

GROSSER RAT

Februarsession 2023

Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden

Die Investitionen in die Strassen Graubündens waren in den letzten Jahren anhaltend hoch. Gute Strassen sind das Rückgrat eines gut erschlossenen Kantons. Dies soll auch in Zukunft sichergestellt werden.

Die Spezialfinanzierung Strassen führt seit 2014 ein Guthaben von CHF 100 Millionen und höher (ab 2016 wurde das Guthaben bei CHF 100 Millionen plafoniert). In den letzten Jahren wurde wegen hoher Investitionen immer wieder ein Abbau dieses Guthabens budgetiert. Realisiert wurde die Reduktion des Guthabens jedoch nie. Im Jahr 2021 wurde der Jahres-Überschuss der Spezialfinanzierung Strassen von rund CHF 6,3 Millionen an den allgemeinen Finanzbereich übertragen. Es entsteht der Eindruck, dass die erhobenen Strassenverkehrssteuern aktuell für die Spezialfinanzierung selbst bei grosszügiger Investitionsplanung zu hoch erscheinen.

Parallel dazu weist aktuell ein klarer und rascher Trend bei der Anschaffung von neuen Fahrzeugen weg von kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen hin zu reinen Elektro-, Plug-In-Hybridfahrzeugen und weiteren Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

Das aktuell geltende Regime mit der Bemessungsgrundlage Hubraum verbunden mit Rabatten bei der Motorfahrzeugsteuer ist weder zeitgemäss noch zukunftstauglich. Andere Kantone haben sich der Thematik schon länger angenommen. In Anbetracht der Dynamik am Markt tut auch Graubünden gut daran, diese Thematik zeitnah anzugehen.

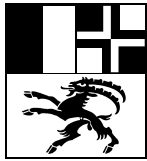
Im Aktionsplan Green Deal ist als Massnahme KS V-2.3 die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zwar ohnehin geplant, mit dem Ziel, die Umstellung auf alternative Antriebe zu beschleunigen. Gemäss der Antwort der Regierung auf die «Fraktionsanfrage GLP betreffend Umsetzung AGD Etappe II» wäre es jedoch denkbar, den AGD II weiter zu etappieren, was auch die Möglichkeit schaffen würde, den Umbau der Verkehrssteuern zu priorisieren.

Die Unterzeichnenden fordern die Regierung entsprechend auf:

1. Dem Grossen Rat als separate Etappe des AGD II und mit zeitlicher Priorität eine Botschaft zum ganzheitlichen Umbau der Strassenverkehrssteuer zu unterbreiten.
2. Die neue Strassenverkehrssteuer so auszugestalten, dass
 - a) die nötigen Investitionen in unser Strassennetz weiterhin gewährleistet sind;
 - b) Einnahmen und Ausgaben jedoch perspektivisch im Gleichgewicht sind;
 - c) die Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung (allenfalls auch via Sunset Legislation) und Technologieneutralität angemessen berücksichtigt.

Chur, 15. Februar 2023

Hohl, Koch, Schneider, Adank, Altmann, Brandenburger, Censi, Claus, Della Cà, Derungs, Föhn, Furger, Gansner, Gort, Grass, Jochum, Kasper, Kienz, Lamprecht, Loepfe, Loi, Luzio, Menghini-Inauen, Michael (Castasegna), Righetti, Rüegg, Schutz, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, von Tscharner, Wieland



Sitzung vom

25. April 2023

Mitgeteilt den

3. Mai 2023

Protokoll Nr.

365/2023

Auftrag Hohl

betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der
Strassenverkehrssteuer in Graubünden

Antwort der Regierung

Die heutige Personenwagenmotorfahrzeugsteuer im Kanton Graubünden ist nicht mehr zeitgemäss, da sie den Hubraum als Bemessungsgrösse verwendet (wie andere Kantone auch). Dieser ist bei Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben nicht vorhanden und daher zur Bemessung ungeeignet und muss durch andere Bemessungsgrössen ersetzt werden. In den letzten Jahren sind die Strasseninvestitionen zwar unter dem langjährigen Durchschnitt und unter den budgetierten Werten ausgefallen. Diese Situation wird sich mittel- und langfristig nicht fortsetzen. Sie ist primär darauf zurückzuführen, dass geplante Projekte nicht umgesetzt werden konnten (u.a. wegen Einsparungen). Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Projekte in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Die Umsetzung wird jedoch nicht zu den damals budgetierten Konditionen möglich sein. Vielmehr werden erhebliche Mehrkosten infolge der anhaltenden Inflation der Baupreise und teilweise von notwendigen Änderungen bei einzelnen Projekten anfallen. In den letzten Jahren wurden zudem diverse parlamentarische Vorstösse eingereicht, welche möglicherweise Auswirkungen auf das entsprechende Budget haben. Die Strassenverkehrssteuern sind nicht zu hoch angesetzt. Die Spezialfinanzierung Strassen wird neben den Verkehrssteuern, zweckgebundenen Beiträgen des Bundes (v.a. Anteile an Mineralölsteuern) und dem kantonalen Anteil an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auch durch allgemeine Steuermittel gespeist. Verkehrssteuern sowie die Anteile an Bundeserträgen werden bei den Hauptnutzenden der Strasseninfrastruktur erhoben und somit verursachergerecht eingesetzt, was bei der Verwendung von allgemeinen Steuermitteln zur Strassenfinanzierung nicht zutrifft. Bei einer konsequenten Berücksichtigung des Verursacherprinzips müsste daher die Strassenfinanzierung zu annähernd 100% über die Verkehrssteuern und die zweckgebundenen Anteile an Bundeserträgen finanziert werden. Dies hiesse konkret, dass die Verkehrssteuer noch viel höher angesetzt werden müsste, wenn die Strasseninfrastruktur verursachergerecht finanziert werden soll.

Zu Punkt 1: Der Aktionsplan «Green Deal für Graubünden» (AGD) sieht als eine der Massnahmen eine "Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer" vor. Im Rahmen dieser Massnahmenplanung ist das Strassenverkehrsamt zusammen mit dem Amt für Natur und Umwelt an der Ausarbeitung einer Totalrevision der Verkehrssteuern. Zurzeit sind vertiefte Abklärungen im Gange. Es wird insbesondere geprüft, inwiefern die in anderen Kantonen getroffenen Lösungen übernommen werden könnten. Die Arbeiten nehmen noch einige Zeit in Anspruch. Sie sind für eine ausgewogene und tragfähige Lösung unverzichtbar. Eine Integration der Vorlage in die Botschaft zur zweiten Etappe des AGD scheint im jetzigen Zeitpunkt deshalb auch mit zusätzlichen Ressourcen nicht bewältigbar, weshalb vorgesehen ist, eine separate Botschaft auszuarbeiten und dem Grossen Rat zu einem späteren Zeitpunkt zur Beratung vorzulegen. Die im Antrag vorgesehene zeitliche Priorisierung würde bedeuten, dass die Vernehmlassungsvorlage bis Ende Mai 2023 erarbeitet werden müsste. Dies ist nicht umsetzbar und einer ausgewogenen und tragfähigen Lösung abträglich. Ferner gilt es zu beachten, dass auch auf interkantonaler Ebene die zukünftige Strassenfinanzierung Thema ist. Dabei geht es im Wesentlichen um die Konzeption für den Ersatz der Mineralölsteuer resp. Abgabe auf Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsmitteln. Diese Konzeption soll als Basis für die Ausarbeitung des neuen Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer dienen. Da sich ein solches Gesetz voraussichtlich auf die Erhebung der kantonalen Verkehrssteuern auswirkt, ist dieses mit zu berücksichtigen.

Zu Punkt 2: Die Leitlinien «ökologische Lenkungswirkung» und «Technologieneutralität» werden bei der Umsetzung der neuen Steuer in erforderlichem Umfang miteinbezogen. Die Ausgestaltung des Steuersystems soll zudem so erfolgen, dass es nicht zu kompliziert wird und es langfristig stabile Erträge generieren kann. Die Komplexität hängt jedoch stark von der Anzahl der zu berücksichtigenden Bemessungsgrößen ab. Sollen zugleich eine langfristige Ertragsstabilität und ökologische Lenkungswirkung erreicht werden, wird man nicht darum herumkommen, bei der Bemessung die Fahrleistung, das Gewicht, die Leistung, die Energieeffizienz und den verwendeten Energieträger geeignet zu berücksichtigen.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag betreffend den Punkt 2 zu überweisen und betreffend den Punkt 1 abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da favrer 2023

Incumbensa Hohl concernent la midada e la garanzia da la persistenza da la taglia sin il traffic stradal en il Grischun

Las investiziuns en las vias dal Grischun èn adina stadas grondas durant ils ultims onns. Bunas vias èn la pitga principala d'in chantun bain accessibel. Quai duai vegnir garantì uschia er en l'avegnir.

La finanziaziun speziala Vias ha dapi l'onn 2014 in dabun da 100 milliuns francs e dapli (a partir da l'onn 2016 è il dabun vegnì plafonà a 100 milliuns). Ils ultims onns è adina puspè vegnida budgetada ina reducziun da quest dabun, quai pervia da las grondas investiziuns. La reducziun dal dabun n'è dentant mai vegnida realisada. L'onn 2021 è il surpli annual da la finanziaziun speziala Vias da var 6,3 milliuns francs vegnì transferì al sector da finanzas general. Quai fa l'impressiun, che las taglias incassadas sin il traffic stradal sajan actualmain memia autas per la finanziaziun speziala, e quai schizunt sche las investiziuns vegnan planisadas en moda generusa.

Parallelamain banduna ina tendenza clera e svelta tar l'acquisiziun da novs vehichels actualmain ils vehichels cun motors a carburant e maina vi a stgets vehichels electrici u ibrids plug-in ed ad ulteriurs vehichels a tracziun alternativa.

Il reschim actual che sa basa sin la cilindrada en cumbinaziun cun rabats tar la taglia sin ils vehichels a motor, n'è ni conform al temp ni persistent. Auters chantuns sa deditgeschan gia dapi pli ditg a questa tematica. En vista a la dinamica sin il martgà fa er il Grischun bain da cumenzar bainbaud a tractar questa tematica.

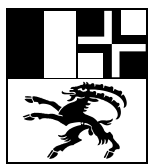
En il Plan d'acziun Green Deal èsi en mintga cas bain gia previs – sco mesira KS V-2.3 – d'ecologisar la taglia sin ils vehichels a motor, quai cun la finamira d'accelerar la midada sin tracziuns alternativas. Tenor la resposta da la Regenza a la «Dumonda da la fracziun da la PVL concernent la realisaziun da la segunda etappa dal AGD» pudess ins dentant s'imaginar d'etappar ulteriurmain il AGD II. Quai pussibilitass da priorisar la renovaziun da las taglias da traffic.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan correspudentmain la Regenza:

1. Da suttametter al Cussegl grond – sco etappa separada dal AGD II e cun prioritad temporala – ina missiva per la renovaziun cumplessiva da la taglia sin il traffic stradal.
2. Da concepir la nova taglia sin il traffic stradal uschia, che
 - a) las investiziuns necessarias en nossa rait da vias èn garantidas vinavant;
 - b) las entradas e las expensas han dentant ina perspectiva equilibrada;
 - c) la taglia resguarda adequatmain ils suandants facturs: stabilitad dal retgav a lunga vista, effect directiv ecologic (eventualmain er via sunset legislation) e neutralitad areguard la tecnologia.

Cuira, ils 15 da favrer 2023

Hohl, Koch, Schneider, Adank, Altmann, Brandenburger, Censi, Claus, Della Cà, Derungs, Föhn, Furger, Gansner, Gort, Grass, Jochum, Kasper, Kienz, Lamprecht, Loepfe, Loi, Luzio, Menghini-Inauen, Michael (Castasegna), Righetti, Rüegg, Schutz, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, von Tschärner, Wieland



Sesida dals

25 d'avrigl 2023

Communitgà ils

3 da matg 2023

Protocol nr.

365/2023

Incumbensa Hohl

concernent la midada e la garanzia da la persistenza da la taglia sin il traffic stradal
en il Grischun

Resposta da la Regenza

La taglia actuala sin vehichels a motor per autos da personas n'è betg pli confurma al temp en il chantun Grischun, perquai ch'ella applitgescha (sco en auters chantuns er) la cilindrada sco valur per fixar la taglia. Vehichels cun tracziun electrica n'han nagina cilindrada. La cilindrada n'è pia betg adattada per fixar la taglia e sto vegnir remplazzada cun autras valurs da fixaziun. Durant ils ultims onns èn las investiziuns en las vias bain stadas sut la media da blers onns e sut las valurs budgetadas. Questa situaziun na vegn betg a cuntinuar a media ed a lunga vista. Quai sto vegnir attribui primarmain al fatg, che tscherts projects planisads n'han betg pudì vegnir realisads (tranter auter pervia da protestas). Ins po dentant presumar che quests projects vegnian a vegnir realisads ils proxims onns. Lur realisaziun na vegn però betg ad esser pussaivla sut las cundiziuns budgetadas quella giada. Anzi, i vegnan a resutar custs supplementars considerabels, perquai che l'inflaziun dals pretschs da construcziun cuntinuescha e per part perquai ch'i resultan midadas necessarias da singuls projects. Durant ils ultims onns èn plinavant vegnidas inoltradas diversas intervenziuns parlamentaras che vegnan eventualmain ad avoir consequenzas sin il preventiv respectiv. Las taglias sin il traffic stradal n'èn betg memia autas. La finanziaziun speziala Vias na vegn betg mo alimentada tras las taglias da traffic, tras las contribuziuns da la Confederaziun liadas ad in intent (cunzunt cumparts da las taglias sin ielis minerals) e tras la cumpart chantunala a la taxa sin il traffic da camiuns pesants dependenta da la prestaziun, mabain er tras meds fiscals generals. Las taglias da traffic sco er las cumparts da retgavs federals vegnan incassadas dals utilisaders principals da l'infrastructura da traffic e pia duvradas tenor il princip dal chaschunader. Quai n'è dentant betg il cas, sche meds fiscals generals vegnan duvrads per la finanziaziun da las vias. Resguardond consequentamain il princip dal chaschunader stuessan las vias vegnir finanzadas a quasi 100 % tras las taglias da traffic e tras las cumparts da retgavs federals liadas ad in intent. Quai signifitgass concretamain, che la taglia da traffic stuess esser anc bler pli auta, sche l'infrastructura da traffic duess vegnir finanziada tenor il princip dal chaschunader.

Tar il punct 1: Ina da las mesiras dal plan d'acziun «Green Deal per il Grischun» (AGD) prevesa la «ecologisaziun da la taglia sin vehichels a motor». En il rom da questa planisaziun da las mesiras è l'Uffizi per il traffic sin via – ensemen cun l'Uffizi per la natira e l'ambient – vidlonder d'elavurar ina revisiun totala da las taglias da traffic. Actualmain vegnan fatgs scleriments pli detagliads. En spezial vegni examinà, sche tschertas soluziuns ch'èn vegnidas prendidas en auters chantuns, pudessan vegnir surpigliadas. Questas lavurs dovran anc in tschert temp. Ellas èn indispensablas per chattar ina soluziun equilibrada e solida. Actualmain na pari betg pussaivel da dumagnar l'integraziun dal project en la missiva tar la segunda etapa dal AGD, er betg cun resursas supplementaras. Perquai èsi previs d'elavurar ina missiva separada e da suttametter quella pli tard al Cussegl grond per la debatta. La priorisaziun temporala prevista en l'incumbensa signifitgass, ch'il project da consultaziun stuess vegnir elavurà fin la fin da matg 2023. Quai n'è betg realisabel ed è nuschai-vel per ina soluziun equilibrada e solida. Plinavant stoi vegnir resguardà, che la futura finanziaziun da las vias è ina tematica er sin plaun interchantunal. Essenzialmain sa tracti da la concepziun per remplazzar la taglia sin ielis minerals resp. da la taglia sin vehichels a motor cun tracziun alternativa. Questa concepziun duai servir sco basa per elavurar ina nova Lescha federala davart la taglia sin ielis minerals. Perquai ch'ina tala lescha vegn probablmain ad avoir consequenzas sin l'incassament da las taglias da traffic chantunalas, sto ella er vegnir resguardada.

Tar il punct 2: Las directivas «effect directiv ecologic» e «neutralità areguard la tecnologia» vegnan integradas en la dimensiun necessaria, cura ch'i vegn realisada la nova taglia. Il nov sistem fiscal duai plinavant vegnir concepì uschia, ch'el na daventa betg memia cumplitgà e ch'el po generar retgavs stabils a lunga vista. La complexità dependa dentant fermamain dal dumber da las valurs che ston vegnir resguardadas per fixar la taglia. Sch'i duain vegnir cuntanschidas a medem temp ina stabilità dal retgav a lunga vista ed in effect directiv ecologic, vegni ad esser necessari da resguardar commensuradamain ils kilometers charrads, il pais, la prestaziun, l'effizienz energetica ed il purtader d'energia utilisà, cura ch'i vegni fixada la taglia. Sin basa da questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond d'approvar l'incumbensa qua avant maun concernent il punct 2 e da la refusar concernent il punct 1.



En num da la Regenza

Il president:

Peter Peyer

Il cancellier:

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di febbraio 2023

Incarico Hohl concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione

Negli ultimi anni gli investimenti nelle strade dei Grigioni sono stati costantemente elevati. Strade in buono stato costituiscono la spina dorsale di un Cantone ben collegato. Questo dovrà essere garantito anche in futuro.

Dal 2014 il finanziamento speciale delle strade registra un credito pari a oltre CHF 100 milioni (dal 2016 il credito è fissato a CHF 100 milioni). Negli ultimi anni, a seguito degli investimenti elevati è stata preventivata a più riprese una riduzione di questo credito. Tuttavia il credito non è mai stato effettivamente ridotto. Nel 2021 l'eccedenza annua del finanziamento speciale delle strade pari a circa CHF 6,3 milioni è stata trasferita al settore finanziario generale. Si ha l'impressione che attualmente le imposte di circolazione riscosse per il finanziamento speciale risultino troppo elevate persino in presenza di una pianificazione generosa degli investimenti.

Contemporaneamente al momento nell'acquisto di nuovi veicoli vi è una chiara e rapida tendenza caratterizzata da un abbandono di veicoli azionati con carburante a favore di veicoli completamente elettrici e ibridi plug-in e altri veicoli con sistemi di propulsione alternativi.

Il regime attualmente vigente con la cilindrata quale base di calcolo accompagnata da riduzioni sull'imposta sui veicoli a motore non è né al passo con i tempi, né idoneo per il futuro. Altri Cantoni si occupano già da tempo di questa tematica. Considerata la dinamica sul mercato, anche i Grigioni fanno bene a occuparsi presto di questa tematica.

Nel Piano d'azione Green Deal, quale misura KS V-2.3 è già prevista l'ecologizzazione dell'imposta sui veicoli a motore allo scopo di accelerare il passaggio a sistemi di propulsione alternativi. In conformità alla risposta del Governo all'«interpellanza di frazione PVL concernente l'attuazione della tappa II del PAGD» sarebbe tuttavia ipotizzabile suddividere ulteriormente la tappa II del PAGD, ciò che offrirebbe anche la possibilità di attribuire la priorità alla ristrutturazione delle imposte di circolazione.

Di conseguenza le firmatarie e i firmatari invitano il Governo a:

1. sottoporre al Gran Consiglio un messaggio relativo alla ristrutturazione globale dell'imposta di circolazione sotto forma di fase separata della tappa II del PAGD e con priorità temporale.
2. a strutturare la nuova imposta di circolazione in modo tale che
 - a) rimangano garantiti gli investimenti necessari nella nostra rete stradale;
 - b) in prospettiva le entrate e le uscite siano però equilibrate;
 - c) l'imposta tenga conto in modo adeguato dei fattori stabilità dei ricavi a lungo termine, effetto di incentivazione ecologico (eventualmente anche tramite una legislazione sunset) e neutralità tecnologica.

Coira, 15 febbraio 2023

Hohl, Koch, Schneider, Adank, Altmann, Brandenburger, Censi, Claus, Della Cà, Derungs, Föhn, Furger, Gansner, Gort, Grass, Jochum, Kasper, Kienz, Lamprecht, Loepfe, Loi, Luzio, Menghini-Inauen, Michael (Castasegna), Righetti, Rüegg, Schutz, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, von Tscharnier, Wieland



Seduta del

25 aprile 2023

Comunicato il

3 maggio 2023

Protocollo n.

365/2023

Incarico Hohl

concernente la ristrutturazione e la garanzia dell'idoneità futura dell'imposta di circolazione

Risposta del Governo

L'odierna imposta sui veicoli a motore per automobili nel Cantone dei Grigioni non è più al passo con i tempi, in quanto utilizza la cilindrata come parametro di calcolo (come avviene anche in altri Cantoni). Nei veicoli con propulsione elettrica, la cilindrata non esiste e di conseguenza non risulta opportuna per il calcolo e deve essere sostituita da altri parametri di calcolo. Negli scorsi anni gli investimenti stradali si sono attestati al di sotto della media pluriennale e al di sotto dei valori messi a preventivo. Questa situazione non persisterà però a medio e lungo termine. Essa è da ricondurre in primo luogo al fatto che non è stato possibile attuare i progetti previsti (tra l'altro a seguito di opposizioni). Occorre tuttavia partire dal presupposto che tali progetti verranno realizzati negli anni a venire. L'attuazione non sarà tuttavia più possibile alle condizioni messe precedentemente a preventivo. Piuttosto ci si troverà confrontati con notevoli costi supplementari a seguito dell'inflazione persistente dei prezzi nel settore delle costruzioni e di modifiche necessarie di singoli progetti. Negli scorsi anni sono inoltre stati presentati diversi interventi parlamentari i quali hanno probabilmente delle conseguenze sul preventivo corrispondente. Le imposte di circolazione non sono troppo elevate. Oltre alle imposte di circolazione, ai contributi a destinazione vincolata della Confederazione (soprattutto quote delle imposte sugli oli minerali) e alla quota cantonale della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, il finanziamento speciale delle strade viene alimentato anche tramite mezzi fiscali generali. Le imposte di circolazione nonché le quote provenienti da ricavi della Confederazione vengono rimosse presso i principali utenti dell'infrastruttura stradale e impiegate in base al principio di causalità, ciò che non avviene nel caso dei mezzi fiscali generali per il finanziamento stradale. In caso di considerazione coerente del principio di causalità il finanziamento stradale dovrebbe pertanto essere finanziato quasi per il 100 % tramite le imposte di circolazione e le quote a destinazione vincolata provenienti da ricavi della Confederazione. Nel concreto, ciò significherebbe che l'imposta di circolazione dovrebbe essere ancora molto più elevata se l'infrastruttura stradale dovesse venire finanziata secondo il principio di causalità.

In merito al punto 1: il piano d'azione «Green Deal per i Grigioni» (PAGD) prevede tra le misure una «ecologizzazione dell'imposta sui veicoli a motore». Nel quadro di questa pianificazione delle misure, l'Ufficio della circolazione sta elaborando insieme all'Ufficio per la natura e l'ambiente una revisione totale dell'imposta di circolazione. Attualmente sono in corso accertamenti approfonditi. In particolare si esamina in che misura le soluzioni adottate negli altri Cantoni potrebbero essere riprese. I preparativi in tal senso richiederanno ancora un po' di tempo. Essi sono indispensabili per una soluzione equilibrata e sostenibile. Al momento, un'integrazione del progetto nel messaggio relativo alla seconda tappa del PAGD non sembra pertanto gestibile nemmeno con risorse supplementari, ragione per cui si prevede di elaborare un messaggio separato e di presentarlo in un secondo momento al Gran Consiglio per il dibattito. L'attribuzione della priorità in termini di tempistiche prevista nell'incarico significherebbe che il progetto posto in consultazione dovrebbe essere elaborato entro la fine di maggio 2023. Ciò non è attuabile e risulta sfavorevole per una soluzione equilibrata e sostenibile. Inoltre occorre tenere conto del fatto che il futuro finanziamento stradale è un tema anche a livello intercantonale. In tale contesto si tratta essenzialmente del concetto per la sostituzione dell'imposta sugli oli minerali ovvero della tassa sui veicoli a motore con mezzi di propulsione alternativi. Questo concetto dovrebbe fungere da base per l'elaborazione della nuova legge federale sull'imposizione degli oli minerali. Poiché una tale legge presumibilmente avrà effetti sulla riscossione dell'imposta di circolazione cantonale, occorre tenerne conto.

In merito al punto 2: nell'attuazione delle nuove imposte, le linee guida «effetto di incentivazione ecologico» e «neutralità tecnologica» vengono tenute in considerazione nella misura necessaria. La struttura del sistema fiscale dovrà inoltre essere tale da non rendere quest'ultimo troppo complicato e da consentire ricavi stabili a lungo termine. La complessità dipende tuttavia fortemente dal numero di parametri di calcolo da tenere in considerazione. Se al contempo devono essere raggiunti una stabilità dei ricavi a lungo termine e un effetto di incentivazione ecologico, nel calcolo non si potrà fare a meno di tenere in considerazione il chilometraggio, il peso, la prestazione, l'efficienza energetica e il vettore energetico utilizzato.

In base a quanto esposto il Governo chiede al Gran Consiglio di accogliere il presente incarico per quanto riguarda il punto 2 e di respingerlo per quanto riguarda il punto 1.



In nome del Governo

Il Presidente:

Peter Peyer

Il Cancelliere:

Daniel Spadin