

Wortlautprotokoll des Grossen Rats des Kantons Graubünden

Dienstag, 21. April 2026 Eröffnungssitzung

Vorsitz:	Standespräsidentin Valérie Favre Accola
Protokoll:	Patrick Barandun
Präsenz:	anwesend 119 Mitglieder entschuldigt: Zaugg-Ettlin
Sitzungsbeginn:	14.00 Uhr

Eröffnungsansprache der Standespräsidentin

Standespräsidentin Favre Accola: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen? In den vergangenen Monaten durfte ich als Standespräsidentin zahlreiche Einladungen im ganzen Kanton wahrnehmen. Ich durfte dabei erneut und sehr bewusst erfahren, was unseren Kanton, den Kanton der vielen Täler und Seen, so einzigartig macht. Wir sind reich an Vielfalt, sei es landschaftlich, sprachlich, kulturell oder wirtschaftlich. Wir Bündnerinnen und Bündner zeichnen uns durch etwas aus, das ebenso wertvoll ist, durch vielfältiges, leidenschaftliches Engagement für unsere Gemeinschaft. Ich bin Menschen begegnet, die sich in kommunalen, regionalen und kantonalen Berufsverbänden engagieren, in Sport- und Kulturvereinen, in der Kirche, in der Bildung, in der Forschung und in der Wirtschaft. Und dabei durfte ich etwas Bemerkenswertes feststellen. Gerade das, was auf den ersten Blick gegensätzlich erscheint, befruchtet und beflügelt sich in Graubünden gegenseitig. Denn in Graubünden trifft die Welt auf regionale Vielfalt, Eigenarten und Spezialitäten, unsere Bodenständigkeit auf Wissenschaft, Innovation auf Tradition. Graubünden ist Ferienort, Arbeitsort und Wohnort zugleich. Und in Graubünden treffen Sport und Kultur auf unsere einzigartige Natur.

Was habe ich von den zahlreichen Veranstaltungen mitgenommen? Der demografische Wandel betrifft uns alle. Doch es gibt ein Phänomen, das uns noch weit mehr beschäftigen sollte, der schwindende Gemeinschaftssinn. Die Bereitschaft, Verantwortung für die Gemeinschaft zu übernehmen, nimmt ab. Die Bereitschaft, sich in einem Verein einzubringen, nimmt ab. Das ist eine Entwicklung, die uns alle betreffen muss. Gleichzeitig werden nicht nur unsere KMUs, sondern auch Sport- und Kulturvereine sowie Sozial- und Umweltschutzorganisationen durch zunehmende Bürokratie, Auflagen und Regelwerke belastet. Regelwerke, die zeitintensiv in der Umsetzung sind, Kosten auslösen und deren Mehrwert zumindest teilweise fraglich ist. Es braucht mehr Pragmatismus. Es ist an der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche Weiterentwicklung und Wachstum ermöglichen und nicht Stillstand einleiten.

Graubünden, das sind wir. Wir als Gemeinschaft sind Graubünden. Dem gilt es Sorge zu tragen, politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich. Entsprechend wollen wir nachhaltig politisieren, das heisst in Abstimmung auf unsere Bevölkerung und unsere Natur. Wir schaffen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung und qualitatives Wachstum, damit wir auch in Zukunft in Graubünden arbeiten und wohnen können, verbunden mit einer hohen Lebensqualität. In diesem Sinne «semper Capricorn». Damit erkläre ich die Aprilsession 2026 für eröffnet. *Applaus.*

Wir kommen zur Totenehrung.

Totenehrung

Standespräsidentin Favre Accola: Am 17. Januar 2026 ist Aluis Maissen im Alter von 88 Jahren gestorben. Er wurde am 18. Juni 1937 in Dardin geboren, wo er auf einem Landwirtschaftsbetrieb seiner Eltern eine glückliche Kindheit erlebte. Nach der Primarschule besuchte er das Gymnasium in Disentis. Auf die Matura folgten Studien an den Universitäten St. Gallen und Fribourg, die Aluis Maissen mit einem Dokortitel in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften abschloss.

1963 heiratete er Hanny Cottier. Aus der Ehe entsprossen zwei Töchter und ein Sohn. 1965 zog die junge Familie nach Chur, wo Aluis Maissen unter anderem als Redaktor beim Bündner Tagblatt und als Partner einer namhaften Treuhandgesellschaft arbeitete.

Anfang der 1970er-Jahre begann sein politisches Engagement. So war er Mitglied des Stadtschulrats Chur und des Churer Gemeinderates. Von 1975 bis 1988 vertrat Aluis Maissen den Kreis Chur im Grossen Rat. Von 1989 bis 1998 war er Mitglied der Bündner Regierung, davon acht Jahre mit Leidenschaft Finanzdirektor. Auch nebst der Politik engagierte sich der Verstorbene vielfältig für die Gesellschaft, zum Beispiel als Präsident der Katholischen Kirchgemeinde Chur, als Bankrat der GKB, als Präsident des Bündnerischen Polizeibeamten-

verbands, als Verwaltungsrat der Rätia Energie oder als Verwaltungsratspräsident der RhB.

Seine Familie und insbesondere seine beiden Enkelkinder, Miriam und Flurin, bedeuteten Aluis Maissen sehr viel. Das Reisen war eine seiner grossen Leidenschaften, weitere das Golfspielen und der Gesang.

Das Wirken von Aluis Maissen zugunsten der Öffentlichkeit war von grosser Umsicht und Einsatzbereitschaft geprägt. Für seine Heimat und den Kanton Graubünden hat er sich langjährig und in äusserst verdienstvoller Weise engagiert. Dafür gebührt ihm an dieser Stelle der verdiente Dank.

Ich bitte Sie, meine Damen und Herren, sowie die Zuschauer auf der Tribüne, sich zu Ehren des Verstorbenen von den Sitzen zu erheben.

Bitte nehmen Sie wieder Platz.

Vereidigung von Ratsmitgliedern

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zur Vereidigung von Ratsmitgliedern in der Aprilsession 2026. Dazu bitte ich die Grossratsstellvertreterin und die Grossratsstellvertreter, welche heute erstmals in dieser Legislatur im Rat Einsitz nehmen, nach vorne zu kommen. Es sind dies Martina Tomaschett sowie Andrin Ehrler und Marco Ruchti. Darf ich Sie bitten aufzustehen. Ich lese Ihnen nun die Formel des Eides und des Gelübdes in der von Ihnen gewünschten Sprache vor.

Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats schwören zu Gott, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen. Sie als gewählte Mitglieder des Grossen Rats geloben, alle Pflichten Ihres Amtes nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen. Der Eid wird durch das Nachsprechen der Worte «Ich schwöre es» und das Gelübde durch das Nachsprechen der Worte «Ich gelobe es» geleistet. Darf ich Sie bitten.

Grossratsstellvertreterin und Grossratsstellvertreter: Ich gelobe es. Ich schwöre es.

Standespräsidentin Favre Accola: Vielen Dank, Sie können wieder Platz nehmen. Bevor wir nun mit der Arbeit beginnen, begrüsse ich Grossrat Simon Bärtsch förmlich in unseren Reihen. Er ist für Grossrat Ruedi Weber nachgerückt und nimmt an dieser Session erstmals als ordentliches Mitglied des Grossen Rats teil. Herzlich willkommen im Grossen Rat.

Bevor wir mit dem ersten Sachgeschäft starten, noch ein paar Worte zu unserem elektronischen Geschäftsverkehr. In der Dezembersession wurde der neue Login-Prozess eingeführt. Sie konnten sich damals im Dachgeschoss Hilfe holen. Danach hat das Ratssekretariat im Januar Schulungen im Umgang mit dem neuen CMI Web Client angeboten. Ich möchte Sie an dieser Stelle einfach nochmals darauf hinweisen, dass Sie Vorstösse ab dieser Session nur noch im Web Client mitunterzeichnen können. Die PCloud ist Geschichte. Zudem können Sie auch Ihr Taggeld, das Sie im Dezember noch in der Selbstdeklarationsliste erfasst haben, nur noch im Web Client erfassen. Falls Sie Schwierigkeiten mit der Bedienung

des Web Client haben, erhalten Sie auch in dieser Session Hilfe von Fachleuten. Sie finden diese im Dachgeschoss, im Seminarraum 2. Das ist das Zimmer im Gang auf der rechten Seite. Nutzen Sie dieses Angebot, das Ihnen während der gesamten Session von morgens bis abends ununterbrochen zur Verfügung steht.

Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Botschaften Heft Nr. 8/2025-2026, S. 485)

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum ersten Sachgeschäft dieser Session. Es handelt sich um die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr, kurz EG zum SVG. Das Geschäft wurde von der KUBE vorberaten und wird hier im Rat von Kommissionspräsidentin Anita Mazzetta vertreten. Für die Regierung spricht Regierungsrat Peyer, Vorsteher des Departementes für Justiz, Sicherheit und Gesundheit. Wir behandeln wie üblich zuerst das Eintreten und führen danach die Detailberatung.

Ich erteile nun Kommissionspräsidentin Mazzetta das Wort zum Eintreten. Sie können sprechen.

Eintreten

Antrag Kommission und Regierung
Eintreten

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Die Strassenverkehrssteuer im Kanton Graubünden wird einer Totalrevision unterzogen, dies aus verschiedenen Gründen. Erstens: Das aktuelle Gesetz ist veraltet und hinkt der technologischen Entwicklung mit den elektrischen oder teilelektrischen Antrieben nach. Die heutige Verkehrssteuer für Personenwagen wird nach Hubraum bemessen. Für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben funktioniert das aber nicht, weil sie keinen Hubraum haben. Im Falle von Plug-in-Hybriden ist der Hubraum ebenfalls von begrenzter Aussagekraft. Darum werden die Elektrofahrzeuge aktuell ersatzweise nach dem Gesamtgewicht besteuert, wie auch in anderen Kantonen. Das ist unbefriedigend. Die meisten Kantone haben ihre Gesetze darum bereits revidiert oder sind daran, den Systemwechsel zu vollziehen, weg von der Bemessungsgrösse für die Strassenverkehrssteuer anhand des Hubraums. Die Kantone wählten verschiedene Lösungen. Mehrheitlich haben sie aber das Gesamtgewicht und die Normleistung oder deren Kombination gewählt, wie die Regierung nun auch vorschlägt. Sämtliche Antriebsmotoren, also Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeuge, sollen nach diesen Bemessungskriterien besteuert werden. Ein anderer Grund der Revision sind die rückläufigen Einnahmen aus der Verkehrssteuer. Die Anzahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben steigt und wird langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verdrängen. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einem fortlaufenden Rückgang der Einnahmen aus den Verkehrssteuern zu rechnen, da Elektrofahrzeuge aktuell von

unbefristeten Steuerermässigungen von bis zu 80 Prozent profitieren. Mit den Einnahmen aus den Verkehrssteuern werden neben den Aufwendungen des Strassenverkehrsamtes vor allem die Strassenrechnung finanziert. Um weiterhin Einnahmen im heutigen Umfang generieren zu können, soll die Verkehrssteuer deshalb neu konzipiert werden.

Diese Ausgangslage führte zum Auftrag Hohl betreffend Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden. Der Auftrag, den wir überwiesen haben, steckt den Rahmen der Revision klar ab. So sollen Einnahmen und Ausgaben für das Strassennetz perspektivisch im Gleichgewicht stehen und die neue Steuer die Ertragsstabilität, die ökologische Lenkungswirkung und die Technologie-Neutralität berücksichtigen. Aufgrund dieser Ausgangslage und dieser klar abgesteckten Rahmenbedingungen liess die Regierung verschiedene Varianten prüfen, die im EBP-Bericht «Zukunftssichere Verkehrssteuer für Graubünden» abgebildet sind. Berücksichtigt wurde dabei auch die Umsetzbarkeit der verschiedenen Modelle.

Bereits in der Vernehmlassung, aber auch in der Kommission mussten wir feststellen, dass die Annahmen in diesem Bericht teilweise schon überholt sind, und zwar bezüglich der Neuzulassung von Elektroautos. EBP ging im Bericht noch davon aus, dass schon 2035 die Hälfte der immatrikulierten Fahrzeuge in Graubünden einen Elektroantrieb haben. Die starke Entwicklung bei den Elektroautos bekam aber nach Corona und wohl auch wegen der Diskussionen in der EU um die Verbrennungsmotoren einen Dämpfer. So konnten die gesteckten Ziele auch des Bundes nicht erreicht werden. Bei Neuzulassungen strebte die Roadmap bis 2025 50 Prozent Steckerautos an. Tatsächlich sind es aber nur gut 30 Prozent. Ende 2025 legten die Elektroautos zwar wieder stark zu und jetzt mit der Ölkrise ist ein neuer Schub zu erwarten. Wie genau sich der Markt entwickelt, hängt aber von verschiedenen Faktoren ab und ist schwierig vorauszusagen. Gerade aus diesem Grund und wegen der technischen Entwicklung sollen Elektroautos nach wie vor von einer Steuerermässigung profitieren können, und zwar in Form eines befristeten Bonus. Das neue Gesetz soll zudem eine gewisse Flexibilität bieten, um sich neuen Gegebenheiten anpassen zu können. Zudem besteht bereits heute die Absicht, das neue Gesetz spätestens in zehn Jahren einer Überprüfung zu unterziehen, um die Bemessungsgrundlagen kritisch zu hinterfragen und es wiederum an allfällige neue technische Errungenschaften anpassen zu können.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs, welcher für rund 27 Prozent des kantonalen CO₂-Ausstosses verantwortlich ist, ist wichtig, damit das Netto-Null-Ziel 2050 erreicht werden kann. Im Aktionsplan Green Deal wird die rasche Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge darum als zentrale Massnahme bezeichnet. Im Fokus des AGD stehen Massnahmen zur Förderung von Ladeinfrastruktur, was wir mit dem Klima- und Innovationsgesetz bereits gemacht haben. Es geht aber auch um die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Im EBP-Bericht wurden verschiedene Modelle für die Bemessung der Verkehrssteuer analysiert und gerechnet und auch die ökologische Lenkungswirkung angeschaut. Die Modelle

B und C hätten die grössere Lenkungswirkung gehabt. Dazu gehört zum Beispiel die Bemessung nach Gramm CO₂ pro Kilometerwert. Der Nachteil, es gibt mehrere Werte und bei älteren Autos fehlen diese Werte. Als Zusatz wäre auch der Energieverbrauch der Fahrzeuge gut gewesen, aber beim Energieverbrauch ist der Kanton abhängig vom Bund. Ausserdem wechseln diese Daten ständig. Und dann wäre hier noch die Bemessung nach gefahrenen Kilometern, was besonders verursachergerecht gewesen wäre, aber auch hier ist die Umsetzung zumindest im Moment schwierig, da die technischen Voraussetzungen noch nicht vorhanden sind. Sollte der Bund bei der zukünftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur dieses Kriterium wählen, könnten die gefahrenen Kilometer später durchaus wieder interessant werden.

Die Schwierigkeiten dieser Modelle mit einer starken ökologischen Lenkungswirkung haben schliesslich dazu geführt, dass die Regierung die sichere Variante mit dem Gesamtgewicht und der Normleistung respektive deren Kombination als Bemessungsgrundlage gewählt hat. Das Gewicht und die Normleistung sind bewährte Bemessungsgrössen und für alle Antriebsarten verfügbar und damit auch technologieneutral. Damit kann eine der Rahmenbedingungen erfüllt werden. Die Normleistung wird mit 30 Prozent, das Gesamtgewicht mit 70 Prozent besteuert. Eine gewisse ökologische Lenkung Richtung leichteren und umweltfreundlicheren Fahrzeugen ist damit gewährleistet, aber natürlich auf tiefem Niveau. Für Elektrofahrzeuge haben diese Bemessungskriterien aber klare Nachteile. Elektrofahrzeuge sind schwerer und die Normleistung eines Elektrofahrzeugs ist nur bedingt mit jener eines Autos mit Verbrennungsmotor vergleichbar. Diese Nachteile müssen darum bei diesem Berechnungsmodell ausgeglichen werden. Anderenfalls würden Elektroautos deutlich höher besteuert werden als solche mit Verbrennungsmotor. Damit werden die Nachteile der E-Autos ausgeglichen. Die ökologische Lenkungswirkung soll, wie in anderen Kantonen auch, mit einem Bonus-System sichergestellt werden. Vorgesehen ist eine zeitlich begrenzte Steuerermässigung für Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss bis 2034.

Was heisst das nun konkret? Für mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge bringt der Systemwechsel eine höhere Verkehrssteuer, auch und insbesondere E-Fahrzeuge werden mit der neuen Verkehrssteuer mehr bezahlen, weil die grossen Rabatte von 60 bis 80 Prozent abgeschafft werden. Mit dem Bonus kann das bei Weitem nicht ausgeglichen werden. Das ist gewollt, da die Einnahmestabilität eine weitere Rahmenbedingung ist, die beim Systemwechsel berücksichtigt werden muss. Zudem hat der Kanton bewusst auf die Einführung eines Malus verzichtet. Die Ermässigung der Verkehrssteuer für Elektromobilität ist zwar nicht der entscheidende Faktor für den Kauf eines E-Autos, wie Untersuchungen zeigen, da spielt eine gute Ladeinfrastruktur eine viel wichtigere Rolle. Als Signal und psychologisch ist der Bonus dennoch wichtig. Schliesslich soll die Entwicklung bei den Steckerautos nicht zusätzlich ausgebremst werden.

Mit der Wahl der Bemessungsgrössen Gesamtgewicht und Normleistung bleiben die Einnahmen aus den Verkehrssteuern konstant stabil, eine weitere Rahmenbedin-

gung, die zu erfüllen ist, dies jedoch ohne Berücksichtigung des Bonussystems der Elektrofahrzeuge. Wie hoch die Mindereinnahmen aufgrund des Bonussystems sein werden, wurde nicht berechnet. Aktuell gibt es aber nur wenige Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Insgesamt sind nur gut fünf Prozent des Gesamtbestandes der Personenwagen Elektroautos. Bei einem steigenden Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb ist deshalb mit Steuerausfällen zu rechnen. Die Regierung rechnet aber mit geringen Steuerausfällen, da die Steuerermässigung befristet und moderat ist und die Zunahme an Fahrzeugen mit Elektroantrieb Zeit in Anspruch nehmen wird.

Nicht untersucht wurde im Rahmen der vorliegenden Revision, ob die Einnahmen aus den Verkehrssteuern weiterhin in der derzeitigen Höhe erforderlich sind. In der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass eine Gesamtschau mit einem langfristigen Finanzplan für den Strassenbau fehle. Regierungsrat Peter Peyer hat diese Aussage in der Kommission entgegengenommen und vielleicht hören wir heute noch eine Aussage dazu, wie es diesbezüglich weitergehen wird.

In der Vernehmlassung zur Gesetzesrevision wurde die Notwendigkeit, die Verkehrssteuern an die technologischen Neuerungen anzupassen, durchwegs anerkannt. Unterschiedlich beurteilt wurde jedoch die Wahl des Steuermodells A. Eine Minderheit wünschte die anderen Modelle B und C, die eine grössere, ökologische Lenkungswirkung haben. Aus Praktikabilitätsgründen hat die Regierung jedoch davon abgesehen, wie bereits dargelegt. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützte das gewählte Steuermodell, welches auf bewährte Bemessungsgrundlagen aufbaue. Die vorgeschlagene Mischform zur Bemessung der Verkehrssteuern für Personenwagen mit 70 Prozent Gewicht und 30 Prozent Normleistung wurde von der Mehrheit als nachvollziehbar begrüsst.

Die KUVe hat sich im Rahmen einer Sitzung intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt. In der Detailberatung werden wir uns mit mehreren Mehrheits- und Minderheitsanträgen auseinandersetzen. In der Kommission war es jedoch unbestritten, dass Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss für eine Übergangszeit eine tiefere Verkehrssteuer entrichten sollen. Bei den Plug-in-Fahrzeugen scheiden sich jedoch die Geister. Da die Ziele bei der Neuzulassung von E-Autos verfehlt werden, hat die Kommission jedoch die Dauer und Höhe des Bonus für die Steckerfahrzeuge noch nach oben angepasst. Eine Mehrheit der Kommission beantragt zudem, die Verkehrssteuer der Teuerung anzupassen. Eine Minderheit schlägt vor, den öffentlichen Verkehr ebenfalls zu besteuern und allfällige Überschüsse bei der Strassenverkehrssteuer mit Ermässigungen zu kompensieren. Die KUVe ist jedoch einstimmig auf die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr eingetreten und unterstützt die neuen Bemessungsgrundlagen zur Erhebung der Strassenverkehrssteuer. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, darauf einzutreten.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Gort das Wort.

Gort: Die Grundlage für die Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr bildet der Auftrag Hohl, welchen der Rat am 14. Juni 2023 überwiesen hat. Hier möchte ich besonders den letzten Punkt des Auftrages hervorheben, dass die neue Strassenverkehrssteuer so auszugestalten, dass die Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität angemessen berücksichtigt. Die SVP anerkennt, dass eine Revision der Verkehrssteuer früher oder später nötig sein wird. Wir sehen derzeit aber noch keine frappierende Dringlichkeit, da nach wie vor der BEV-Anteil auf Bündner Strassen sehr gering ist.

Wie wir aber bereits in der Vernehmlassung geschrieben haben, sollte die Finanzierungsstruktur transparent und ausserdem, und dies ist mit Sicherheit der wichtigste Punkt, ertragsneutral sein. In unserer Vernehmlassung haben wir uns für die Variante A ausgesprochen und bereits damals unsere Bedenken gegeben, dass die vorgeschlagenen Steuersätze von 0,19 Franken pro Kilogramm sowie die Progression von bis zu 4,68 Franken pro Kilowatt deutlich zu hoch seien. In der Botschaft schreibt dann die Regierung auf der Seite 494 unter Ziele der Revision: Ertragsneutralität. Der durchschnittliche Steuerertrag pro Fahrzeug, der durch die neuen Steuern erzielt wird, soll für den kantonalen Fahrzeugbestand gleich hoch sein wie unter den bisherigen Steuern. Das heisst also, es soll die Strassenverkehrssteuer so ausgestaltet werden, dass es zu keiner faktischen Steuererhöhung und somit nicht zu Mehreinnahmen für den Kanton führt. Genau in diesem Punkt sehen wir die Revision als mangelhaft an. Zwar hat die Regierung anscheinend erkannt, dass die vorgeschlagene Progression viel zu hoch war. Beim Steuersatz vom Gewichtsanteil ging die Regierung aber sogar noch höher als in der Vernehmlassung. Dies ist für die SVP völlig unverständlich, zumal wir in unserer Einschätzung den Eindruck hatten, dass es zu enormen Mehreinnahmen kommen wird.

Mit unseren Anträgen haben wir bereits in der Kommission versucht, dem entgegenzuwirken. Auch nach den Kommissionssitzungen hatten wir mit dem Amt Abklärungen getätigt und versucht herauszufinden, was denn die richtigen Steuersätze wären. Die Antwort vom Strassenverkehrsamt stimmte mich schon etwas bedenklich. Es sei ihnen intern nicht möglich, dies zu rechnen. Das müsse man bei einer externen Firma in Auftrag geben. Das heisst also, dass wir heute ein Gesetz beraten, das so kompliziert aufgebaut ist, dass es dem vollziehenden Amt nicht möglich ist, zu überprüfen und zu kalkulieren, wie hoch dann schlussendlich die Einnahmen sind, die sie generieren. Und das kann doch keine gute Gesetzgebung sein. Da hat man ein Konstrukt aufgebaut, das viel zu kompliziert ist und somit völlig intransparent. Nun müssen wir uns schon fragen, ob es überhaupt noch richtig ist, dies so durchzuberaten, weil anscheinend weiss man nicht, was dann die diversen Anträge finanziell bewirken. Die SVP ist für Eintreten und wird an sämtlichen Anträgen festhalten.

Berther: Bugen prendel jeu cuort posizium tier quella lescha. Da principi ha nossa presidenta Anita Mazzetta detg tut. Jeu mon mo en aunc ina ga cuort sin in pèr

pintgas caussas. Il sistem actual funcziunescha buc silla liunga. Nus stuein far ina midada e quei han ins realisau ed ha era preparau. Jeu sun perschadus che era pil futur ei quei ina buna soluziun. Pertgei sustegnel jeu quella lescha sco commember dalla KUVe, dalla Cumissiun per ambient, traffic ed energia? Tenor miu meini ei quei ina soluziun neutrala pertuccont la tecnologia, ina ecologicamein prudenta e finanzialmein stabila. Nus dein reducziuns da 60 procent sin vehichels senza CO₂ e 30 procent reducziun sin vehichels cun emissiuns bassas, ils proxims onns. Quei ei ina soluziun clara, capeivla e strategicamein prudenta. Sche nus lessan i en sin ils giavischs da mintgin en cheu, vegnessen nus mai da schligiar quei, perquei che mintgin ei autist e mintgin vesa siu avantatg. La cumissiun, sco nus tuts en cheu vein aber l'obligaziun da mirar pil cantun ed era per las finanzas saunas dil cantun. Quei che sa buc esser, ei che nus dessan tuttenina rabats che massen automaticamein. Leu sun jeu clar dil meini: da quellas caussas astga mo il parlament decider e lu cu ei fa da basegns. Tenor miu meini eis ei impurtont da sustener la proposta dal pli da la KUVe e tenor miu meini eis ei impurtont che nus resguardain el futur la careschia. Quella ei per il pli ulti moderada, aber igl ei impurtont ch'ins mira da ver quei. La finala van quels daners per ina infrastruttura impurtonta en nies cantun. Ed ord quei motiv proponel jeu da sustener quella lescha ed entrar e tractar ella.

Jochum: La presidente della commissione Anita Mazzetta ha già fatto un'introduzione molto esaustiva, per questo mi concentro su pochi aspetti. L'obiettivo della revisione è adattare la tassa sui trasporti alle nuove tecnologie, in modo che le entrate siano garantite, che vengano promossi gli obiettivi ecologici e siano prese in considerazione le disposizioni del piano d'azione Green Deal Grigioni nonché il mandato Hohl sull'idoneità futura delle tasse sui trasporti. La Commissione ambiente, trasporti ed energia si è occupata della legge nella riunione di dicembre 2025. Il tema principale è dunque la definizione delle imposte di circolazione e delle tasse di circolazione. Come ben sappiamo, tali tasse e imposte servono al finanziamento delle strade e non devo ripetere in dettaglio quanto siano importanti le strade per il nostro Cantone. Solo questo: sono le strade che collegano le 150 valli grigionesi tra di loro. Sono le strade che ci collegano con la nostra capitale e con il resto della Svizzera ma anche con l'estero. Anche il traffico pubblico su gomma necessita di strade di transito sicure e ben mantenute. Inoltre, servono circonvallazioni per togliere il traffico dai paesi e metterli in sicurezza. Negli ultimi anni il Gran Consiglio si è ripetutamente occupato della sicurezza stradale e dei grandi progetti stradali. Basta pensare agli incarichi per un accesso sicuro alla Val Calanca, al paese di Viano, per un accesso in sicurezza della strada Sils-Maloja ma anche delle circonvallazioni come quella di Sta. Maria in Val Monastero o Le Perse in Valposchiavo, ecc. Nella sessione di agosto 2024, sulla base dell'atto parlamentare Michael, è stato dato incarico al Governo di analizzare la possibilità di realizzare contemporaneamente più di un solo grande progetto e presentare al Parlamento possibili soluzioni. Le entrate delle tasse e imposte di circolazione vanno a favore del

conto strade in base alla legge stradale del Cantone dei Grigioni, articolo 56. L'articolo 55 di detta legge si occupa del finanziamento speciale, delle competenze e dei limiti. Risulta dunque importante, anche nella presente legge di applicazione, definire le tasse e le imposte, decidere su eventuali riduzioni di imposte, il loro calcolo ecc. Va invece evitato che introiti delle tasse e delle imposte di circolazione finiscano nell'orario. Non è per il finanziamento generale del Cantone che si prelevano tasse e imposte di circolazione. I valori dipendono dallo stato della tecnica e devono essere verificati periodicamente e se necessario adeguati allo sviluppo tecnico. Questo compito è demandato al Governo. Vale dunque il principio di neutralità delle entrate ed è prevista la revisione della presente legge nel 2035. Il PLR raccomanda l'entrata in materia, ci sarà poi la discussione dettagliata su alcuni punti, già nominati dalla presidente della commissione, che nella commissione non hanno trovato unanimità.

Horrer: Es wurde gesagt und ausgeführt, die zwei Hauptziele, die mit dieser Revision unter anderem verfolgt werden, es ist die Elektrifizierung des Fahrzeugsparks, die zuletzt ein bisschen ins Stocken geraten ist, zu beschleunigen und gleichzeitig Mindereinnahmen bei der Verkehrssteuer auf Dauer nicht zu generieren und die Vorlage ertragsneutral zu gestalten. Die SP hat bereits in der Vernehmlassung klargemacht, dass sie sich eigentlich ein Modell, ein Steuermodell gewünscht hätte, das die ökologische Komponente höher, mitunter deutlich höher, gewichtet hat. Das ist nicht der Fall in der aktuellen Vorlage. Allerdings, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, muss man auch anerkennen, dass erstens die Machbarkeit und die Einfachheit im Vollzug auch ein Aspekt ist, den es zu berücksichtigen gilt. Und zweitens gebietet es etwas die Ehrlichkeit, die Sache bei Lichte zu betrachten, und dann kommt man zum Schluss, die Anreizwirkung dieser Verkehrssteuer ist doch, ich möchte sagen, sehr, sehr bescheiden bis nicht vorhanden. Ich bin ja selber nicht Autofahrer. Ich musste darum ein bisschen googeln, aber offenbar bezahlt man für einen Neuwagen im Schnitt 45 000 bis 50 000 Franken und für einen Occasionswagen 30 000 bis 35 000 Franken, das sind so etwa die Werte. Für einen Skoda Octavia, das ist so das Auto meiner Kindheit, das haben dort alle gefahren, bezahlen Sie eine Verkehrssteuer von rund 570 Franken. Und jetzt setzen Sie diese 570 Franken in Relation zu den Beträgen von rund 50 000 Franken oder rund 35 000 Franken und dann sehen Sie die Anreizwirkung. Mit ganz viel gutem Willen und wenn man komplett rational agierende Individuen unterstellt, dann gibt es sie. Da es das in der Realität so nicht gibt, dürfte sie eher bescheiden ausfallen.

Vor diesem Hintergrund haben wir auf Rückweisungsanträge oder Grundsatzanträge verzichtet, weil der vorliegende Entwurf in den grossen Linien stimmt und die zwei eingangs erwähnten Ziele tatsächlich erreicht. In der Detailberatung werden wir dann noch zwei Anträge stellen, unter anderem zum Thema Plug-in und Inflation. Und schliesslich noch ein Wort zu Kollege Gort. Schauen Sie, wenn Ihre Anträge und die Rhetorik, die Sie an den Tag legen, ein zu grosses Delta aufweisen, wenn Sie

Behauptungen in den Raum stellen, die man auf Seite 536 und 516 etwa der Botschaft nachlesen kann, dass sie so eigentlich nicht stimmen und das durchaus geprüft wurde, dann ist Wahljahr, Kollege Gort. Ich nehme Ihnen das nicht übel, aber schauen Sie doch zukünftig, dass das Delta nicht zu gross wird, und haben Sie dann den Mut, einen Rückweisungsantrag oder einen Antrag auf Nichteintreten zu stellen.

In diesem Sinne wünsche ich uns trotz Wahljahr eine gute Debatte und hoffe, eher unvorbereitete Spontananträge bleiben uns erspart, wenn Sie schon nicht den Mut für einen Rückweisungsantrag hatten.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus der Kommission gibt, dann öffne ich das Mikrofon für das Plenum. Grossrat Rageth, Sie können sprechen.

Rageth: Ich anerkenne den Umstand, dass die befristete Steuerermässigung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ein Ende haben muss, um die Finanzierung der Strassen langfristig weiterhin mehrheitlich über die Verkehrssteuer finanzieren zu können. Auch unbestritten ist meinerseits, dass die Strassenfinanzierung über die Verkehrssteuer zu erfolgen hat und so dem Verbraucherprinzip gefolgt wird. Ebenso ist für mich und auch die GLP die Ökologisierung der Verkehrssteuer zentral. Ich möchte aber keinen Hehl daraus machen, dass wir uns eine stärkere Ökologisierung gewünscht hätten. Jedenfalls, ich kann damit leben, dass die Steuerermässigung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb kleiner wird. Ich bin mit der vorliegenden Totalrevision nicht gänzlich glücklich. Zumal aber indirekt eine Forderung der GLP aus der Vernehmlassung, die Erhöhung des Bonus für emissionsarme Fahrzeuge, berücksichtigt wurde, kann ich der Totalrevision dieses Gesetzes zustimmen.

Trotzdem möchte ich drei Punkte festhalten. Erstens: Aktuell trägt der Sektor Verkehr 33,5 Prozent zum gesamten Treibhausgasausstoss in der Schweiz bei. Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss sind notwendig, um die CO₂-Emission im Verkehrssektor deutlich zu senken. Solange fossile Treibstoffe ihre Klima- und Umweltkosten nicht vollständig einpreisen, sollten Elektrofahrzeuge nicht gleich belastet werden. Entsprechend ist es wichtig, dass Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss weiterhin mit Anreizen gefördert werden. Zumal der Anteil Elektrofahrzeuge in der Schweiz erst etwas über 5,2 Prozent liegt, kommt die verstärkte Besteuerung dieser Fahrzeuge eher früh. Ich hoffe fest, dass die dafür im Gesetz vorgesehenen acht Jahre den Anteil Elektrofahrzeuge weiter und massgebend erhöhen.

Zweitens: Es ist wie eben erwähnt unklar beziehungsweise mit einer Hoffnung verbunden, dass sich der Anteil Elektrofahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den kommenden Jahren positiv entwickeln wird. Die Ermässigung soll möglichst gelten, bis diese Fahrzeuge einen 50-Prozent-Anteil haben. Entsprechend bin ich mit der Flexibilisierung, welche sowohl von Kommissionsmehrheit wie -minderheit betreffend den Art. 11 Abs. 2 vorgeschlagen ist, einverstanden. Ob sich Graubünden dann mit einem 50-Prozent-Anteil

zufriedengeben soll, wenn es irgendwann einmal so ist, müssen wir zu einem späteren Zeitpunkt beraten.

Und drittens: Wir werden nicht darum herumkommen, den Bonus für emissionsarme Fahrzeuge oder später vielleicht auch einmal einen Malus für Motorfahrzeuge mit CO₂-Ausstoss zu gegebener Zeit wieder zu diskutieren. Die vorliegende Botschaft ist voll von Konjunktiven. Beispielsweise auf Seite 489 oben, da lese ich: «Diese technologischen Fortschritte und Marktinnovationen werden höchstwahrscheinlich dazu führen, dass», blabla usw., «Laut der Prognose der EBP werden im Kanton Graubünden voraussichtlich bereits im Jahr 2035 die Hälfte der Fahrzeuge einen Elektroantrieb haben.» usw. Ich möchte dies nicht als Kritik verstanden haben, doch wir sehen, es ist unklar, wie die Entwicklung der emissionsarmen Fahrzeuge weitergeht. Entsprechend werden wir diese Entwicklung genau beobachten und zu einem späteren Zeitpunkt neu, wahrscheinlich mit einer Teilrevision, wieder beurteilen müssen. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten.

Hohl: Vorneweg möchte ich mich bei der Regierung und der Verwaltung recht herzlich für die Arbeiten bei der Umsetzung unseres Auftrages zu Umbau und Sicherung der Zukunftstauglichkeit der Strassenverkehrssteuer in Graubünden bedanken. Erlauben Sie mir, kurz darauf hinzuweisen, wie der Auftrag entstanden ist. In der Botschaft Green Deal I wurden wir von der Regierung darauf aufmerksam gemacht, dass die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer als Teil des Green Deal umgesetzt werden soll. Die Ökologisierung der Strassenverkehrssteuer wurde damals als Massnahme KSV 2.3 gekennzeichnet und vom Grossen Rat wohlwollend zur Kenntnis genommen.

In der Folge haben ich und meine damaligen Mitunterzeichnenden uns mit der heutigen Finanzierung der Strassenverkehrssteuer auseinandergesetzt. Wir haben dabei festgestellt, dass das Vermögen der Spezialfinanzierung Strassen trotz anderer Budgetierung seit Jahren nie mehr unter den vom Grossen Rat festgelegten Deckel von 100 Millionen Franken gesunken ist und, im Gegenteil, wiederholt erhebliche Mittel, im Auftrag genannt wurde ein Beitrag von über 6 Millionen Franken aus dem Jahr 2021, aus den für die Strasse vorgesehenen Mitteln in die allgemeine Staatskasse flossen. Wir wiesen darauf hin, dass die aktuellen Strassenverkehrssteuern selbst trotz grosszügiger Budgetierung als zu hoch erscheinen. Die Ertragsneutralität war aus unserer Sicht nach altem System nicht gewährleistet. Vielmehr herrschte ein Ertragsüberschuss. Gleichzeitig wollten wir antizipieren, dass bei einer weiteren gewünschten Entwicklung in Richtung vollelektrischer Fahrzeuge die Finanzierung zukunftsgerichtet sichergestellt wird, die Erträge auch nicht erodieren. Wir wollten sicherstellen, dass die nötigen Investitionen in unser Strassennetz weiterhin gewährleistet sind, Einnahmen und Ausgaben jedoch perspektivisch im Gleichgewicht sind und die Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung, allenfalls auch via Sunset-Legislation, und Technologie-Neutralität angemessen berücksichtigt. Dieser Auftrag wurde, wie schon mehrfach erwähnt, vom Grossen Rat in ursprünglicher Fassung überwiesen.

Ich nehme es vorneweg: Insgesamt erscheint mir die Umsetzung sachgerecht und gelungen. Ich kann die verwendeten Parameter Gewicht und Leistung mit entsprechenden Ausgleichsmechanismen für Elektro- oder allenfalls auch Hybridfahrzeuge grundsätzlich begrüssen. Die Begründung erscheint mir plausibel. Ebenso kann ich Kommission und Regierung unterstützen, dass es weiterhin, aber wichtig, zeitlich begrenzt einen grosszügigen Bonus für vollelektrische Fahrzeuge gibt. Dies ist die Massnahme aus dem Green Deal. Aber klar, zeitlich begrenzt und nur gerechtfertigt, solange vollelektrische Fahrzeuge in Graubünden nicht state of the art sind. Bei einigen Aspekten wie z. B. der weiteren Bonifizierung einer Übergangstechnologie wie den Hybridfahrzeugen bin ich kritischer, das verändert aber meine positive Grundhaltung nicht.

Ich habe zwei Anliegen, welche ich aber hier vertieft diskutieren möchte. Erstens: Warum wird der ökologische Aspekt der Botschaft, nämlich der Bonus, die Ökologisierung der Steuer, nun nicht aus dem Green Deal finanziert? Um dies zu korrigieren, werde ich später einen Antrag stellen, und ich bitte Sie daher, die Diskussion dazu auf nachher zu verschieben. Viel wichtiger ist einer der wesentlichen Beweggründe für unseren Auftrag. Wir wollten perspektivisch Ertragsstabilität sicherstellen, aber auch die aktuell bestehende, zu grosszügige Finanzierung beenden. Die Regierung erwähnt dementsprechend in ihrem hier vorliegenden Vorschlag, dass auch wenn sich ein tendenziell höherer Mittelbedarf abzeichnen könne, die aktuelle Konzeption vorsehe, dass sie Einnahmen im bisherigen Rahmen sichert. Ich sehe dies klar als Versprechen, dass durch die neue Konzeption nicht mehr Mittel eingenommen werden sollen als bisher. Diese Aussage wage ich aber mit Blick auf die mir vorliegenden Angaben auch kritisch zu hinterfragen. Selbst der Kommission wurden meines Wissens keine wirklich vertieften, glaubwürdigen Zahlen dargelegt, welche widerlegen, dass nach dem neuen System deutlich mehr Fahrzeuge belastet werden als entlastet.

Ich bin zwar bereit, der Regierung zu glauben, wenn sie mir hier versichert, dass die Erträge nicht steigen werden. Faktisch haben wir aber gemäss meinen Erkenntnissen keinen Hebel, die Steuern für Fahrzeuge zu senken, sollte sich herausstellen, dass entgegen der Beteuerung der Regierung doch deutlich mehr Einnahmen erzielt werden als bisher. Daher meine Frage an die Regierung: Wie werden oder würden Sie vorgehen, wenn Sie im kommenden Jahr feststellen, dass die Erträge Ihre Prognose deutlich übertreffen? Müssten wir hier erneut leigifieren oder hätte die Regierung wirksame Hebel, hier tätig zu werden? Ich möchte verhindern, dass wir mit der heutigen Gesetzgebung oder mit der heute zu erzielenden Gesetzgebung deutlich mehr Einnahmen erzielen werden, welche dazu führen würden, dass noch mehr Geld als ohnehin aus der Strassenrechnung aufgrund der Plafonierung derselben auf 100 Millionen Franken in die allgemeine Staatskasse fliessen würden. Dann wäre unser Auftrag nämlich in keiner Art und Weise erfüllt. Entsprechend danke ich für das Aufzeigen, wie Sie sicherstellen werden, wie wir zeitnah reagieren können, wenn wir feststellen, dass die Einnahmen für die Stras-

senrechnung sich entgegen der heutigen Erwartung und Beteuerung deutlich erhöhen.

Cortesi: Ich beginne mit dem Wichtigsten, mit meinem Wichtigsten in Kürze, zum Voraus und das ist, dass ich dieses Gesetz in dieser Form nicht unterstützen werde. Nun, wenn wir uns aber das Wichtigste in Kürze anschauen, wie wir es da in diesem grünen Heft auf Seite 485 vorfinden können, dann lesen wir dort in der dritten Zeile: «Gemäss den derzeitigen Prognosen werden die Elektrofahrzeuge langfristig die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verdrängen.» Nun, die Frau Kommissionspräsidentin hat das auch erwähnt, sie hat auch darauf hingewiesen, und das Wichtigste sollte aber eben auch richtig sein. Und weil es Prognosen sind, und Prognosen sind immer heikel, besonders, wenn sie die Zukunft betreffen, ist diese Aussage doch etwas zu relativieren.

Warum erachte ich diese Aussage als unrichtig? Die EU hatte 2023 beschlossen, dass ab 2035 keinen neuen Autos mehr mit Verbrennungsmotor zugelassen werden dürfen. Der CO₂-Ausstoss von Neuwagen sollte um 100 Prozent gegenüber 2021 gesenkt werden. Was hat sich geändert seither? Im Dezember 2025 kam die 180-Grad-Kehrtwende. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen, die vorhin das Verbrenneraus als in Stein gemeisselt bezeichnete, machte plötzlich Eingeständnisse. Unter dem Lechzen der deutschen Wirtschaft und vor allem der deutschen Autoindustrie mit hunderrtausenden von Entlassungen, war das Aus des Verbrenneraus plötzlich ein Thema.

Nun, wo wird investiert unter I., Abschnitt 1, Seite 488 heisst es: «Schliesslich investieren die Herstellerinnen und Hersteller stark in die Entwicklung neuer Elektrofahrzeuge, die in Design, in Leistung und Preis attraktiv sind, was die Akzeptanz bei den Verbrauchern erhöht.» Kein Wort davon, was die Akzeptanz vor allem erhöht, nämlich die Subventionen, im Inland und im Ausland. Nun, was ist passiert in den letzten paar Monaten? Was hat die deutsche Autoindustrie gemacht? Ich habe kurz nachgeschaut. Strategieänderungen der deutschen Automobilhersteller. Volkswagen: Sparkurs. VW plant bis Ende des Jahrzehnts den Abbau von rund 35 000 Stellen in Deutschland und jährliche Einsparungen von 15 Milliarden Euro. BMW: Mehr Technologieoffenheit, weniger betroffen. Mercedes-Benz, möchte nicht auf jeden darauf eingehen, aber eines ist noch interessant. Porsche: Vom Elektropionier zurück zu den Wurzeln. Was ist passiert? Bis 2025 wollten sie alles auf Elektro umstellen, nun haben sie eine Totaländerung der Strategie gemacht und sie setzen wieder voll auf Verbrenner.

Und wir behandeln heute dieses Gesetz, ausgelöst von Aufträgen, die vor einiger Zeit entstanden sind, und stützen uns auf dies ab und berücksichtigen zu wenig, was überhaupt passiert ist. Ich werde dann aber noch etwas dazu sagen, bezüglich den Subventionen. Nun, auf Seite 489 ist eine wunderbare Grafik dargestellt, da sehen Sie, tatsächlich verkauft man uns heute die Sache so, dass im 2050 Verbrennerautos gar nicht mehr existieren. Das kann man glauben, wenn man will. Ich tue es nicht.

Nun, ich gehe zu den Subventionen. Ganz aus grundsätzlicher Sichtweise, ich bin überzeugt, Subventionen

braucht es. Vor allem dann, wenn es darum geht, die eigene Wirtschaft zu schützen, zu verhindern, dass z. B. in der Landwirtschaft gar keine wichtige Produktion mehr stattfinden kann. Aber Subventionen, wie sie jetzt eingesetzt sind, bei unserem System, dass man Elektrofahrzeuge unterstützt, erachte ich als bedenklich. Deshalb habe ich im Grundsatz zu diesem Gesetz eigentlich eine positive Sichtweise. Weshalb bedenklich? Warum soll jemand mit einem Elektrofahrzeug, der die Strassen genauso benützt wie andere, die kein Elektrofahrzeug haben, einfach nur noch 20 Prozent bezahlen müssen für die gleiche Dienstleistung? So gesehen ist eine Änderung verständlich.

Aber was für mich weitere Gründe sind, weshalb ich das Gesetz ablehne, ist diese Neukonzeption, wie diese Verkehrssteuern nun entstehen sollen. Für mich ist klar, eine Erhöhung der Einnahmen darf nicht stattfinden. Und das können wir auch nachlesen auf der ersten Seite, da heisst es ebenfalls, dass das Ganze ertragsneutral sein muss. Deshalb gehe ich davon aus, dass das eben nicht der Fall ist, dass entsprechend die Erträge steigen werden und dass versteckt auf diese Weise mehr eingenommen werden soll. Ein weiterer Punkt, der mich wirklich massiv stört, ist diese Progression, die eingebaut wurde. Dass nun leistungsstärkere Fahrzeuge, schwerere Fahrzeuge etwas mehr bezahlen als leistungsschwächere, kann ich ein Stück weit verstehen, das war bis heute auch so. Es ist zwar schwierig zu verstehen, warum meine graue Vespa, die da draussen steht, die 300 Kubik hat und entsprechend ungefähr 22 Kilowatt, warum ich mit dieser Vespa das Doppelte bezahlen muss im Vergleich zur genau gleichen, auch grauen Vespa, die etwa ein halbes Kilo leichter ist, aber nur einen 125er Motor besitzt, obwohl ich die genau gleichen Strassen benutze und genau das gleiche damit mache, aber das war immer schon so, das kann ich verstehen. Nun aber diese Progression, die eingebaut wurde, das werden wir dann in der Detailbehandlung beraten, dass sogar noch Schritte eingebaut werden und leistungsstärkere Fahrzeuge noch stärker zur Kasse gebeten werden, das gefällt mir eben auch überhaupt nicht.

Nun, ich komme zum Schluss. Das Gesetz in dieser Form kann ich selber nicht unterstützen. Wenn es ausgewogen wäre, dass diese Subventionierung gedämpft wird für Elektrofahrzeuge und eigentlich eine gewisse Gerechtigkeit zwischen den Fahrzeugnutzern bestehen würde, dann könnte ich es unterstützen. Das ist aber im Moment nicht der Fall und deshalb werde ich das Gesetz in der jetzigen Form nicht unterstützen.

Loi: Grundsätzlich zielt die Vorlage in die richtige Richtung. Einerseits wird die ungleiche Besteuerung von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren endlich korrigiert. Andererseits werden die Anliegen von Kollege Hohl weitgehend umgesetzt. Dadurch bleiben die Einnahmen auch bei einer zunehmenden Dekarbonisierung des Individualverkehrs einigermaßen stabil. Einige Punkte weisen jedoch nach wie vor Ungleichheiten auf und müssen diskutiert werden. Auf zwei Punkte möchte ich etwas detaillierter eingehen. Der eine ist weniger wichtig, ist eigentlich eine Feststellung, und der zweite ist mir dann sehr, sehr wichtig. Die

Zusammensetzung der Begleitgruppe, die die Vorarbeit zur Gesetzesrevision geleistet hat, war sehr einseitig. Richtig ist, dass der Amtsleiter des Strassenverkehrsamtes und sein Stellvertreter dabei waren, ebenfalls richtig ist, dass das Amt für Natur und Umwelt im Gremium vertreten war. Erstaunlich und fragwürdig ist jedoch, dass gleich drei ranghohe Mitarbeiter des ANU im Gremium vertreten waren. Es hätten auch Mitarbeiter des Tiefbauamtes und Vertreter der Fachverbände wie beispielsweise des ASTAG und des AGVS mit ausgewiesenen Fachpersonen wie Automobilingenieuren und anderen Spezialisten dabei sein können oder sollen.

Nun der zweite Punkt, der mir sehr am Herzen liegt, ist folgender: Ich bedaure sehr, dass bei der Besteuerung von dieselgetriebenen Lastwagen gänzlich auf eine weitergehende Rabattierung verzichtet wird. Die Gründe dafür sind folgende: Bisher wurden dieselgetriebene Lastwagen der jeweils saubersten Emissionskategorie, derzeit Fahrzeuge der Kategorie EURO 6E mit einer Vergünstigung von 80 Prozent besteuert. Die Nutzfahrzeugbranche erwartet in nächster Zeit die Einführung der Kategorie EURO 7, bei der der Schadstoffausstoss dieser modernsten dieselgetriebenen Fahrzeuge ein weiteres Mal deutlich sinken wird. Die Technologie des Elektroantriebs ist noch nicht so weit ausgereift, dass sie im Kanton Graubünden, vor allem auf Bergstrecken, eine echte Alternative zu den saubersten Dieselmotoren ist. Die Belieferung von Baustellen, Transporte im konventionellen Stückgutverkehr, der allgemeine Güterverkehr sowie Schlachten-, Alpviehtransporte können im Kanton Graubünden auf den meisten Strassen und Transportrouten nur mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bewältigt werden. Die topografischen Gegebenheiten unseres Kantons, die fehlende Ladeinfrastruktur sowie nicht fest planbare Routen und Dispositionen verhindern eine wirtschaftliche und termingerechte Ausführung von Transportaufträgen. Zudem sind die Investitionskosten für einen Elektrolastwagen im Vergleich zu einem Diesellastwagen um bis zu 300 Prozent höher.

Solange, ich betone, solange dies der Fall ist, sollten die jeweils saubersten dieselbetriebenen Liefer- und Lastwagen von einer weitergehenden Vergünstigung profitieren. Sobald jedoch auch ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug auf allen Strassen im Kanton Graubünden genauso eingesetzt werden kann wie ein dieselbetriebenes, ist ein Verzicht auf eine Rabattierung gerechtfertigt.

In den vergangenen Jahren hat die Nutzfahrzeugbranche enorme Summen in neue, saubere Antriebstechnologien investiert und so sehr viel zur Reduktion von CO₂ und anderen Schadstoffen beigetragen, so viel, behaupte ich, wie kaum eine andere Branche. Der Anreiz, weiterhin von Steuervergünstigungen profitieren zu können, auch für dieselbetriebene, führt zu kürzeren Investitionsintervallen in neue, modernere und umweltverträglichere Fahrzeugflotten.

Im Schlussbericht steht auf Seite 8 unter ökologische Lenkungswirkung, dass Fahrzeuge mit geringeren Umweltauswirkungen Vergünstigungen erhalten sollen. Ich bin für Eintreten und werde später bei der Detailberatung einen entsprechenden Antrag stellen.

Bettinaglio: Wir beraten heute eine Vorlage, die auf den ersten Blick technisch daherkommt. In Wahrheit geht es aber um eine zentrale Frage: Wie stellen wir die Finanzierung unseres Strassensystems in Zukunft sicher? Für die Mitte-Fraktion ist klar, auf diese Vorlage ist einzutreten. Das heutige System ist in die Jahre gekommen, es basiert auf Kriterien, die mit der technologischen Entwicklung schlicht nicht mehr Schritt halten. Der vorgeschlagene Systemwechsel hin zu einer Bemessung nach Gewicht und Normleistung ist deshalb richtig. Er ist nachvollziehbar, praktikabel und vor allem technologie-neutral. Genau das ist entscheidend. Ob Verbrenner, Hybrid oder Elektro, alle Fahrzeuge werden nach denselben Grundprinzipien beurteilt. Damit schaffen wir ein System, das nicht nur heute funktioniert, sondern auch morgen und übermorgen Bestand hat. Wir machen das Gesetz zukunftsfähig.

In der Detailberatung liegen nun zahlreiche Anträge auf dem Tisch. Wir haben's bereits gehört. Viele davon greifen in die konkrete Ausgestaltung ein, teilweise sehr spezifisch und mit partikularen Interessen im Hintergrund. Hier ist aus unserer Sicht Zurückhaltung angebracht. Wir sollten heute nicht versuchen, das System bereits im Detail auszutarieren, als ob wir die Entwicklungen der nächsten zehn Jahre genau kennen würden. Das tun wir nicht. Was wir aber tun können und tun sollten, ist, das System jetzt sauber umzustellen. Wenn sich in den kommenden Jahren zeigt, dass zu viele oder zu wenige Mittel generiert werden, dann haben wir jederzeit die Möglichkeit, über politische Vorstösse und Aufträge nachzusteuern. Aber die Grundlage muss jetzt gelegt werden.

Zur Kritik, die wir oft gehört haben, insbesondere zur Frage der angeblich fehlenden Ertragsneutralität, möchte ich folgendes festhalten. Es wird argumentiert, dass mit diesem System künftig zu viele Mittel generiert würden oder es wird zumindest der Verdacht geäussert und man deshalb eigentlich senken müsste. Diese Kritik greift zu kurz. Wir stellen heute ein System um, wir legen die Mechanik fest, wir entscheiden nicht abschliessend über die zukünftige Höhe der Einnahmen. Die Entwicklungen sind unsicher. Niemand von uns weiss heute genau, wie sich Fahrzeugbestand, Technologien und Nutzung entwickeln werden. Wenn sich tatsächlich zeigt, dass die Einnahmen über das Ziel hinausschiessen, dann haben wir die politischen Instrumente, um zu reagieren. Dann ist es unsere Aufgabe, zu korrigieren. Wir sind gut beraten, zuerst ein stabiles, funktionierendes System zu schaffen, die Feinjustierung kann und soll dann danach erfolgen.

Die Mitte-Fraktion wird grossmehrheitlich der Kommissionmehrheit und der Regierung folgen. Eine Ausnahme machen wir bei der vorgesehenen Möglichkeit zur Teuerungsanpassung. Und noch ein weiterer Punkt zum Verlauf der Beratung. Sollten in der Detailberatung einzelne neue, in der Kommission nicht vorberatene Anträge durchkommen, werden auch wir im Verlauf der Debatte beurteilen, ob eine zweite Lesung angezeigt ist. Aber eines ist für uns klar, allein Unzufriedenheit mit einzelnen Gebühren oder Tarifen ist kein ausreichender Grund für eine zweite Lesung. Die Vorlage ist nicht perfekt, aber sie ist notwendig und sie ist ein tragfähiger Schritt

in die richtige Richtung. Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein.

Cramer: Ich lege meine Interessensbindungen offen. Ich bin Autofahrer, und das gerne und mit Überzeugung. Ich werde mich kurzhalten im Eintreten, um meine Redequote nicht zu strapazieren. Mit der vorliegenden Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr sollen im Wesentlichen die Verkehrssteuern neu geregelt werden. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, insbesondere, dass Elektrofahrzeuge neu stärker zur Kasse gebeten werden. Diese profitieren nämlich heute, wir haben es gehört, von Steuerermässigungen bis zu 80 Prozent. Es ist richtig, dass diese Fahrzeuge künftig einen höheren Beitrag zur Finanzierung unserer Strassen leisten, denn sie profitieren auch davon. Das ist positiv an der Vorlage.

Die Regierung hat verschiedene Modelle für die Ausgestaltung der neuen Verkehrssteuer geprüft und ist nach Abwägung der Vor- und Nachteile zum Schluss gekommen, dass die Verkehrssteuern für Personalfahrzeuge grundsätzlich nach dem Gesamtgewicht und der Normleistung bemessen werden sollen. Auch das ist grundsätzlich nachvollziehbar und richtig. Steuern haben ja immer auch den Zweck, den Steuerpflichtigen zu steuern und ihm eine bestimmte Richtung vorzugeben. Mit dem neuen Verkehrssteuersystem in Graubünden werden Fahrzeuge mit hohem Gesamtgewicht und einer hohen Leistung stärker besteuert als solche mit einem geringen Gesamtgewicht und einer tieferen Leistung. Auch das ist grundsätzlich nachvollziehbar und ein gewisser erzieherischer Charakter lässt sich dieser Bestimmung durchaus anerkennen.

Das neue Steuersystem ist dort geeignet, wo Menschen freiwillig auf das Motorfahrzeug setzen und ohne weiteres mit einer geringeren Normleistung oder einem geringeren Gesamtgewicht von A nach B gelangen können oder auch mit dem öffentlichen Verkehr. Nun, um in meine Anwaltskanzlei zu gelangen, bin ich tatsächlich nicht auf einen VW Touareg oder einen Ferrari angewiesen. Hier würde es ein kleinerer, leichter Wagen natürlich auch tun. Was die Vorlage aber nicht berücksichtigt, und das ist aus meiner Sicht schade und ärgerlich, ist, dass es Menschen und Berufsgruppen in diesem Kanton gibt, die auf schwere und leistungsstarke Fahrzeuge angewiesen sind. Es sind dies unsere Gewerbler, KMUs und die Landwirtschaft. Der Dachdecker, der Forstwart oder der Landwirt ist auf ein leistungsstarkes und oft auch schweres Fahrzeug angewiesen. Wir können unsere Viehanhänger schlichtweg nicht mit einem Fiat Panda herumziehen. Das geht schlicht nicht, und nur nebenbei, der Fiat Panda ist genau ein Fahrzeug, das von dieser Vorlage profitieren wird. Es ist schade, dass es nicht gelungen ist, bei dieser Vorlage einen Mechanismus zu finden, der diejenigen Gruppen, Berufsgruppen nicht zusätzlich belastet, die tagtäglich dafür sorgen, dass Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden und die Arbeit auch in den Regionen verrichten

Ich gebe dieser Vorlage aber eine Chance, aber das Parlament tut gut daran, nach deren Einführung regelmässig kritisch zu hinterfragen, ob die Vorlagen die Richtigen im richtigen Ausmass besteuert. Es wird am künftigen

Parlament liegen, diese Art der Besteuerung genau zu beobachten und gegebenenfalls auch Korrekturen vorzunehmen. Denn wir sollten nicht diejenigen bestrafen, die unsere Wirtschaft am Laufen halten und uns mit Nahrungsmitteln versorgen, KMUs, Gewerbler und die Landwirtschaft. Ich bin mit einem kritischen Auge für Eintreten.

Koch: Wir haben es gehört, wir sprechen über einen Systemwechsel. Ein Systemwechsel, den einige Kantone bereits vor uns durchgeführt haben. Die Erfahrungen aus diesen Kantonen, insbesondere in unserem Nachbarkanton St. Gallen, lassen uns nichts Gutes ahnen. Wir haben die Botschaft letztes Jahr erhalten. Die Kommission hat sich dann Ende Dezember 2025 noch getroffen. Während der ganzen Dauer hatte ich immer ein Bauchgefühl, das mir sagte, irgendetwas ist nicht in Ordnung. Die Rückfragen bei Mitgliedern der Kommission haben mir dann aufgezeigt, dass Zahlen nicht vorhanden sind. Das hat uns auch die Kommissionspräsidentin Mazzetta ausgeführt. Und als ich Ihr Votum heute gehört habe, musste ich auch feststellen, dass Ihre Grundlagen teilweise falsch sind. So haben Sie erwähnt, dass wir mit rückläufigen Einnahmen zu kämpfen hätten. Das ist nicht der Fall. Ich habe mir heute Morgen noch die letzten zehn Jahresrechnungen des Kantons Graubünden angeschaut und Konto 403001, ich kann es Ihnen noch auswendig sagen, entsprechend angeschaut. Und zwar haben wir in den letzten zehn Jahren ein Plus von 9,93 Millionen Franken jährlicher Einnahmen an Strassenverkehrssteuern. Das sind 12,9 Prozent Steigerung. Keine rückläufigen Einnahmen in den Strassenverkehr. Dies ist zurückzuführen auf einen steigenden Bestand an Fahrzeugen, rund 1 Prozent im Jahr, und wahrscheinlich eben auch auf die Thematik, die ausgeführt wurde, mit leistungsstärkeren Fahrzeugen, mit anderen Fahrzeugen, die eben verwendet werden und auch verwendet werden müssen.

Diese Grundlagen haben mich dann Ende letzten Jahres oder Anfang dieses Jahres haben mich dazu geführt, genauer hinzuschauen und Berechnungen anzuführen. Sie wissen es, ich teile es mit Kollege Cramer, ich bin leidenschaftlicher Autofahrer. Wir sprechen hier über ein für mich doch sehr emotionales Thema. Nichtsdestotrotz hat mich dann Wunder genommen, was passiert auch wirtschaftlich bei uns im Betrieb mit unserem Fahrzeugpark? Welche Auswirkungen wird das neue Gesetz haben? Ich habe mir dann die Zielsetzungen hingenommen, ja, es müsste ertragsneutral sein. Ist es denn für mich auch neutral? Wo stehen wir denn mit unserem Anteil an Elektrofahrzeugen? Sind wir da im kantonalen Mittel, sind wir nicht im kantonalen Mittel? Wir sind, und ich kann Ihnen sagen, wir sind mit unserem Fuhrpark weit über dem kantonalen Durchschnitt. Die Kommissionspräsidentin hat es ausgeführt, der Durchschnitt im Kanton Graubünden liegt bei 5 Prozent, wir sind bei 13 Prozent. Keine Meisterleistung, wir haben noch Luft nach oben, aber, und da bin ich mit Kollege Loi, viele unserer Fahrzeuge sind heute nicht möglich zu elektrifizieren. Das wird sich ändern in den nächsten 10, 15 Jahren, aber Stand heute nicht. Wir kaufen neue Fahrzeuge, wir kaufen ökologische Fahrzeuge und dafür

werden wir in Zukunft bestraft. Denn wir können nicht ausweichen, Kollege Cramer hat das Problem auch erwähnt.

Ich bin dann hingegangen und habe die Berechnung durchgeführt und da bin ich doch ein bisschen erstaunt, wenn auf Seiten der Kommission oder auch auf Seiten der Regierung anscheinend gesagt wird, dass das nicht so einfach möglich ist, diese Berechnungen durchzuführen. Schauen Sie, das System ist nicht so komplex. Es ist reine Mathematik, die wir hier anwenden. Wir haben ein Gesamtgewicht und wir haben eine Nennleistung und wir haben ein paar Faktoren und wir haben noch eine Progression über drei Stufen, die zählt. Das kann man rechnen. Ich habe das dann berechnet für unseren Fahrzeugpark. Wir kommen auf ungefähr 15 Prozent Mehrkosten jetzt, Stand aktuell, für die in Graubünden immatrikulierten Fahrzeuge. Was mich dann aber erstaunt hat, ist, als ich über diese Liste geschaut habe und gesehen habe, ein Fahrzeug wird entlastet, alle anderen Fahrzeuge werden mehr belastet. Und entlastet wird ein Fahrzeug, und da bin ich bei Kollege Horner, ein Skoda Octavia aus dem Jahr 2008. Und ich bin bei Ihnen, mit einer ökologischen Lenkungswirkung hat dieses Fahrzeug nichts mehr auf der Strasse verloren, denn das ist alles andere als ökologisch und alles andere als richtig, dass dieses Fahrzeug belohnt wird. Dieses Fahrzeug wird in Zukunft 64 Franken weniger Strassenverkehrssteuer zahlen. Das entlasten sie.

Dann haben wir aber auch das gleiche Fahrzeug in ganz neuen Ausführungen, und diese Fahrzeuge, sie haben es erwähnt, bezahlen heute 570,30 Franken. Neu werden diese mit 620 Franken und zehn Rappen belastet. Das heisst, auch da, bei Standardfahrzeugen, wie sie im Kanton Graubünden eben verwendet werden, werden sie eine Mehrbelastung haben. Also sie werden die Bevölkerung im Kanton Graubünden mehr belasten. Das habe ich bei uns festgestellt.

Dann hat mich dann doch die Neugier vor gut anderthalb Wochen gepackt und ich habe die Anfrage an das Strassenverkehrsamt des Kantons Graubünden gestellt, die mir freundlicherweise von Herrn Reich, der sich auf der Tribüne befindet, auch zeitnah beantwortet wurde. Ich habe mir den ganzen Fahrzeugbestand des Kantons Graubünden mit den Grunddaten, welche im Fahrzeugausweis vorhanden sind, also Leistung, Gewicht, Hubraum, geben lassen. Somit sind Sie in der Lage, zu rechnen. Und wir stellen dann fest, wir haben 124 889 Personenwagen, die betroffen sind von der neuen Strassenverkehrssteuer. Und wir haben ungefähr Einnahmen, und ich komme nachher gleich dazu, warum ungefähr, von 62,89 Millionen Franken aus diesen Fahrzeugen. Warum ungefähr? Sie sehen es auch in der Botschaft. Die Zahl stimmt ziemlich genau. Sie stimmt aber nicht auf den Franken, weil mir der CO₂-Ausstoss dieser Fahrzeuge fehlt, und wir haben ja noch den WLTP-Rabatt in der aktuellen Gesetzgebung. Das macht aber sehr wenig aus. Und es ist zu Gunsten der Differenz. Und dann komme ich eben zum Punkt der Einnahmeneutralität. Wenn wir dann rechnen, was passiert über alle diese knapp 125 000 Fahrzeuge, dann stellen wir sehr schnell fest, ein Plus von 10,6 Prozent. Wir landen bei knapp 70 Millionen

Franken neuen Einnahmen. Und das, meine Damen und Herren, ist nicht einnahmeneutral.

Und wir können uns dann auch anschauen, was passiert, wo geht das hin? Und wir stellen dann fest, dass knapp 28 Prozent der Fahrzeuge, 27,2 Prozent der Fahrzeuge, entlastet werden. Und 14 Prozent werden mit 40 Prozent und mehr belastet. Also, nicht nur diese 5 Prozent Elektrofahrzeuge, die wir haben, sondern es sind noch 9 Prozent andere Fahrzeuge, die auch mit über 40 Prozent mehr besteuert werden. Dann haben wir bis 40 Prozent, 20,8 Prozent und bis 20 Prozent, 38 Prozent der Fahrzeuge, die mehr belastet werden. Und hier stelle ich einfach fest, es wurde offensichtlich eben in der Kommission nicht mit diesen Zahlen gearbeitet. Denn Sie könnten es rechnen. Wenn Sie wirklich die Ertragsneutralität gewollt hätten, hätten Sie die Zahlen per Stichtag 31.12.2025, so habe ich es verlangt, verlangen können und dies nachrechnen. Und dann stellen Sie es fest.

Und nun komme ich eigentlich zum Kernpunkt, und hier hat eben der Antrag meines Kollegen Gort angesetzt. Wenn wir uns den entsprechenden Art. 14 im Gesetz anschauen, dann stellt er eben den Antrag, die Werte als Maximalwerte zu definieren. Was machen wir damit? Wir geben eben genau der Regierung den Spielraum, um die Frage von Kollege Hohl beantworten zu können. Denn was machen Sie, wenn wir überschieszen? Stand heute nichts, weil Sie haben die Werte fest im Gesetz. Der Rabatt ist voll oben mit 60 Prozent. Und Sie können jetzt auch spielen. Ich könnte Ihnen da die ganze Spielerei mit den Zahlen hoch- und runterrechnen, und wir können schauen, wo wir landen. Selbst wenn wir 50 Prozent Elektrofahrzeuge haben, im 2034, wenn Sie den Rabatt, wenn Sie den Rabatt auf null runterfahren, werden Sie massive Mehreinnahmen haben. Und Sie haben alle in Ihren Voten ausgeführt, Sie wollen den Rabatt nur noch temporär haben, was richtig ist. Aber Sie können das nachrechnen und Sie werden dann feststellen, null Rabatt auf Elektrofahrzeuge plus eben 100 Prozent elektrifiziert gibt einen Überschuss von fast 30 Millionen Franken im Jahre 2034. Das wäre die Realität. Die wird nie eintreten, aber es wäre die Realität.

Und da sehen Sie, dass wir einen Fehler im System haben. Wir sind schlicht zu hoch. Wir nehmen zu viel Geld ein. Und wir haben bereits heute volle Kassen. In diesem Sinne unterstützen Sie die Anträge unseres Kollegen Gort in der Detailberatung, damit wir diese Flexibilisierung hinbekommen, damit wir eben nicht zu viel Einnahmen generieren, sondern dass was die Strasse braucht, und dann auch wenn es die Strasse braucht. Ich habe hier das Vertrauen in die Regierung und deshalb unterstütze ich diese Anträge. Sollten diese Anträge nicht durchkommen, sind wir seitens der SVP-Fraktion klar der Meinung, es muss eine zweite Lesung geben. Die Zahlen gehören in die Kommission. Mit diesen Zahlen muss operiert werden. Und dann bitte eine Botschaft, die wirklich ertragsneutral und flexibel ist, damit die Strasse die Mittel hat, die sie braucht.

Hartmann: Ich nehme es vorweg, gerne möchte ich beim Art. 10 Steuerbefreiung noch einen Antrag einbringen. Mir ist bewusst, dass dies nicht üblich ist. Man möge mir das aber in meiner ersten Legislatur und meiner noch

politischen Unerfahrenheit verzeihen. Ich bin aber überzeugt, dass hier für eine gute Gesetzgebung noch Diskussionsbedarf besteht und eine Korrektur vorgenommen werden sollte.

Bavier: Wir haben es gehört, schweizweit liegt der Anteil der elektrischen Fahrzeuge bei 5,2 Prozent. Bei den Neuzulassungen sind nur 33 Prozent der Fahrzeuge Elektrofahrzeuge. Mit anderen Worten ist nur jedes dritte Fahrzeug ein elektrisches Fahrzeug. Die Botschaft geht davon aus, dass bereits in neun Jahren 50 Prozent der Fahrzeuge elektrifiziert sind. Die Annahme ist für mich zu optimistisch. Wir stimmen also über ein Gesetz ab, das auf Annahmen und Hypothesen beruht. Mir fehlt bei diesem Gesetz eine klare und starke ökologische Lenkungswirkung. Oder wie es Kollege Horrer gesagt hat, ist die Anreizwirkung nicht gegeben.

Zu den Finanzen. Die derzeitigen Einnahmen aus den Verkehrsabgaben genügen, um unsere Strassen und den Strassenunterhalt in Graubünden zu finanzieren. Oder wie es Kollege Hohl sagt, wir haben in der Strassenfinanzierung einen Ertragsüberschuss. Für mich hat diese Vorlage die Wirkung einer verdeckten Steuererhöhung. Weiter wird in der ganzen Diskussion verschwiegen, dass die Antriebseffizienz der elektrischen Fahrzeuge, die bei Elektromotoren dreimal höher ist als bei einem Verbrennungsmotor, in der ganzen Diskussion nicht erwähnt. Aus dieser Sicht und aus der Sicht einer Reduzierung des CO₂-Ausstosses sollten elektrische Fahrzeuge wie bis anhin einen höheren Bonus erhalten. Für mich ist dieses Gesetz, was den Anreiz der stärkeren Elektrifizierung anbelangt, ein Rückschritt.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weitere Wortmeldung aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich beginne bei Grossrat Cortesi. Er hat gesagt, er möchte nicht, dass gewisse Typen von Fahrzeugen mit einem Rabatt oder, wie er es gesagt hat, mit Subventionen unterstützt werden. Und auf der anderen Seite haben wir Grossrat Loi, der sogar für Diesel-Lastwagen in Zukunft eben genau diese Boni oder eben diese Subventionen, wenn ich die Wortwahl von Grossrat Cortesi nehme, unbedingt weiter erhalten möchte. Und dann haben wir die ganzen Unterlagen, die wir Ihnen transparent in aller Breite inklusive eines externen Berichts zur Verfügung gestellt haben. Und dann haben wir auf der anderen Seite Grossrat Koch, der selber hinter den Taschenrechner gesessen ist und sagt, er wisse besser als die Verwaltung, was tatsächlich hereinkommt und was nicht. Jedenfalls traut er unseren Zahlen nicht so ganz. Und in diesem Umfeld bewegen wir uns jetzt und versuchen da, und da bin ich froh, einmal mehr, ich muss es sagen, um die Worte von Grossrat Bettinaglio, der versucht hat, da ein bisschen Gelassenheit hineinzubringen und zu sagen, ja, diese Vorlage ist nicht perfekt, aber ja, sie ist das, was Sie uns in Auftrag gegeben haben.

Ich halte mich deshalb beim Eintreten bewusst kurz und werde dann in der Detailberatung noch auf ein paar Ausführungen oder Anträge, die da allenfalls noch kommen werden, eingehen. Grossrat Koch hat zu Recht

gesagt, in Graubünden waren Ende 2025 total 126 540 Personenwagen eingelöst, und davon waren 5,1 Prozent, oder anders gesagt, knapp 6500 Personenwagen ganz ohne Verbrennermotor unterwegs. Das ist zugegebenermassen nicht sehr viel. Und deshalb hat dann Grossrat Hohl diesen Auftrag auch eingereicht, dieser verlangt eine grundlegende Überarbeitung der Strassenverkehrssteuern, und er hat ein paar Kriterien genannt und seine Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner, nämlich die neue Strassenverkehrssteuer sei so auszugestalten, dass erstens die nötigen Investitionen in das Bündner Strassennetz gewährleistet seien, zweitens die Einnahmen und Ausgaben perspektivisch im Gleichgewicht seien, perspektivisch, und drittens, die neue Steuer die Faktoren langfristige Ertragsstabilität, ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität berücksichtigen würde. Ausserdem wurde im Auftrag Hohl ausgeführt, dass das aktuell geltende Regime mit der Bemessungsgrundlage Hubraum, verbunden mit Rabatten, weder zeitgemäss noch zukunftstauglich sei. Das waren die Vorgaben.

Und ich behaupte jetzt einmal hier, dass wir diesen Auftrag mit der vorliegenden Botschaft vollständig und transparent umgesetzt haben. Wir stützen nicht mehr auf den Hubraum ab, sondern auf Gewicht und Leistung. Der grundlegende Umbau der Strassenverkehrssteuer ist gegeben. Elektrisch oder teilelektrisch angetriebene Fahrzeuge können bis Ende 2034 zu 60 Prozent rabattiert werden. Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor werden teilweise stärker belastet. Sowohl innerhalb der Gruppe der E-Fahrzeuge als auch innerhalb der Gruppe der Verbrennerfahrzeuge werden diejenigen, welche die Umwelt und Infrastruktur stärker belasten, auch stärker besteuert. Ökologische Lenkungswirkung und Technologieneutralität sind gegeben. Die Strassenverkehrssteuer ist so ausgestattet, dass die Einnahmen die derzeit notwendigen Einlagen in den Investitionstopf für das Bündner Strassennetz wie gefordert gewährleisten. Halterinnen und Halter von neu erworbenen wie auch von bereits immatrikulierten Fahrzeugen können damit rechnen, dass ab 2027 nach dem neuen Tarifsysteem für benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge bis Ende 2034 jeweils der gleiche Steuerbetrag anfällt, über sieben Jahre Planungssicherheit. Mit einer Einschränkung, sofern Sie auf die Vorlage, wie sie heute vorliegt, auf diese eintreten und diese so verabschieden.

Wenn Sie in der Detailberatung an den Antragssätzen rumschrauben, dann geben wir diese Garantie nicht mehr ab. Die Einnahmen und die Ausgaben sind perspektivisch, wie gefordert, im Gleichgewicht. Wir haben ebenfalls, wie gefordert, eine längerfristige Ertragsstabilität und sollten die Erträge wider Erwarten stark zurückgehen, können wir dank der Spannbreite bei der Rabattierung für E-Fahrzeuge korrigieren.

Ein kleiner Nebenschauplatz ist, dass wir mit der Neukonzeption der Verkehrssteuern das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr auch noch umsetzen und uns an die bundesrechtlichen Entwicklungen anpassen.

Ich bitte Sie deshalb, auf diese Vorlage einzutreten und diese wie vorgelegt und wie von der Kommission verab-

schiedet so zu behandeln und dann auch zu verabschieden.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hohl wünscht nochmals das Wort.

Hohl: Ich habe eine Frage gestellt und wäre froh, wenn Sie diese vor dem Eintreten noch schnell beantworten könnten. Mir geht es darum, Sie haben jetzt nochmals ausgeführt, dass Sie einen Meccano haben, den Bonus zu senken, also die Einnahmen zu erhöhen, haben mir aber nicht gesagt, wie der Meccano aussieht, wenn es darum geht, wenn wider Erwarten, und da nehme ich Ihre Worte, wider Erwarten dann doch deutlich mehr Erträge eintreffen. Denn Grossrat Bettinaglio hat ausgeführt, dass wir ja wieder legiferieren können. Aber seit Einreichen unseres Auftrages sind über drei Jahre vergangen. Also wenn wir deutliche Mehreinnahmen erzielen, dann ist ein Drittel des Beratungszeitraumes bereits wieder um. Und ich gehen nicht davon aus, dass wir direkt nachher den Auftrag wieder einreichen, sondern da werden wir ein, zwei Jahre beobachten. Also die Hälfte der Zeit wird abgelaufen sein. Und darum finde ich es schon wichtig und richtig, dass wir uns hier mit dieser Thematik jetzt auseinandersetzen, wenn wir schon ein Gesetz machen.

Regierungsrat Peyer: Es stimmt, diese Frage habe ich nicht beantwortet, komme gerne darauf zurück. Und sehen Sie, die Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassen kommen aus mehreren Quellen. Wir haben einerseits Bundesgelder, wie Anteile aus der Mineralölsteuer und der Schwerverkehrsabgabe, wir haben den Reinertrag des Strassenverkehrsamtes, d. h. den Reinertrag aus der Strassenverkehrssteuer, über das diskutieren wir heute im Wesentlichen, sowie Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln. Wenn die Strassenschuld 100 Millionen Franken überschreiten würde, verdoppelt sich der Betrag des Kantons aus diesen allgemeinen Staatsmitteln.

Am 1. Januar dieses Jahres ist das Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zum Klimaschutz und Innovation in Graubünden, also das BKIG, in Kraft getreten. Ab diesem Zeitpunkt fliessen 30 Prozent der LSVA-Einnahmen des Kantons nicht mehr in die Spezialfinanzierung Strassen, sondern in die Spezialfinanzierung Klima. Das bedeutet Mindereinnahmen von 17 Millionen Franken pro Jahr. Zusätzlich verringern sich die Einnahmen aus der Mineralölsteuer durch die zunehmende Elektromobilität bis 2028 voraussichtlich um rund 1,7 Millionen Franken pro Jahr. Zusätzlich zu den laufenden Einnahmen steht der Spezialfinanzierung Strassen ein Strassenvermögen von 100 Millionen Franken zur Verfügung. Dies kann jährlich um 20 bis 30 Millionen Franken für Grossprojekte genutzt werden. Wenn das Vermögen aufgebraucht ist, können weiterhin jährlich 20 Millionen Franken eingesetzt werden, bis die maximale Strassenschuld von 200 Millionen Franken erreicht ist.

Jetzt haben wir die Sicherstellung der Ertragsneutralität bis 2034 berechnet. Einerseits haben wir gesagt, Elektrofahrzeuge sollen weiterhin rabattiert werden können, mehr als in der Botschaft ausgeführt. Das hat die Kom-

mission beschlossen, da kommen wir dann im Detail noch darauf, nämlich bis zu 60 Prozent. Und gleichzeitig haben wir dann berechnet, dass wir die übrigen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor möglichst so belasten wollen, dass sie in den nächsten Jahren immer den gleichen Betrag zahlen bei gleichbleibenden Parametern. Das habe ich Ihnen vorher ausgeführt. Wir gehen nun davon aus, dass im ersten Jahr nach der Einführung ein Überschuss von rund fünf Millionen Franken resultieren wird. Dieser dient aber als Puffer und wird in den Folgejahren schrittweise abgebaut. Dies ist auf die Zunahme eben der Elektrofahrzeuge zurückzuführen. Mit steigendem Anteil von elektrisch betriebenen Fahrzeugen werden die Einnahmen in einzelnen Jahren unter das heutige Niveau von rund 87 Millionen Franken sinken. Das heisst also, Sie können keine, und das war ja auch nicht die Forderung im Auftrag, keine Ertragsneutralität auf jedes Jahr haben, sondern Sie müssen das eben in der Perspektive und längerfristig sagen. Und das sagen wir, das können wir so, wie wir gerechnet haben und mit den Zahlen, die wir haben, das sichern wir Ihnen zu. Und deshalb gehen wir auch nicht davon aus, dass wir einen Mechanismus brauchen, um allenfalls Überschüsse, die da anfallen könnten, zu korrigieren.

Was noch dazu kommt, da gehe ich jetzt nicht im Detail darauf ein, wenn Sie das bei Bedarf noch wollen, wird mich auch noch meine Kollegin unterstützen, wenn wir anschauen, was für Projekte im Raum stehen, der Auftrag Michael wurde schon erwähnt, dann gehen wir davon aus, dass wir nicht genügend Geld, ganz egal wie wir rechnen, im Strassentopf haben werden, um diese alle umzusetzen. Ich verzichte jetzt, die im Detail auch noch auszuführen, aber das könnten wir Ihnen auch noch erläutern, wenn der Wunsch da ist. Ich glaube, wir haben seriös und transparent gerechnet. Die Zahlen stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung, wenn jemand wie Grossrat Koch noch weiterrechnen möchte, aber ich glaube, die Zahlen sind solide.

Koch: Ich bin froh, haben Sie diese Frage jetzt so beantwortet, Regierungsrat Peyer. Denn jetzt höre ich zum ersten Mal von den Überschüssen von 5 Millionen Franken. Wir sind uns nicht ganz einig, sind es 5 oder meine 6,8 oder 6,9 Millionen Franken. Da komme ich jetzt auf eine etwas andere Zahl. Aber Sie sprechen jetzt effektiv von Mehreinnahmen durch das neue Gesetz. Ja, die werden sich nicht, und jetzt komme ich dazu, die werden sich nicht massiv ändern im ersten Jahr. Und dann sprechen Sie auch davon, es sei ein Puffer. Wir haben die Spezialfinanzierung Strassen voll. Dieser Puffer wird in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Das bleibt kein Puffer in der Strasse, leider. Das haben wir eben nicht vorgesehen, weil wir diesen 100-Millionen-Deckel haben. Auch über diesen müssten wir dann diskutieren, wenn wir das wirklich als Puffer nutzen wollen.

So, jetzt sind wir uns einig, dass die Berechnungen ungefähr stimmen mit den 5 Millionen Franken. Und dann gehen wir eben hin und dann interpolieren wir und sagen wir okay, wir haben 2034 25 Prozent Elektrofahrzeuge auf unseren Strassen, und wir wachsen weiterhin im Bestand ein Prozent im Jahr. Und dann kommt der Punkt von Kollege Hohl. Selbst mit 60 Prozent Rabatt auf den

Elektrofahrzeugen oder auf den Steckerfahrzeugen, wie es Kollegin Mazzetta nennt, sind Sie dann bei 73 Millionen Franken Einnahmen bei plus 17 Prozent. Und das ist eben die Realität, wenn Sie das ausrechnen. Das ist das, was ich Ihnen sage. Das geht eben dann nicht auf. Da haben wir das Problem. Und jetzt haben wir den Rabatt immer noch auf der Maximalstufe. Da können Sie nicht weiter runter. Und dann kommt die Frage von Kollege Hohl zum Tragen: Wie gehen Sie dann runter? Wie stellen Sie die Ertragsneutralität her? Und dies können Sie nicht, und deshalb sind die Anträge von Kollege Gort wichtig und richtig.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich stelle fest, dass Eintreten nicht bestritten und somit beschlossen ist.

Eintreten ist nicht bestritten und somit beschlossen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Detailberatung. Bitte nehmen Sie das Protokoll der KUVe vom 22. Dezember 2025 zur Hand. Zudem finden Sie den Gesetzesentwurf auf Seite 547 der grünen Botschaft. I. Der Erlass Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz wird als neuer Erlass publiziert. 1. Allgemeine Bestimmungen, Art. 1. Frau Kommissionspräsidentin.

Detailberatung

1. Totalrevision Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)

I.

Der Erlass «Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EGzSVG)» BR 870.100 wird als neuer Erlass publiziert.

1. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 2. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 2

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Grossrätin Mazzetta, wünschen Sie das Wort? Nein, es ist gut. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 3. Frau Kommissionspräsidentin, Entschuldigung.

Art. 3

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Besten Dank. Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Art. 4. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 4

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu 2. Verkehrsregelung, Art. 5. Frau Kommissionspräsidentin?

2. Verkehrsregelung**Art. 5**

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 6. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 6

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 7. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 7

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu Art. 8. Frau Kommissionspräsidentin?

Art. 8

Antrag Kommission und Regierung
Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Auch dieser Artikel ist somit beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen zu 3. Strassenverkehrssteuern, 3.1. Allgemeine Grundsätze, Art. 9. Frau Kommissionspräsidentin?

3. Strassenverkehrssteuern

3.1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Art. 9

Antrag Kommission und Regierung

Gemäss Botschaft

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Keine Bemerkungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Weitere Mitglieder der Kommission? Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Herr Regierungsrat? Grossrat Hartmann wünscht das Wort.

Hartmann: Entschuldigung, ich war der Meinung, dass wir bei 10 sind.

Standespräsidentin Favre Accola: Somit ist auch dieser Artikel beschlossen.

Angenommen

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zu Art. 10. Hier haben wir im Abs. 1 einen Änderungsantrag mit Mehr- und Minderheit. Frau Kommissionspräsidentin, ich erteile Ihnen das Wort. Sie können allgemeine Ausführungen zur Bestimmung machen und für die Kommissionsmehrheit sprechen.

Art. 10

a) Antrag Kommissionsmehrheit (6 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Berther, Danuser [Cazis], Horrer, Müller, Sax; Sprecherin: Mazzetta [Kommissionspräsidentin]) *und Regierung*
Gemäss Botschaft

b) Antrag Kommissionsminderheit (4 Stimmen: Berweger, Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident]; Sprecher: Berweger)
Streichen Abs. 1 lit. e

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Unter lit. e haben wir einen Mehrheitsantrag und einen Minderheitsantrag. Das Strassenverkehrsamt ermässigt die Verkehrssteuern für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs aktuell um 50 Prozent, wenn ein entsprechendes Gesuch um Steuerermässigung eingereicht wird und die Gesuchstellenden über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamtes für Verkehr verfügen. Die meisten Kantone befreien heute den öffentlichen Linienverkehr von den Strassenverkehrssteuern. Eine Steuerbefreiung würde die jährlichen Einnahmen voraussichtlich um etwa 300 000 Franken reduzieren. Bei Gesamteinnahmen aus den

Verkehrssteuern von rund 86 Millionen Franken fällt das kaum ins Gewicht. Wichtig zu wissen ist auch, diese Steuerbefreiung ist einfach umsetzbar, da es hier um den öffentlichen Linienverkehr geht mit einer Personenbeförderungskonzession vom BAV. Das Strassenverkehrsamt muss also nicht im Einzelfall prüfen, in welchem Umfang ein Fahrzeug im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt wird.

Zu sagen ist hingegen, dass diese Steuerbefreiung nicht zu einer Reduktion der öV-Tarife führen wird, dies, um ein Argument der Minderheit bereits vorwegzunehmen. Da der öffentliche Verkehr von Kanton und Bund mitfinanziert wird, reduzieren sich aber deren Beiträge. Für den Kanton gesprochen geht es hier aber um das Prinzip linke Tasche, rechte Tasche, unter dem Strich würde sich nichts ändern. Ich möchte hier noch auf die Anpassung der Regierung in ihrer Antwort auf die Anfrage Gredig zur Steuerbefreiung des öVs hinweisen. Ich zitiere: «Um die Emissionen des Sektors Verkehr zielgerecht zu senken, schlägt der Aktionsplan Green Deal für Graubünden unter anderem vor, die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verstärken. Unter diesem Aspekt erachtet die Regierung eine Befreiung der Verkehrssteuerpflicht von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden als prüfenswert.» Die Steuerbefreiung des öffentlichen Verkehrs ist nun auf dem Tisch. Die Kommissionsmehrheit unterstützt den Vorschlag der Regierung.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit. Grossrat Berweger, Sie können sprechen.

Berweger; Sprecher Kommissionsminderheit: Gerne spreche ich für die Kommissionsminderheit. Gemäss der Botschaft sollen neu zusätzlich Motorfahrzeuge und Anhänger, die im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, von der Verkehrssteuer ganz befreit werden. Bisher profitierte der öV von einer 50-prozentigen Steuerermässigung. Eine Begründung für die Befreiung des öV von der Verkehrssteuer ist nicht nachvollziehbar, und das aus zwei Gründen. Erstens: Die Verkehrssteuer hat keinen Einfluss auf die Tarife, wie schon vorweggenommen von unserer Kommissionspräsidentin. Zweitens, und das ist für mich wesentlich: Die grossen Busse und vor allem die Gelenkbusse belasten die Strassen sehr stark. Das sieht man vor allem im Bereich der Bushaltestellen und in den Kurven. Aus diesem Grund müssen die Beläge bei den Bushaltestellen aus Beton erstellt werden und nicht mit den normalen Asphaltbelägen. Deshalb ist es nur richtig, dass auch der öV ihren Beitrag für die Strassensanierungen leistet, so quasi im Verursacherprinzip. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen und den Art. 10 Abs. 1 lit. e zu streichen.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Mikrofon ist offen für weitere Mitglieder der Kommission. Ich erteile Grossrat Gort das Wort.

Gort: Ich teile die Meinung von Kollege Berweger. Für die SVP ist es absolut unverständlich, dass genau jene von der Verkehrssteuer befreit werden sollen, welche

den Strassenkörper am meisten beanspruchen. Es widerspricht aber auch dem Ziel der Revision gemäss Seite 494, wo die Regierung auch die ökologische Lenkungswirkung definiert. Auf der Aktennotiz, wo wir noch von der Regierung nach der Kommissionssitzung erhalten haben, beurteilt sie dann folgendes: Dass eine Befreiung der Strassenverkehrssteuer für die Transportunternehmen kaum bemerkbar wäre. Der Wegfall dieser Steuer werde die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr aufgrund der Tiefe des Betrags von 0,15 Promille nicht senken, sondern bei den Strassenunternehmen bleiben. Diese Steuerbefreiung ist also im Ziel wirkungslos und widerspricht auch dem Verursacherprinzip. Deshalb gehen Sie mit der Kommissionsminderheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es noch weitere Wortmeldungen aus der Kommission? Wenn nicht, dann öffne ich nun das Mikrofon für das Plenum. Ich erteile Grossrat Gredig das Wort.

Gredig: Sehr gerne äussere ich mich zu diesem Punkt, zumal das Anliegen ja auf eine Anfrage meinerseits aus dem Jahr 2022 zurückgeht. Es geht hier, wie gesagt, zugegebenermassen nicht um besonders viel Geld, konkret um 300 000 Franken oder gemäss der Antwort auf meine Anfrage von 2022 um 400 000 Franken. Es geht aber um eine Grundsatzfrage. Der strassengebundene öV ist nämlich nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern er trägt eben auch zu einer deutlichen Reduktion der Anzahl Fahrzeuge auf den Strassen bei. Stellen Sie sich vor, die 10, 15, 20 oder gar 50 Leute, die je nachdem in einem Bus sitzen, würden allesamt mit ihrem eigenen Fahrzeug auf der Strasse verkehren. Ich denke, Sie stimmen mir zu, dass dadurch die Belastung mindestens so gross wäre.

Aus diesem Grund befreien auch die meisten Kantone die Fahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs von der Verkehrssteuer. Kollege Berweger hat aber gesagt, die Fahrzeuge sind ja besonders schwer und dadurch ist die Belastung des Strassenkörpers besonders gross. Das ist natürlich so, nur, die Bushaltestellen werden nicht vom Tiefbauamt aus dem Strassentopf bezahlt. Die Bushaltestellen werden von den Gemeinden, teilweise mit Beiträgen der öV-Finanzierung, bezahlt. Und genau hier ist eben das Problem. Die Transportunternehmen können zwar diese Verkehrssteuern, die sie für den Strassentopf bezahlen, dann wieder dem AEV in Rechnung stellen. Es ändert für die Kantonskasse überhaupt gar nichts, aber ist einfach ein grosser Aufwand für alle. Das ist wie, Kollegin Mazzetta hat es rechte Tasche, linke Tasche genannt, wie auch immer es ist, es nützt nichts, generiert Mehraufwand, und am Schluss bleiben eben diejenigen wie die Gemeinden und die Tourismusorganisationen, die auch solche Busse einsetzen, die bleiben auf den Steuern sitzen, weil dort beteiligt sich der Kanton dann eben nicht an der Finanzierung.

Und ich denke, diese Lücke im Gesetz, auch wenn es nicht um viel Geld geht, es geht um die Systematik, die gehört geschlossen, und aus diesem Grund bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Claus: Wir nähern uns langsam dem eigentlichen Problem dieses Art. 10. Wir werden nachher noch von unserem Kollegen einen entsprechenden Antrag hören. Er wird nämlich beantragen, dass auch lit. a zu streichen sei. Warum? Eigentlich ist es systemfremd, dass die Kantonsfahrzeuge ausgenommen sind von der Verkehrssteuer. Sie verursachen genau die gleiche Abnutzung unserer Strassen wie alle anderen Fahrzeuge auch. Und wenn man dann sagt, es ist nur Westentasche, Hosentasche, dann erkennt dies, dass wir verschiedene Töpfe bedienen mit diesen Verkehrssteuern. Und deshalb ist diese Frage sehr interessant, und ich bin hier auch bei der Kommissionsminderheit, damit wir hier eine saubere Trennung durchführen. Ich glaube, dass das notwendig ist, auch in Konsequenz im ordnungspolitischen Sinne, wenn wir den ganzen Art. 10 anschauen. Hier wird ein Systemfehler begangen und diesen sollten wir korrigieren.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen aus dem Plenum gibt, dann erteile ich nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: In der Vernehmlassung wurde gefordert, den öffentlichen Verkehr von den Strassenverkehrssteuern zu befreien. Die Regierung hat diesem Wunsch Rechnung getragen und einen entsprechenden Steuerbefreiungsgrund in eben diese Revision aufgenommen. In der Kommission, wie das ausgeführt wurde, war diese Anpassung umstritten, und deshalb haben wir zuhänden der Kommission eine Aktennotiz verfasst respektive das DIEM hat die verfasst und Ihnen diese zugestellt. Grossrat Gort hat daraus zitiert.

Die geltende Rechtslage ist so, dass aktuell Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von einer 50-prozentigen Ermässigung der Strassenverkehrssteuern profitieren, wenn ein entsprechendes Gesuch eingereicht wird und die Gesuchstellenden über eine Personenbeförderungskonzession des Bundesamtes für Verkehr verfügen. Es wurde auch ausgeführt, wenn diese Steuerermässigung durch eine Steuerbefreiung ersetzt würde, so würden die Einnahmen um rund 400 000 Franken zurückgehen. Gemessen an den aktuell rund 87 Millionen Franken Einnahmen wären das 4,6 Promille. Es fällt tatsächlich nicht so sehr ins Gewicht. Deshalb ist die Regierung der Auffassung, dass man dies beibehalten soll, wie in der Botschaft ausgeführt.

Die Frage ist dann auch noch aufgekommen, ob das allenfalls Einfluss haben könnte auf die Abgeltung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Kantone. Die Transportunternehmen verrechnen den Bestellern der Strassenverkehrssteuern diese weiter, weisen dies aber in der Offerte nicht offen aus. Der Wegfall dieser Steuern wird die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr aufgrund der Tiefe des Betrages, es sind rund 0,15 Promille der Abgeltung, also nicht wirklich senken, sondern es wird einfach bei den Transportunternehmen verbleiben. Die Transportunternehmen würden etwas profitieren vom Wegfall dieser Steuern, aber die Abgeltung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Kantone wird dadurch nicht tangiert, also die Abgeltung würde nicht reduziert. Wir haben es aber richtig gefunden, dieses

klimapolitische Signal zu senden. In diesem Sinn ist die Regierung der Meinung, bei der Botschaft zu bleiben und unterstützt deshalb auch die Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann erteile ich dem Sprecher der Minderheit nochmals das Wort. Grossrat Berweger, Sie können sprechen.

Berweger; Sprecher Kommissionsminderheit: Gerne nehme ich noch kurz Stellung zu diversen Punkten, die da gesagt wurden. Es ist natürlich so, es geht um einen kleinen Betrag und es ist auch richtig, dass die Bushaltestellen zurzeit noch relativ viel Subventionen bekommen, Beiträge vom Kanton, wenn diese auch behindertengerecht ausgestaltet werden, das ist auch richtig. Aber die Busse haben einen grossen Einfluss auf den Strassenkörper, auf die Strassenbeläge. Das bleibt so und das bleibt bei den Gemeinden, und daher bin ich nach wie vor der Meinung, auch die Busse, der öV, sollen ihren Beitrag für diesen Strassenkörper, für diese Benutzung zahlen. Darum, bitte bleiben Sie bei der Kommissionsminderheit und streichen Sie diesen Artikel.

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionspräsidentin Mazzetta, Sie erhalten als Sprecherin der Mehrheit noch das Schlusswort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Die Argumente sind auf dem Tisch. Wichtig finde ich noch die Aussage von Regierungsrat Peyer, weil diese Frage eben in der Kommission auch noch aufgekommen ist. Beiträge von Bund und Kantone ändern sich damit nicht. Das ist wichtig, das zu wissen. In diesem Sinn unterstützen Sie die Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 10 Abs. 1 lit. e der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 57 zu 56 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 57 zu 56 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir setzen die Beratung des Artikels nach der Pause fort. Diese wird um... Grossrätin Kocher.

Kocher: Meine Abstimmungsanlage hat nicht funktioniert. Wir müssen die Abstimmung wiederholen. Ja also, ich habe versucht zu drücken, es funktioniert nicht. Ja, ich bin hier gewesen. *Heiterkeit.*

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, die Abstimmungsanlage hat bei Grossrätin Kocher nicht

funktioniert. Grossrätin Baselgia, Sie wünschen das Wort.

Baselgia: Das ist ein bisschen lange nach der Abstimmung. Es sind Leute hinausgegangen. Ich bin nicht einverstanden, dass die Abstimmung jetzt wiederholt wird.

Standespräsidentin Favre Accola: Da bereits einige Grossräte den Saal verlassen haben, diskutieren wir und stimmen wir nach der Pause ab. Das wäre um 20 vor Fünf. Bitte seien Sie wieder pünktlich im Saal.

Pause

Standespräsidentin Favre Accola: Wie bereits vor der Pause angekündigt, werden wir die Abstimmung wiederholen, da sich zwei Grossräte gemeldet haben bezüglich technischen Problemen.

Die Präsidentenkonferenz hat sich jedoch auch in der Pause getroffen und wir haben uns auch beraten, wie wir zukünftig damit umgehen wollen. Zuerst mal bitten wir Sie um Konzentration, um menschliches Versagen auch entsprechend auszuschliessen. Bei technischem Versagen gilt es, dieses per sofort anzuzeigen, und zwar während dem Abstimmungsprozedere und nicht erst, wenn das Resultat vorliegt. Und das zeigen wir in diese Form an, Drücken nützt ja meistens nichts, weil wenn es an der Technik liegt, kann man sich ja auch nicht melden. Bitte stehen Sie auf und machen Sie sich bemerkbar, auch mit einer Stimme «es funktioniert nicht». Und zwar während dem Abstimmungsprozedere, damit wir auch sofort reagieren können und nicht irgendwie fünf Minuten später. Ich hoffe, das ist für Sie stimmig. Zukünftig bitte Konzentration, wir möchten menschliches Versagen ausschliessen, und bei technischem Versagen unmittelbar, d. h. während dem Abstimmungsprozedere, stehen Sie bitte auf. Nicht nur die Hand aufheben, das sehe ich nicht. Bitte stehen Sie auf und machen Sie sich auch stimmlich bemerkbar. Gut.

Dann bitten wir jetzt um die Konzentration. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 10 Abs. 1 lit. e der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie haben dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 61 zu 57 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit und Regierung mit 61 zu 57 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir fahren weiter mit der Beratung von Art. 10. Gibt es noch Wortmeldungen? Ich erteile Grossrat Hartmann das Wort.

Hartmann: Wie einleitend erwähnt, möchte ich zum Art. 10 einen Streichungsantrag stellen. Die Regierung möchte mit Art. 10 lit. a Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons von der Verkehrssteuer befreien. Ich gehe

einmal davon aus, dass wir uns hier im Rat einig sind, dass längerfristig eine verursachergerechte Verkehrssteuer am zielführendsten sein wird. Es ist für mich deshalb nicht verständlich, wieso Motorfahrzeuge des Kantons von der Strassenverkehrssteuer ausgenommen werden sollen. Die Begründung und Überlegungen der Regierung, dass die Einnahmen aus der Verkehrssteuer ja im gleichen Umfang wieder dem Kanton zufließen, sich also neutralisieren, greifen für mich zu wenig. Einerseits benutzen die Motorfahrzeuge des Kantons die genau gleichen Strassen wie alle anderen Verkehrsteilnehmer, was nicht einer verursachergerechten Verkehrssteuer entspricht. Andererseits steht das örtliche Gewerbe heute zum Beispiel bei der Schneeräumung oder Landschaftspflege usw. punktuell mit dem Kanton im Wettbewerb, was das örtliche Gewerbe punktuell benachteiligen könnte. Ebenfalls gibt es damit und unter den Ämtern und den Departementen so keine Kostentransparenz. Und zu guter Letzt werden dem Topf Verkehrssteuern dadurch Mittel entzogen, die das Strassenverkehrsamt anderweitig versuchen muss einzuziehen respektive zu kompensieren. Für mich ist das keine gute Gesetzgebung aus diesem Rat und auch ein schlechtes Zeichen nach aussen. Wie sollen wir unserer Bevölkerung glaubhaft erklären, dass sie Verkehrssteuern zu entrichten haben und der Kanton trotz Benutzung der genau gleichen Infrastruktur nichts bezahlen muss? Aufgrund meiner Erläuterung stelle ich den Antrag, die Litera a im Art. 10 zu streichen. Wie einleitend gesagt, ist mir bewusst, dass dieses Vorgehen nicht üblich ist. Man möge mir aber, wie einleitend erwähnt, dies in meiner ersten Legislatur doch noch verzeihen.

Antrag Hartmann

Streichen Art. 10 Abs. 1 lit. a

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Hartmann beantragt, lit. a zu streichen. Gibt es weitere Wortmeldungen? Ich erteile der Kommissionspräsidentin Mazzetta das Wort.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Als Kommissionspräsidentin nehme ich hier gern Stellung, da wir dieses Thema in der Kommission diskutiert haben. Es überrascht mich also nicht so sehr, dass dieser Antrag hier kommt. Wir haben aber in der Kommission uns gegen, oder besser gesagt es wurde anschliessend kein Antrag auf Streichung gestellt, weil die Argumente uns überzeugt haben. Es geht hier wieder einmal um das System linke Tasche, rechte Tasche oder, wie wir heute gehört haben, Westentasche, Hosentasche. Unter dem Strich ändert das nichts. Es bringt aber Mehraufwand, das wurde jetzt nicht thematisiert. Das finde ich noch relevant. Und ausserdem, auch der Kanton zahlt aus den allgemeinen Mitteln an die Strassenrechnung. Von daher bleiben Sie bei der Kommission, bleiben Sie bei der Botschaft und lassen Sie das so stehen. Wir lehnen diesen Streichungsantrag ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Gibt es weitere Wortmeldungen? Wenn nicht, dann erteile ich Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ich bitte Sie, diesen Antrag von Grossrat Hartmann abzulehnen. Ich glaube, es wäre auch ein Schuss ins eigene Knie, insbesondere für die Gemeinden. Den grössten Fahrzeugpark beim Kanton hat die KAPO und das TBA. Also, wenn Sie jetzt deren Fahrzeuge besteuern, das ist nun wirklich Hosentasche, Westentasche. Und dann aber, weil das ja bestehendes Recht ist und die Regierung hier nichts geändert hat, weitere Fahrzeuge, die befreit sind, sind Einsatzfahrzeuge der vom Kanton anerkannten Institutionen des Gesundheits- und Sozialwesens. Also z. B. Krankenwagen. Wenn Sie jetzt Ihren Regionalspitälern gerne auch noch die Krankenwagenverkehrssteuern erheben, dann können Sie das machen. Ich glaube nicht, dass das wirklich Sinn macht. Ebenso bei den regionalen Rettungsdiensten macht das wahrscheinlich keinen Sinn. Und dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass wir auch Gemeindefahrzeuge rabattieren. Die bezahlen nämlich auch nur 50 Prozent, sofern sie nicht ganz befreit sind. Konsequenterweise, Grossrat Hartmann, müssten Sie den Antrag stellen, dann auch Gemeindefahrzeuge voll zu besteuern. Und ich glaube wirklich nicht, dass Sie das möchten. Deshalb bitte ich Sie diesem Antrag nicht zuzustimmen.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Hartmann, wünschen Sie nochmals das Wort?

Hartmann: Wie ich erwähnt habe, habe ich den Antrag gestellt, die Litera a zu streichen und nicht die Einsatzfahrzeuge anderer Organisationen.

Standespräsidentin Favre Accola: Regierungsrat Peyer, wünschen Sie nochmals das Wort?

Regierungsrat Peyer: Ja nochmals, natürlich können Sie nur diesen Antrag stellen, aber dann sind Sie völlig inkonsequent, weil wir ja das bestehende Recht haben. Und wenn Sie Motorfahrzeuge und Anhänger des Kantons steuerlich belasten wollen, dann besteuern Sie das TBA und vor allem den ganzen Fahrzeugpark der Kantonspolizei. Ich glaube einfach nicht, dass das Sinn macht und dass das irgendwie der Strassenrechnung irgendetwas bringen wird. Und dann gleichzeitig sagen Sie aber auch, dass Sie die anderen Fahrzeuge, die auch steuerlich profitieren oder befreit sind, die wollen Sie dann nicht ausnehmen. Das ist doch keine gute Politik, die wir hier machen oder keine gute Gesetzgebung. Ich bitte Sie wirklich, das abzulehnen.

Metzger: Das verstehe ich jetzt nicht ganz, das Votum des Regierungsrates, weil in Litera b haben wir Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit. Da gehören für mich die weiss-roten Polizeifahrzeuge dazu und die Feuerwehr gehört auch dazu, aber sicher nicht der Opel Kadett des Grundbuchinspektorats. Also von dem her gesehen überzeugt mich jetzt Ihre Argumentation nicht. Ich weiss, in einem dreisprachigen Kanton ist vielleicht Deutsch eine schwierige Sprache, aber es ist mein Werkzeug im Beruf, und darum sage ich, Einsatzfahrzeuge von Institutionen der öffentlichen Sicherheit, da gehört ziemlich viel dazu, zur öffentlichen

Sicherheit, da können sogar gewisse Fahrzeuge des Tiefbauamts dazugehören, wenn man das extensiv auslegt. Aber eben, wie gesagt nicht das Auto der Standespräsidentin oder des Regierungspräsidenten.

Koch: Ich glaube, Kollege Metzger hat alles gesagt. Ich teile seine Ausführungen, insbesondere zu Litera b und Litera c.

Regierungsrat Peyer: Schauen Sie, wir sind dazu da, um verständliche Gesetze zu machen, und die in sich eine gewisse Logik haben. Und jetzt wollen Sie uns weismachen, dass es Sinn macht, dass wir beginnen, die Fahrzeuge des Kantons, die wir in einem Fahrzeugpark möglichst umfassend beschaffen, beginnen diese zu unterteilen in besteuerte und nicht besteuerte, und Sie dann sogar noch sagen, wir hätten auch noch Spielräume, es also nicht einmal klar formuliert ist, sondern TBA-Fahrzeuge dann auch noch der Sicherheit dienen. Da müssen wir dann dort noch Unterkategorien machen, welche TBA-Fahrzeuge befreit sind und welche nicht. Ich glaube wirklich nicht, dass um die paar Franken, die es dann am Schluss da noch gehen würde, und die ja beim Kanton sowieso nur auf der einen Seite eingenommen und auf der anderen Seite wieder ausgegeben würde, dass wir hier eine solche Gesetzesanpassung machen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, dann kommen wir zur Abstimmung. Wenn Sie den Streichungsantrag zu Litera a unterstützen wollen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Streichungsantrag nicht unterstützen, dann bitte drücken Sie die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Der Streichungsantrag Hartmann wurde mit 68 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung

Der Grosse Rat lehnt den Antrag Hartmann mit 68 zu 45 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Bevor wir nun zum nächsten Artikel kommen, frage ich Sie an, ob es noch Bemerkungen zum Abs. 2 von Art. 10 gibt. Wenn dies nicht der Fall ist, dann fahren wir weiter.

Art. 11, hier haben wir im Abs. 2 einen Änderungsantrag mit Mehr- und Minderheit. Frau Kommissionspräsidentin, ich erteile Ihnen zuerst das Wort für die allgemeinen Ausführungen, danach erhält der Sprecher der Mehrheit das Wort zum Änderungsantrag. Grossrätin Mazzetta, Sie können sprechen.

Art. 11

a) *Antrag Kommissionsmehrheit* (7 Stimmen: Berther, Berweger, Danuser [Cazis], Della Cà, Gort, Jochum [Kommissionsvizepräsident], Sax; Sprecher: Jochum [Kommissionsvizepräsident]) und Regierung

Ändern Abs. 2 wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für:

a) **Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent;**

b) **emissionsarme Motorfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 30 Prozent.**

b) *Antrag Kommissionsminderheit* (3 Stimmen: Mazzetta [Kommissionspräsidentin], Horrer, Müller; Sprecher: Horrer)

Ändern Abs. 2 wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für **Motorfahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.**

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Hier kommen wir nun zum Bonussystem für umweltfreundliche Fahrzeuge. Wir haben hier einen Mehrheits- und einen Minderheitsantrag. In der Kommission war es unbestritten, dass Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss für eine Übergangszeit eine tiefere Verkehrssteuer entrichten sollen. Die Kommission hat den Vorschlag in der Botschaft dann nochmals erhöht. Aufgrund der eingangs erwähnten, abgebremsen Entwicklung bei der Neuzulassung von E-Autos schlägt die Kommission eine Ermässigung bis um maximal 60 Prozent vor statt fix und abgestuft 50, dann 25 Prozent. Mit der Formulierung bis maximal 60 Prozent will die Kommission auch eine gewisse Flexibilität schaffen, da wir gesehen haben, dass die Entwicklung bei den Steckerfahrzeugen von vielen Faktoren abhängt und nicht unbedingt voraussehbar ist. Die Regierung hat einen gewissen Spielraum, auf die Entwicklung zu reagieren. Die Details dazu sind in der Verordnung zu regeln, dazu kommen wir dann noch in Art. 11 Abs. 5. Die Mehrheit der Kommission möchte zudem auch für die emissionsarmen Motorfahrzeuge, sprich für Plug-in-Fahrzeuge, eine Anpassung vornehmen. Auch hier soll die Steuerermässigung bis 2034 möglich sein, also wird diese verlängert von 2030 bis 2034. Die Ermässigung soll zudem anstatt fix 25 Prozent neu maximal 30 Prozent betragen. Auch hier bekommt die Regierung damit eine gewisse Flexibilität für die Steuerermässigung. Die Kommissionsminderheit möchte die Steuerermässigung bei den Plug-in-Fahrzeugen hingegen ganz streichen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun das Wort dem Sprecher der Kommissionsmehrheit, Grossrat Jochum.

Jochum; Sprecher Kommissionsmehrheit: La differenza sta appunto nella lettera b. Also die unterschiedliche Beurteilung fällt auf lit. b, d. h. sollen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge vom Bonussystem profitieren oder nicht. Die Kommissionsmehrheit und Regierung sind der Meinung ja, und dies hauptsächlich aus folgenden Gründen:

Ziel der Revision ist, eine Verkehrssteuer neuen Technologien anzupassen, damit die Einnahmen gesichert bleiben, ökologische Ziele gefördert werden. Wir reden von neuen technologischen Erneuerungen und dass die technologische Entwicklung bei der Definition der Steuern und Gebühren berücksichtigt werden muss. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind Teil dieser technologischen Entwicklung und sind Teil der technologischen Erneuerung, ein erster Schritt in Richtung Elektrofahrzeuge.

Auf Bundesebene werden Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge den Elektrofahrzeugen gleichgestellt. Wieso sollten wir es unterschiedlich handhaben? Die Zulassungszahlen der Neu-Autos in der Schweiz zeigen klar, dass Plug-in-Hybride einen Vorsprung gegenüber den reinen Elektroautos haben. Wieso ist dies so, wenn es keinen Mehrwert geben soll? Es ist bewiesen, dass Plug-in-Hybride im Nahverkehr einen grossen ökologischen Beitrag leisten, eben, weil sie rein elektrisch fahren. Die Berücksichtigung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen für das Bonussystem ist in der Botschaft durchgehend klar und transparent dargestellt.

Aus den Vernehmlassungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nicht hätten berücksichtigt werden sollen. Im Gegenteil, die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden sprach sich für eine deutlich stärkere steuerliche Entlastung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aus. Dies ist auf Seite 514 der Botschaft zu lesen. Sollten Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nicht in den Genuss vom Bonussystem kommen, so würden sie stärker belastet als Benzin- oder Dieselfahrzeuge, dies gemäss den Tabellen in der Botschaft auf Seite 539 und 540. Wollen wir das? Wollen wir die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sogar benachteiligen?

Und dann noch der psychologische Effekt, es wurde in der Eintretensdebatte auch schon darauf hingewiesen. Wieso ist die Neuzulassung von Hybridfahrzeugen grösser als reine Elektrofahrzeuge? Der Preis kann das nicht sein. Aber die gefühlte Sicherheit, dass man mit einem Plug-in-Hybrid-Fahrzeug doch noch eine Notlösung hat, dass die Reichweite garantierter ist als mit einem reinen Elektroauto, dass man auf der Fahrt zum Maiensäss auf 2000 Metern nicht steckenbleibt. Und ich meine beim Hochfahren, nicht Runterfahren, da kommt man schon an. Dass im Winter bei schlechten Bedingungen auf den Passhöhen mit unvorhergesehenen, langen Fahrzeiten der Benzinmotor doch noch Kraft und Wärme abgeben kann, wenn einen die Batterie im Stich lässt. Wir sollten diese Effekte nicht unterschätzen. Sie sind umso wichtiger, wenn der nächste Autowechsel kommt. Erstens wird die Technologie weitere Schritte gemacht haben. Und zweitens wird die Angst gegenüber reinen Elektrofahrzeugen abgenommen haben.

Bezüglich der Höhe der Steuern und Gebühren beziehungsweise des Bonussystems wollen wir, dass die Regierung diese periodisch überprüft. Wir wollen also Schritt um Schritt gehen. Die Revision des Gesetzes soll 2035 vorgenommen werden. Wir reden also von maximal zehn Jahren. Wieso sollen nicht auch die Autofahrer einen Schritt nach dem anderen machen können? Wieso sollen Plug-in-Hybridfahrzeuge nicht vom Bonussystem profitieren können und stärker als Benzin- und Dieselfahrzeuge belastet werden? Vielfach bringen kleine Schritte, einer nach dem anderen, einen schneller und sicherer weiter als einzelne Grossschritte. Stimmen Sie der Kommissionsmehrheit und der Regierung zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist nun offen für den Sprecher der Kommissionsminderheit. Grossrat Horrer, Sie können sprechen.

Horrer; Sprecher Kommissionsminderheit: Sie können sich erinnern, in der Eintretensdebatte, die Ziele, die mit dieser Revision verfolgt werden. Ich nenne nur einige: technologieneutral, ertragsneutral und im Rahmen des Möglichen eine Förderung von CO₂-freien Antrieben. Stand heute sind das die Elektrofahrzeuge. Innerhalb dieser Parameter gehe ich mit dem Mehrheitssprecher und mit der Kommissionsmehrheit einig, versuchen wir, gegenüber der Vorlage der Regierung und auch mit der Regierung, mehr Schub zu geben, Sie sehen das in der Fahne, indem der Rabatt oder der Bonus grosszügiger ausgestaltet wird. Einerseits als Prozentsatz, aber auch mit Blick auf die Zeit. Der Plug-in ist allerdings eine Übergangstechnologie. Ich erinnere daran, wenn ich's richtig im Kopf habe, 2014, 2015 so in diesem Zeitraum kamen die ersten Plug-in-Fahrzeuge auf den Markt in der Schweiz. Das ist mittlerweile über zehn Jahre her. Die Übergangstechnologie, sie hat ihre Rolle erfüllt. Die kleinen Schritte, die hat sie gemacht. Jetzt ist die technologische Entwicklung deutlich weiter. Und das gewünschte Ziel ist eine Elektrifizierung des ganzen Fahrzeugsparks und nicht eine Plug-in-isierung des ganzen Fahrzeugsparks, oder indem wir einen Anreiz schaffen, ja jetzt, im Jahr 2026, 2027, 2028 einen Plug-in zu kaufen, diesen dann sozusagen so lange zu fahren, bis er nicht mehr funktioniert, oder man eben ein neues Auto kauft, das macht man dann irgendwann, und erst dann auf Elektro umsteigt. Das wollen wir nicht machen, so verwässern wir eigentlich den Förderungsgedanken dieses Gesetzes, indem wir notabene einen Grundsatz auch semantisch verletzen in diesem Artikel bei der Formulierung, nämlich die Technologieneutralität.

Schauen Sie, bei CO₂-freien Fahrzeugen, die gefördert werden, können Sie das mit einem klaren Ziel formulieren. Einfach CO₂-frei, das muss gesichert werden. Bei der Plug-in-Variante können Sie das aber nicht oder haben das nicht getan. Sie gehen hin und grenzen es ab zum Verbrennungsmotor, emissionsarm, die ihre antriebsbezogene Energie nicht aus einem Verbrennungsmotor beziehen, so steht es dann im Gesetz. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist nicht technologieneutral. Technologieneutral ist die Wirkung im Ziel, CO₂-frei. Wie das erreicht wird, das ist uns als Gesetzgeber herzlich egal. Dort wollen wir die Innovation nicht bremsen oder gar Vorgaben für die Innovation machen. Das ist der Geist der Technologieneutralität. Wenn Sie aber hier Plug-ins so fördern, dann widersprechen Sie Ihren eigenen Grundsätzen und erhalten eine Übergangstechnologie am Leben, die es nicht mehr braucht. Ich erinnere nochmals daran, sie ist über, deutlich über zehn Jahre alt. In diesem Sinne folgen Sie bitte der Kommissionsminderheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Das Wort ist offen für weitere Kommissionsmitglieder. Das Mikrofon ist offen für das Plenum. Ich erteile nun Regierungsrat Peyer das Wort. Grossrat Hohl hat sich gemeldet, gerne erteile ich Ihnen das Wort.

Hohl: Wenn es schon mal vorkommt und ich einig bin mit meinem Vorredner Lukas Horrer, möchte ich es nicht unterlassen, selbst noch ein paar Worte dazu zu

sagen. Ich gebe Ihnen eigentlich zu 100 Prozent recht, Grossrat Horrer. Sie haben recht, ich habe es auch einleitend gesagt, wir sprechen hier von einer Übergangstechnologie. Und ich denke auch, hier mit Blick auf die bürgerlichen Stimmen im Rat, oder es ist ja immer die Frage, wo setzen wir Fördermittel ein? Fördermittel sollten nur dort eingesetzt werden, wo es auch etwas bringt, und das kann man selbst bei den vollelektrischen Fahrzeugen zurecht hinterfragen. Aber wir haben doch, und das haben wir auch beim Eintreten gemerkt, einen Konsens, dass wir eigentlich wegkommen wollen von den fossilen Energieträgern. Und ich denke, dass die Stossrichtung da auch richtig ist, dass wir vollelektrische Fahrzeuge fördern. Wenn wir nun aber die zweitbeste Technologie, kann man so sagen, die zweitbeste Technologie fördern, dann können wir uns auch fragen, ja, warum fördern wir nicht auch sehr sparsame Dieselfahrzeuge? Denn es gibt auch bei Dieselfahrzeugen solche, die bessere Werte haben als Hybridfahrzeuge. Erst recht, wenn man betrachtet, wie Hybridfahrzeuge teilweise genutzt werden. Zwar teilweise werden die sehr sinnvoll im Nahverkehr genutzt. Teilweise werden diese genutzt wie normale Verbrenner, einfach mit mehr Gewicht und zwei Technologien in einem Fahrzeug. Von daher ist die Förderwürdigkeit wirklich, wirklich schwer zu hinterfragen. Und von daher denke ich, kann man auf diese Förderung getrost verzichten.

Denn auch das muss uns bewusst sein, dort, wo wir ein Auto in Verkehr setzen, wird dieses heute im Durchschnitt noch zehn Jahre im Verkehr bleiben. Also wenn wir 2034 einen Hybrid, einen Plug-in-Hybrid zum Beispiel, fördern, denn wird er 2044 im Durchschnitt noch im Verkehr sein. Und ich gehe eine Wette ein, dass dann sicher eigentlich das nicht mehr gewollt ist und nicht mehr förderungswürdig gewesen wäre. Natürlich können wir da je nachdem, die Regierung bekommt die Möglichkeit, diese Ansätze auch früher zu reduzieren. Aber ich denke, da müssen wir jetzt einen fortschrittlichen, einen vorausschauenden Schritt machen. Auf diese Förderung können wir getrost verzichten.

Der Kanton Graubünden mit seinen vielen Bergen und Tälern, ist ideal für Elektrofahrzeuge, was die Rekuperation anbelangt. Ich war gestern bei meinem Kollegen, dem ich eher widerspreche, Giovanni Jochum, im Puschlav. Ich bin von Chur abgefahren, wieder zurück nach Chur, mit rein elektrischem Fahrzeug, mit 40 Prozent Ladekapazität wieder in Chur angekommen. Es ist überhaupt kein Problem, Sie können auf Maiensässe fahren, Sie können die Maiensässe wieder runterfahren, haben Sie keine Angst. Vermitteln Sie nicht hier, dass irgendwelche, schüren Sie nicht diese Ängste, die eigentlich schon lange in der Realität widerlegt sind. Und daher folgen Sie hier der Kommissionsminderheit und folgen Sie, dass ich das noch sagen darf, Kollege Horrer.

Loi: Wie ich bereits angekündigt habe, werde ich zu Art. 11 Abs. 2 einen zusätzlichen Antrag stellen. Und ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir jetzt genau zuhören, damit Sie den Unterschied merken. Es geht um folgendes: Was ich sagen möchte, ich bin nicht gegen Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Überhaupt nicht. Sie soll laufend und mit der technologischen Ent-

wicklung und deren Verfügbarkeit einhergehen. Wir haben gar keine Wahl, nach heutigem Stand der Technik auf 100 Prozent Elektroantrieb im Transportgewerbe umzustellen. Neue Antriebstechnologien müssen auch im Transportgewerbe uneingeschränkt und gesamtwirtschaftlich tragbar einsetzbar sein. Es geht mir auch nicht um ein gegenseitiges Ausspielen von verschiedenen Antriebstechnologien oder schon gar nicht um eine Subventionierung von Dieselmotoren oder einfach um ein Hinauszögern, sondern ganz einfach um einen befristeten Ausgleich einer neuen Ungleichheit, die wir mit dem Verzicht der bisherigen Rabattierung, die heute Gültigkeit hat, für die sauberste EURO-Norm-Kategorie von 80 Prozent schaffen. Es geht mir um eine bedeutende und zeitnahe Reduktion von Schadstoffausstoss von Nutzfahrzeugen, indem wir so lange, und ich betone, so lange auch in neue Dieseltechnologien investieren, bis die Elektroantriebstechnologie ausgereift ist. Mit diesem Zusatzantrag geben wir, wie es der Kollege Horrer gesagt hat, mehr Schub bei der Dekarbonisierung.

Aus diesem Grund stelle ich zusätzlichen Antrag in Art. 11 Abs. 2 lit. c: Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über dreieinhalb Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent. Nach meinen Informationen liegt Ihnen der genaue Wortlaut meines Antrags vor. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihre Aufmerksamkeit.

Standespräsidentin Favre Accola: Grossrat Loi, nur fürs Protokoll: Bezieht sich Ihr Antrag auf den Botschaftsentwurf oder auf die Version der Vorberatungskommission?

Loi: Entschuldigen Sie, Frau Standespräsidentin, jetzt habe ich nicht zugehört. *Heiterkeit.* Können Sie Ihre Aussage wiederholen?

Standespräsidentin Favre Accola: Meine Frage betrifft Ihren Antrag. Bezieht sich Ihr Antrag auf den Botschaftsentwurf oder auf die Anträge der Vorberatungskommission?

Loi: Also es gibt einen zusätzlichen Antrag, einen zusätzlichen Artikel in Art. 11 Abs. 2, und da ist ja die Rede von lit. a und lit. b, und neu dazu kommt lit. c im Wortlaut meines Antrags. Entschuldigung.

Standespräsidentin Favre Accola: Ist es eine Änderung des Antrags der Kommissionsmehrheit?

Loi: Nein, ist es nicht. Es ist ein zusätzlicher Antrag in Ergänzung der Kommissionsmehrheit.

Standespräsidentin Favre Accola: Aus unserer Sicht ist es ein Unteränderungsantrag, aber ich gebe Ihnen nochmals das Wort.

Loi: Also ich hoffe, ich kann mich nur wiederholen: Ich sehe da Art. 11 Abs. 2, dass lit. a, lit. b klar formuliert

sind, und in Ergänzung stelle ich einen zusätzlichen Antrag unter lit. c, wie ich ihn eben formuliert habe. Wie jetzt das rechtlich genau ist, ob das ein Unter- oder ein was für ein Antrag ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber ich stelle einfach diesen Antrag, dass man Art. 11 Abs. 2 mit lit. c, wie ich es genannt habe, ergänzt. Also sonst bin ich am Ende meiner Möglichkeiten, dies zu interpretieren.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich erteile nun Grossrat Koch noch das Wort.

Koch: Dann spreche ich, bevor wir das bereinigt haben. Zwei Punkte, die ich kurz aufgreifen möchte: Zum einen die aktuelle Diskussion, ob die Plug-in-Hybride entsprechend reduziert besteuert werden sollen oder nicht. Schauen Sie, ich habe Ihnen die Zahlen dargelegt, und Regierungsrat Peyer hat es gesagt, wir sind jetzt schon bei Mehreinnahmen von 5 Millionen Franken. Wir müssen uns einfach bewusst sein, wenn wir diese 30 Prozent reduzieren, streichen, machen wir eine weitere Steuererhöhung, denn diese Reduktion fällt weg, das wird zwangsläufig zu Mehrerträgen führen. Also machen wir hier wieder eine Steuererhöhung, die wir nicht kompensieren können, weil wir ja schon den Elektrorabatt voll auf 60 Prozent oben haben, vielleicht das dazu. Deshalb bleibe ich bei der Botschaft, die Zahlen sind dann wenigstens nachvollziehbar und für mich einordbar. Was aber das Problem ist, ist das, das Kollege Loi auch angesprochen hat, wir werden nachher sicher darauf eingehen können. Was ich dann aber noch als Frage stellen möchte an den Herrn Regierungsrat, geht ein bisschen in die Richtung von Kollege Loi, und zwar sprechen wir hier explizit in Art. 11 Abs. 2 von der Strassenverkehrssteuer. In Art. 18 haben wir dann noch die Fahrzeuge mit der einfachen Strassenverkehrssteuer. Gehe ich richtig in der Annahme, dass auch die Fahrzeuge in der einfachen Strassenverkehrssteuer von dieser Reduktion, die wir jetzt hier dann irgendwie beschliessen werden, profitieren werden?

Loi: Ich habe mir das jetzt nochmals durch den Kopf gehen lassen. Also wir haben ja da, oder so gesagt, ich bin vielleicht ein bisschen zu früh mit meinem Antrag gekommen. Sie haben Art. 11 Abs. 2 lit. a und b, über die müssen wir abstimmen, und dann kommt neu lit. c dazu. Aber wie Sie das handhaben, das ist Ihnen überlassen.

Standespräsidentin Favre Accola: Also ich kläre den Sachverhalt. So wie wir es, oder zumindest der Experte an meiner Seite es sieht, ist der Antrag Loi eine Änderung des Antrages der Kommissionsmehrheit, somit ein Unteränderungsantrag. Und somit werde ich diesen zuerst bereinigen und dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenüberstellen. Und den obsiegenden Antrag stelle ich dann demnach dem Antrag der Minderheit gegenüber. Das wäre das eigentliche Abstimmungsverfahren. Der Fraktionspräsident ist in der Diskussion mit dem Antragssteller und ich hoffe das klärt sich noch. Hat sich geklärt? Dann würde ich den weiteren Grossräten

noch das Wort erteilen. Grossrat Pfäffli, Sie dürfen sprechen.

Pfäffli: Ich spreche zum Antrag der Kommissionsminderheit. Schauen Sie, wenn wir in die Welt schauen, seit einigen Wochen und jeden Tag mehr, stehen wir im Würgegriff auf der einen Seite eines egozentrischen, unberechenbaren und charakterlich nicht unbedingt gefestigten Präsidenten einer Grossmacht, auf der einen Seite, und auf der anderen Seite eines verbrecherischen und terroristischen Mullah-Regimes. Und wollen wir wirklich in Zukunft uns weiter abhängig machen von diesen zwei Lagern? Ich bin der Ansicht nein. Setzen wir doch konsequent auf die Energie, die wir selber produzieren, die wir kontrollieren, die wir einsetzen, ohne auf ausländische Mächte oder Gruppen Rücksicht zu nehmen. Treiben wir die Dekarbonisierung zügig und konsequent voran. In diesem Sinn unterstütze ich hier eindeutig die Kommissionsminderheit.

Hohl: Ein Punkt zu Kollege Loi. Weil ich seinen Antrag gut kenne, gehe ich davon aus, dass er zu früh gesprochen hat. Denn sein Antrag bezieht sich nicht auf Personenwagen oder normale Motorfahrzeuge, sondern auf Nutzfahrzeuge und Lastwagen. Und das ist mit dieser jetzigen Diskussion, die Kollege Horrer und Kollege Jochum losgetreten haben, ist dies davon nicht berührt. Also ich würde beliebt machen, dass wir zuerst diese Diskussion bereinigen und nachher über Kollege Lois Antrag sprechen, denn er bezieht sich nicht auf diese Thematik. Dann möchte ich zurückkommen kurz auf das Votum von Grossratskollege Jan Koch, der gesagt hat, wir dürfen nicht weitere Förderungen reduzieren, weil wir sonst ja die Einnahmen noch weiter erhöhen. Dem ist natürlich grundsätzlich schon so, aber da halte ich Ihnen entgegen, glauben Sie an Ihre Kommissionsmitglieder, die haben ja Anträge gestellt, die es ermöglichen sollen, die Gebühren oder die Strassenverkehrssteuer weiter zu senken. Und solange Sie diesen Meccano konsequent verfolgen, müssen Sie eigentlich gegen die Förderung von Hybridfahrzeugen sein, denn dann können Sie andere Gebühren oder Strassenverkehrssteuern allenfalls eher senken. Und wenn ich Kollege Metzger anschau, weiss ich schon, was kommt. Er ist generell gegen jegliche Förderung und das ist auch konsequent, grundsätzlich, das würde auch Mehreinnahmen in einem ersten Schritt bedeuten. Aber in einem zweiten Schritt müssten wir dann diskutieren, was passiert, wenn wir wirklich zu viel einnehmen. Von daher, ich denke, folgen Sie in diesem Antrag jetzt Kollege Horrer, reduzieren Sie die Förderung oder schaffen Sie die Förderung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen ab und diskutieren wir erst danach über meinen lieben Grossratskollegen Bruno Loi.

Metzger: Kollege Hohl hat das vorweggenommen. Ich möchte keine Bevorzugung von Nichtverbrenner-Fahrzeugen. Und irgendwie möchte ich das abgebildet haben bei der Abstimmung, sodass ich hier zu diesem Art. 11 nein sagen kann, damit ich meinen politischen Willen, ich muss Sie nicht überzeugen, das ist mir klar, ich finde keine Mehrheit, aber ich möchte im Protokoll

lesen, dass ich keine Bevorzugung im Sinne einer Steuerermässigung habe für Nichtverbrenner.

Claus: Als erstes müsste es Ihnen ja allen ein wenig verdächtig vorkommen, wenn Grossrat Hohl und Grossrat Horrer gleicher Meinung sind. Für mich ist das verdächtig. Warum? Weil es ein wenig an der Realität vorbeizieht. Wir haben diese Plug-in-Fahrzeuge. Diese Plug-in-Fahrzeuge, die können und tun es auch, einen Anteil an CO₂-Ausstoss reduzieren. Sie können auch zur Dekarbonisierung beitragen, nicht so wie ein reines Elektrofahrzeug, das ist völlig klar, aber sie tun es auch. Und deshalb hat sich die Regierung und die Kommissionsmehrheit auch dazu entschlossen, hier eine Förderung durchzuführen. Und das finde ich richtig, und wir sind sehr wahrscheinlich gut beraten, wenn wir einfach der Realität ins Auge sehen und diese Fahrzeuge, die eine Übergangstechnologie darstellen, aber sehr viel produziert werden, für sehr viele Länder sehr wichtig sind, weil die entsprechende Versorgung mit Elektro noch nicht funktioniert und sie eine Kombination darstellen. Dieser Markt existiert und ich bitte Sie, hier der Kommissionsmehrheit zu folgen. Inzwischen war mein Fraktionschef vorne und ich glaube, es gibt neu dann einen Abs. 3, wo wir über den Vorschlag von Kollege Loi diskutieren. Das ist auch richtig so. Ich danke meinem Fraktionschef und dem Standespräsidium.

Koch: Schauen Sie, die Ausführungen von Kollege Hohl, glaube ich, greifen dann einfach wirklich zu kurz. Und ja, Sie haben recht, Sie haben uns dargestellt, wie es für Sie ist, wenn Sie ins Puschlav fahren und wieder zurück fahren mit Ihrem vollelektrischen Fahrzeug. Der Antrag von Kollege Loi kommt aber eben aus dem Grund, dass es Fahrzeuge und insbesondere Nutzungen von Fahrzeugen gibt, bei denen es einfach nicht möglich ist, das mit vollelektrischen Fahrzeugen zu machen. Wo Sie es aber machen können, und deshalb meine Frage an den Regierungsrat, wie sieht es mit der einfachen Strassenverkehrssteuer aus und auch darauf folgend mit den LKWs im Bereich der Lieferfahrzeuge? Da haben Sie im Plug-in-Hybrid interessante Technologien, die Sie einsetzen können, und wir wollen das vorwärtstreiben. Dann ist eben diese Übergangstechnologie im Zuge der Dekarbonisierung richtig und gehört eben unterstützt, dass wir eben genau diesen Wandel für diese Fahrzeuge zumindest in diese eine Richtung hinbekommen und unterstützen. Und daher bin ich dafür und der Meinung, es ist eben richtig und wichtig, das jetzt zu machen.

Mazzetta; Kommissionspräsidentin: Ich möchte da nicht unnötig verlängern, aber da ich nicht weiss, wie die Standespräsidentin jetzt abstimmen lässt, weil immerhin ist das ihr Entscheid und nicht der Entscheid vom Rat, möchte ich doch noch zum Antrag Loi etwas sagen. Die KUVe konnte sich mit diesem Antrag Loi nicht auseinandersetzen. Dieser Antrag kam heute Morgen. Wie ich bereits in der Eintretensdebatte deutlich zum Ausdruck gebracht habe, haben wir ein Gesetz auf dem Tisch, das die Berechnungsansätze fein austariert hat, damit die Rahmenbedingungen, die im Auftrag Hohl gefordert wurden, erfüllt werden können. Hier möchte ich insbe-

sondere die Ertragsneutralität erwähnen. Wenn wir diesem Antrag zustimmen, wissen wir nicht, welche Auswirkungen diese Rabatte haben werden. Umso mehr als Ratskollege Koch dann noch die Frage stellt, ob sich das auch noch auf Art. 17 ff. auswirkt. Das finde ich unseriös. Ich finde es schwierig, ein Gesetz so husch husch noch anzupassen, darum bitte ich Sie, bleiben Sie hier bei der Kommission und lehnen Sie diesen Antrag auf jeden Fall ab.

Standespräsidentin Favre Accola: Gerne möchte ich noch mit Grossrat Loi klären, ob es sich jetzt noch tatsächlich, also wie eingereicht, um einen Änderungsantrag Art. 11 Abs. 2 zu lit. c handelt oder ob es sich, wie in Ihrem Votum dann anschliessend ausgeführt, um einen neuen Absatz 3 handelt. Das ist nicht wie eingereicht, aber bitte erklären Sie sich.

Loi: Aufgrund meines neuen Kenntnisstandes würde ich sagen, braucht es einen zusätzlichen Absatz. Also Art. 11 Abs. 3. Ich wurde aber vorhin nicht gut beraten und deshalb war ich ein bisschen zu früh. Ich bitte um Verzeihung, dass ich das Ganze ein bisschen durcheinandergebracht habe. Aber neu Art. 11 Abs. 3 und dann spreche ich nochmals kurz, wenn ich darf.

Antrag Loi

Einfügen neuer Absatz wie folgt:

Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten, auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent.

Standespräsidentin Favre Accola: Besten Dank für Ihre Ausführungen. In diesem Fall behandeln wir zuerst die Anträge der Kommissionsmehrheit und der Kommissionsminderheit und anschliessend dann die Ergänzung, ein neuer Abs. 3. Ich erteile nun Regierungsrat Peyer das Wort.

Regierungsrat Peyer: Ja, geschätzte Anwesende, wenn Sie nicht gut beraten sind, dann halten Sie sich an die Regierung. Da sind Sie immer gut beraten und da finden Sie auch wieder den Dschungel durch alle möglichen Antriebsarten. Um es vorwegzunehmen, die Antwort an Grossrat Koch lautet Ja. Was ist das Ziel dieser Vorlage? Wir möchten Antriebsarten, die vollelektrisch oder teilweise elektrisch sind, rabattieren, die anderen nicht. Ich glaube, das ist auch konsequent in der Anlage.

Dann geht es ja jetzt im Moment um den Antrag der Mehr- und Minderheit bei der Frage, ob wir auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge rabattieren sollen oder nicht. Und ich spreche jetzt nur zu dem. Die vorgesehene Entlastung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen mit einer Steuerermässigung von maximal 30 Prozent ist aus Sicht der Regierung sachlich begründet und im Gesamtkontext der neuen Strassenverkehrssteuer gerechtfertigt. Sie trägt der Tatsache Rechnung, dass Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge von ihrer technischen Ausgestaltung her näher bei den Elektrofahrzeugen einzuordnen sind als bei Verbrennern. Und

diese Auffassung, das wurde schon ausgeführt, glaube ich von Grossrat Jochum, mit dieser Auffassung sind wir nicht allein. Auch der Bund hat in der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über eine Steuer auf den Ladestrom für Elektrofahrzeuge definiert, dass sowohl batterieelektrische Fahrzeuge als auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge als Fahrzeuge der Kategorie Elektro anerkannt sind. Wir gehen davon aus, dass wenn Plug-In-Hybride konsequent geladen und im elektrischen Modus betrieben werden, einen erheblichen Teil der Fahrleistung mit Strom abdecken können. Und in solchen Fällen leisten dann eben diese Fahrzeuge einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität. Das wurde auch von Grossrat Hohl ein wenig angetönt, man muss die tatsächlich korrekt fahren, dass es Sinn macht. Wir gehen aber auch davon aus, dass diese Fahrzeuge eine wichtige Brückenfunktion erfüllen. Sie ermöglichen den Umstieg auf elektrische Mobilität für Nutzerinnen und Nutzer, für die ein reines Elektrofahrzeug derzeit noch nicht praktikabel ist, etwa aufgrund von Reichweiten, Ladeinfrastruktur oder Einsatzprofilen. Deshalb ist die Regierung der Meinung, dass man hier beim Antrag der Mehrheit bleiben soll.

Standespräsidentin Favre Accola: Dann erteile ich dem Sprecher der Minderheit nochmals das Wort. Grossrat Horrer, Sie dürfen sprechen.

Horrer; Sprecher Kommissionsminderheit: Ich möchte die Debatte hier jetzt nicht unnötig verlängern. Ich glaube, die Ausgangslage ist gänzlich klar, welche Technologie die Zukunft ist und wie wir als Gesetzgeber das technologieneutral, unseren eigenen Grundsätzen entsprechend, umsetzen. Und dort hat der Plug-in keinen Platz. Kollege Pfäffli hat noch die geopolitische Komponente dieser Entscheidung aufgezeigt. Auch das sollten wir berücksichtigen. Und Regierungsrat Peyer hat auf den Bund verwiesen, der Verweis ist korrekt. Der Bund macht das so. Einzig, die Fehler des Bundes muss man nicht wiederholen, nur, weil es der Bund ist. Das haben wir an anderer Stelle auch schon beherzigt als Grosser Rat und das sollten wir hier auch beherzigen. Zu den anderen tatsächlichen, vermeintlichen Anträgen, ich habe den Überblick verloren, möchte ich nichts sagen. Ich verleihe einzig meiner bescheidenen Hoffnung Ausdruck, dass Sie hoffentlich professioneller und besser Auto fahren als Anträge vorbereiten. *Heiterkeit.*

Standespräsidentin Favre Accola: Kommissionsvizepräsident Jochum, Sie erhalten als Sprecher der Mehrheit das Schlusswort.

Jochum; Sprecher Kommissionsmehrheit: Ich könnte es mir sehr einfach machen und sagen, wenn Horrer und Hohl die gleiche Meinung haben, ist das der Grund dafür, mit der Kommissionsmehrheit und der Regierung zu bleiben. Aber doch zwei, drei Sachen, die gesagt wurden, Übergangstechnologie mag sein, das ist aber eine Technologie, die funktioniert, also von der Technologieneutralität, wo vorhin gesprochen wurde, finde ich da ein bisschen komisch die Argumentation. Und einfach sagen, dass eine Technologie, die zehn Jahre auf dem

Markt ist, einfach alt ist, das ist auch nicht korrekt. Die Elektrofahrzeuge sind auch länger als zehn Jahre auf dem Markt. Neuzulassungen sprechen für sich, also die Plug-in-Hybride sind weitaus die meisten Neuzulassungen. Einfach zu denken, dass die, die jetzt aufgrund dieser unterschiedlichen Förderung oder Nicht-Förderung auf den Plug-in verzichten, ist schwierig, und wenn sie auf den Plug-in verzichten, dass sie dann ein Elektrofahrzeug nehmen, das ist noch mehr in den Sternen geschrieben. Also ich, mindestens bei denen Leuten, die ich kenne, die würden weiterhin einen Benziner oder einen Diesel kaufen, und diese würden dann weit mehr als zehn Jahre noch im Verkehr sein. Also bitte bleiben wir bei der Kommissionsmehrheit, mit der Regierung und vergessen wir nicht, im Nahverkehr fahren sie elektrisch.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer bei Art. 11 Abs. 2 der Kommissionsmehrheit und Regierung folgen will, drücke die Taste Plus. Wer der Kommissionsminderheit folgen möchte, drücke die Taste Minus. Für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind mit 67 zu 46 Stimmen bei 0 Enthaltung der Kommissionsmehrheit und Regierung gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit mit 67 zu 46 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Standespräsidentin Favre Accola: Wir kommen nun zum Antrag Loi. Grossrat Loi, wünschen Sie das Wort?

Loi: Sehr gerne. Ich bitte Sie, vor allem eines zu beachten. Machen Sie den Unterschied zwischen Lastwagen und Personenwagen. Wenn ich als Transportunternehmer ein Fahrzeug mit Elektroantrieb kaufen möchte, um all meine Aufgaben im Kanton Graubünden ausführen zu wollen, dann gibt es das schlicht einfach nicht zurzeit. Der Stand der Technik ist noch nicht so weit. Also ich habe gar keine Möglichkeit. Folglich investiere ich in die jeweils sauberste Dieselantriebstechnologie, um die Zeit, bis der Elektroantrieb reif ist, zu überbrücken. Und so kann ich auch bis dahin zur Reduktion von Schadstoff beisteuern. Bis anhin wurden diese Fahrzeuge der neuesten, saubersten Emissionskategorie rabattiert, und das soll auch so lange bleiben, bis es vollwertige Elektrofahrzeuge gibt, die man überall gleich wie dieselbetriebene einsetzen kann. Und deshalb bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen, um der Dekarbonisierung zwischenzeitlich vorübergehend Schub zu verleihen.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich lese zur Sicherheit nochmals den Antrag vor. Es handelt sich um einen Antrag Art. 11 Abs. 3: Die Strassenverkehrssteuer wird ermässigt für emissionsarme Lieferwagen und Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die ihre Antriebsenergie aus einem Dieselmotor der saubersten auf dem Markt erhältlichen Emissionskategorie beziehen, bis zum 31. Dezember 2034 um maximal 60 Prozent. Gibt es noch Wortmeldungen dazu?

Wieland: Wir haben soeben dem Plug-in zugestimmt und somit einer Technologie zum Durchbruch verholfen, die letztendlich die Batterie- und die Benzin- oder Dieselfahrzeuge einbezieht. Herr Loi möchte nun einfach auch eine Möglichkeit haben, um hier im Kanton Graubünden trotzdem, dass es keine geeigneten Elektrofahrzeuge gibt, mit denen man beispielsweise ins Engadin und zurück kommt, noch so lange mit Diesel fahren, mit den besten Dieselfahrzeugen, die es gibt. Und ich bitte Sie sehr, diesem Antrag zu folgen, damit auch die Lastwagenbranche sich auf die ganze Elektrifizierung mit der Zeit umstellen kann.

Bavier: Da dieser Antrag neu ist, konnten wir uns nicht wirklich mit der Thematik auseinandersetzen, und ich habe eine Frage an Kollege Loi. Ich verstehe Ihr Anliegen, speziell im Avers. Das verstehe ich, das kann ich nachvollziehen. Aber gibt es dann Zertifikate für diese Fahrzeuge? Oder wie kann gewährleistet werden, dass dann wirklich die sauberste Energie wirklich genutzt wird? Ist hier nicht einfach Tür und Tor offen, dass dann einfach, ja, ich sage jetzt einfach, auch unsaubere oder eben Diesel, Normaldiesel getankt wird? Ich kann mir das nicht vorstellen, wie wir das überprüfen können, und habe diesbezüglich an Sie als Unternehmer und Spezialist eine Frage, wie wir das regeln können und prüfen können.

Claus: Das Anliegen ist sehr berechtigt. Es ist deshalb berechtigt, weil es im bisherigen Gesetz so war. Das war der Antrieb für die Schwerlastwagenbranche, um eben die neuste Technologie zu erwerben und so eben sehr viel dazu beizutragen, ihre Emissionen zu senken. Sie können nicht von heute auf morgen auf Elektrolastwagen in unserem Kanton umstellen. Es geht nicht. Und weil es nicht geht, wurde eben bisher gefördert, wenn Sie ein Fahrzeug kauften nach dem neuesten Standard. Diese Standards sind festgelegt von der Automobilbranche, das sind nicht Zertifikate, aber es sind für den Hersteller klare Vorgaben, was er erfüllen muss, welche Technologien verbaut werden müssen. Wenn wir den Artikel nicht aufnehmen, verschlechtern wir die Bilanz und vor allem haben wir keinen Anreiz mehr für diese Branche, eben auch etwas beitragen zu können und mitzumachen bei dieser Reduzierung. In diesem Antrag ist explizit auch erwähnt, dass, wenn Stromfahrzeuge, diese für unseren Kanton funktionieren, dass wir dann umstellen wollen. Diese Frage ist auch geklärt. Es ist nicht ein Schlupfloch, es ist das Gegenteil. Es hat sich bis jetzt gut bewährt und soll eben auch in Zukunft möglich sein. Es ist tatsächlich schade, dass das nicht vorher in der Kommission war, weil ich der Überzeugung bin, die Kommission hätte das getragen. Ich bitte Sie also deshalb hier, den Antrag Loi zu unterstützen.

Tomaschett (Breil/Brigels): Auch ich habe eine Verständnisfrage zu diesem Antrag. Der Antrag macht meines Erachtens Sinn. Ich möchte den Antrag auch, wenn möglich, unterstützen. Herr Antragsteller, wie sehen Sie das, würden Sie dann das gleiche Meccano anwenden wie z. B. bei der LSVA? Die Motoren werden ja in Sachen Sauberkeit geprüft. Wenn ich mich nicht täusche,

sind das die EURO-Normen, EURO 6, EURO 7, EURO 1. Und da, wie würden Sie dann die Einstufung sehen? Haben Sie sich dazu auch bereits Gedanken gemacht, wie wir diese entlasten können? Wie bereits gesagt, ich finde den Antrag sinnvoll, und wenn Sie mir das gut erklären können, haben Sie mich vielleicht auf Ihrer Seite.

Standespräsidentin Favre Accola: Ich werde dem Antragsteller, Grossrat Loi, anschliessend nochmals das Wort geben. Wir fassen aber alle Fragen zusammen. Vorher erteile ich Grossrat Loepfe noch das Wort.

Loepfe: Ich stelle einen Ordnungsantrag. Mein Ordnungsantrag beinhaltet, dass wir hier die Diskussion unterbrechen und das Geschäft oder diesen Antrag Loi an die Kommission zur Beratung überweisen. Mir ist es nicht geheuer, dass wir so aus der Tasche schiessen. Ich muss sagen, es scheint mir, dass Ratskollege Loi hier ein berechtigtes Anliegen hat, aber es passt mir nicht, dass die vorberatende Kommission nicht darüber gesprochen hat und sich mit der Regierung ausgetauscht hat. Mir ist es nicht klar, was die Implikationen dieses Antrags sind, und darum stelle ich diesen Ordnungsantrag. Also nochmals Ordnungsantrag: Unterbruch der Diskussion, Überweisung des Geschäfts zur Vorberatung an die Kommission.

Ordnungsantrag Loepfe

Unterbruch der Debatte und Vorberatung des Antrags Loi durch die Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie

Standespräsidentin Favre Accola: Sie haben gehört, Grossrat Loepfe hat einen Ordnungsantrag gestellt bezüglich Unterbruch und Beratung in der Kommission. Über Ordnungsanträge stimmen wir sofort ab. Wenn Sie den Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe unterstützen, dann drücken Sie bitte die Taste Plus. Wenn Sie den Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe nicht unterstützen, dann drücken Sie bitte die Taste Minus, für Enthaltungen drücken Sie bitte die Taste Null. Ich sehe, alle beraten sich noch. Ich gebe noch ein paar Sekunden Zeit. Dann starten wir die Abstimmung.

Die Abstimmung läuft jetzt. Sie sind dem Ordnungsantrag von Grossrat Loepfe mit 89 zu 24 Stimmen bei 0 Enthaltungen gefolgt.

Abstimmung

Der Grosse Rat stimmt dem Ordnungsantrag Loepfe mit 89 zu 24 Stimmen bei 0 Enthaltungen zu.

Standespräsidentin Favre Accola: Damit entlasse ich Sie heute in den Feierabend, und ich gehe davon aus, dass die KUVe jetzt sitzen wird, nachsitzen wird.

Schluss der Sitzung: 17.55 Uhr

Für die Genehmigung des Protokolls

durch die Redaktionskommission:

Die Landespräsidentin: Valérie Favre Accola

Der Protokollführer: Patrick Barandun