicht noch negativer ausfallen – sondern im Gegenteil in die andere Richtung gehen. Es ist etwas unklar, wie genau der Auftrag ausgedeutet werden muss; das Thema wurde ja auch in der Finanzkommission schon diskutiert.

Eintreten scheint für Landratspräsident **Pascal Ryf** (Die Mitte) bisher unbestritten – danach kann über die Rückweisung abgestimmt werden.

Für Regierungsrat **Anton Lauber** (Die Mitte) war es klar, dass die Diskussion nicht einfach werden würde. Man hat eine ewige Geschichte hinter sich mit dieser Thematik – und eine sehr lange Kommissionsberatung, welche vom Kommissionspräsidenten sehr gut präsentiert wurde. Es wurde auch festgestellt, dass das Tischtuch derart viele Strickmuster hat, dass man sich tatsächlich leicht darin verwirren könnte. Jeder, der eine spezielle Motorisierung hat (mehr oder weniger Strom, mehr oder weniger Benzin), hat eine andere Einstellung zu dieser Vorlage und stellt sich etwas Anderes vor – und wartet darauf, auf die eigenen Vorstellungen eine Antwort im Gesetz zu bekommen. Es gibt also unterschiedlichste und divergierende Meinungen – und es ist enorm schwierig, eine Lösung zu erarbeiten. Einzelne Kommissionsmitglieder haben sich die Mühe gemacht, selber Berechnungen anzustellen, um auf eine Lösung zu kommen. Das ist aber ebenfalls sehr schwer gefallen. Mit anderen Worten: Es gibt eine relativ einfache Ausgangslage. Es gab eine Motion und ein Postulat, welche den Regierungsrat aufgefordert haben, er solle das Gesetz revidieren und den neuen Umständen anpassen – um die Ökologisierung des Verkehrs fördern zu können. Das hat er gemacht. Es wurde geschaut, was sich entwickelt hat und was in der Region und in der Schweiz gemacht wird – und wo man das Gesetz anpassen muss, um diese Ökologisierung im Individualverkehr fördern zu können. Die Vorlage befasst sich genau mit diesen Fragen – und mit nichts sonst. Es gab ja auch den runden Tisch, an dem nochmals diskutiert wurde, wie man die Lösung angehen könnte. Aus ihm ging eine Lösung hervor, welche als Landratsvorlage in der Finanzkommission diskutiert wurde.

Es liegt somit eine Lösung auf dem Tisch, mit der man sicherlich leben und in die Debatte einsteigen kann. Eine Rückweisung dieser Vorlage bringt im jetzigen Zeitpunkt nichts. Es ist besser, das Geschäft jetzt abzuschliessen – um die Thematik der Ökologisierung auf einen moderneren Stand zu bringen. Von der Frage, ob die Ökologisierung überhaupt etwas nützt bzw. ob man überhaupt eine entsprechende Steuerung hat, bis hin zur Frage, ob man zu viel Ertrag in der Strassenrechnung hat, wurden viele Themen diskutiert. Das sind gigantische Welten der Diskussion, die man miteinander führt. Man sollte etwas vorsichtig sein. Der Redner möchte wissen: Ist der Landrat für

die Ökologisierung oder ist er dagegen? Wenn man gegen die Ökologisierung ist, kann man gegen Eintreten votieren. Dann gilt aber das bisherige Gesetz weiterhin. Dort hat man die Ökologisierung immer noch drin. Der Auftrag müsste also eigentlich lauten, dass man die Ökologisierung aus dem Gesetz nimmt und die Förderung einstellt. Dann wäre Basel-Landschaft aber einer der wenigen Kantone, welche dies nicht (mehr) hätten. Das könnte man deklarieren; man müsste es aber beschliessen. Wenn man sich doch nicht getraut, von der Ökologisierung wegzukommen, kann man fragen, ob das geltende Gesetz reicht (das ist ein möglicher Entscheid) – oder ob man in eine neue Welt geht, welche der Situation im sich wandelnden Verhältnis vom Elektro- zum Benzin-Betrieb der Fahrzeuge oder der Veränderung der Technik beim motorisierten Verkehr Rechnung trägt. Dann hat man hier eine Vorlage, welche eine Lösung bringt, wie man diese Themen neu gestalten kann. Das ist die zentrale Frage. Es bestand nie der Ehrgeiz, eine Totalrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes (zusammen mit der Finanzierung) anzugehen. Das war nie ein Thema. Es wurde zuvor auf die FHNW-Studie verwiesen. Sie wurde 2017 im Landrat präsentiert. Die Fachhochschule hat sich im Detail mit der Strassenfinanzierung auseinandergesetzt. Auch dort stellen sich unglaublich komplexe Fragen (Art und Zeitraum der Abschreibung, Zeitraum der Gesamterneuerung des Strassensystems). Das ist eine ganz andere Thematik.

Mit anderen Worten: Der Landrat muss sich entscheiden, ob er die Ökologisierung will oder nicht. Wenn er dies will, kann er der Vorlage zustimmen; mit Änderungen muss man allenfalls leben. Eine Rückweisung der Vorlage mit dem Auftrag, eine Totalrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes anzugehen, ist etwas speziell. Das sind andere Thematiken. Eigentlich müsste eine Totalrevision mittels Motion verlangt werden. Diese Motion würde nun – salopp gesagt – durch eine Rückweisung der Vorlage ersetzt, welche nur einen Teilaspekt punkto motorisierter Verkehr beinhaltet, nämlich die Modernisierung oder Aufdatierung der heutigen Ökologisierung im Strassenverkehr.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Rückweisung*

://: Die Vorlage wird mit 52:29 Stimmen bei 3 Enthaltungen an den Regierungsrat zurückgewiesen.
