

13. Februar 2011

**Kantonale Volksabstimmung
Botschaft des Grossen Rates
des Kantons Bern**



**Grossratsbeschluss
betreffend Stellungnahme
des Kantons Bern zum Rahmen-
bewilligungsgesuch für
den Ersatz des Kernkraftwerks
Mühleberg**

(Seite 2)

**Gesetz über die Besteuerung
der Strassenfahrzeuge
(Teilrevision)**

- 1. Vorlage des Grossen Rates**
- 2. Volksvorschlag**

(Seite 11)

Welche Folgen hat der Volksentscheid?

Bei einem Ja der Stimmberechtigten zur Stellungnahme des Kantons leitet der Regierungsrat den entsprechenden Grossratsbeschluss, in dem der Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg befürwortet wird, an die Bundesbehörden weiter. Die Stellungnahme des Kantons ist für den Bund rechtlich nicht bindend.

Bei einem Nein der Stimmberechtigten ist der Grossratsbeschluss hinfällig. Der Regierungsrat teilt den Bundesbehörden in einem Schreiben mit, dass sich die Stimmberechtigten im Kanton Bern gegen eine positive Stellungnahme des Kantons zum Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg ausgesprochen haben. Auch ein ablehnender Entscheid des Berner Stimmvolks ist für die Bundesbehörden rechtlich nicht bindend.

Darüber wird abgestimmt

Der Kanton Bern kann sich im Rahmenbewilligungsverfahren des Bundes zum Ersatz und Leistungsausbau des Kernkraftwerks Mühleberg äussern. Die Stimmberechtigten können den Inhalt dieser Stellungnahme gutheissen oder ablehnen.

► Der Grosse Rat empfiehlt mit 91 zu 53 Stimmen bei 7 Enthaltungen den Stimmberechtigten, dem Grossratsbeschluss betreffend die Stellungnahme des Kantons Bern zum geplanten Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg zuzustimmen. Die Stellungnahme befürwortet den Bau eines Ersatz-Kernkraftwerks in Mühleberg.

Weitere Informationen und Dokumente zu dieser Abstimmung finden Sie unter:

www.be.ch/abstimmungen

Grossratsbeschluss betreffend Stellungnahme des Kantons Bern zum Rahmenbewilligungsgesuch für den Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg

Das Wichtigste in Kürze

Das Kernkraftwerk Mühleberg im Westen von Bern gehört zu den älteren Kernkraftwerken der Schweiz. Es soll deshalb nach 2020 ersetzt werden. Die Ersatz Kernkraftwerk Mühleberg AG hat im Herbst 2008 beim Bund ein entsprechendes Gesuch um eine Rahmenbewilligung eingereicht.

Der Kanton Bern ist gemäss dem eidgenössischen Kernenergiegesetz vom Bund zu einer Stellungnahme eingeladen. Zum Inhalt dieser Stellungnahme hat der Grosse Rat klare Vorgaben zu Gunsten eines Ersatz-Kernkraftwerks gemacht, gleichzeitig aber beschlossen, diese wichtige Frage der Volksabstimmung zu unterstellen. Die Stimmberechtigten können die Stellungnahme des Kantons unterstützen oder sie ablehnen. Die Stellungnahme des Kantons ist für den Bund rechtlich nicht bindend.

Der Grosse Rat befürwortet den Bau eines Ersatz-Kernkraftwerks in Mühleberg. Seiner Ansicht nach ist ein neues Kernkraftwerk nötig, um die Versorgungssicherheit der schweizerischen Bevölkerung und Wirtschaft zu gewährleisten. Denn mit der geplanten Stilllegung der Kernkraftwerke Beznau und Mühleberg sinkt nach 2020 die inländische Stromproduktion aus Kernkraft. Gleichzeitig steigt der Strombedarf weiterhin an. Ausserdem muss mit dem sukzessiven Auslaufen der Strombezüge aus den französischen Kernkraftwerken Fessenheim und Cattenom gerechnet werden. Diese wegfallenden Strombezüge müssen kompensiert

werden. Das Ersatz-Kernkraftwerk Mühleberg soll einen wesentlichen Beitrag zur Schliessung der sich abzeichnenden Deckungslücke leisten. Der darin erzeugte Strom ist klimaschonend, da CO₂-arm. Das Ersatz-Kernkraftwerk Mühleberg ist nach Ansicht des Grossen Rates auch wirtschafts- und beschäftigungspolitisch von grosser Bedeutung für den Kanton Bern. Für die bernische Volkswirtschaft sind die Arbeitsplätze beim Bau, Betrieb und Unterhalt der Anlage sowie die Steuern der Unternehmen und der Mitarbeitenden von Interesse.

Eine Minderheit des Grossen Rates und der Regierungsrat lehnen den Ersatz und Ausbau des Kernkraftwerks Mühleberg ab. Eine Deckungslücke wird es ihrer Ansicht nach nicht geben, weil in Zukunft die Energieeffizienz laufend gesteigert wird und statt Atomkraft vermehrt erneuerbare Energien eingesetzt werden. Eine Deckungslücke wird es auch deshalb nicht geben, weil bei Bedarf Strom aus erneuerbaren Quellen aus dem Ausland bezogen werden kann. Die Minderheit erachtet die Atomtechnologie als überholt, zu risikoreich und innovationsfeindlich. Zudem ist das Problem der Endlagerung politisch weiterhin ungelöst. Nach Ansicht der Minderheit werden Massnahmen zur Energieeffizienz und erneuerbare Energien im Kanton Bern wesentlich mehr Arbeitsplätze und Wachstum schaffen als ein neues Atomkraftwerk in Mühleberg. Die Minderheit weist schliesslich auch darauf hin, dass es nicht nur um einen Ersatz des bestehenden Atomkraftwerks in Mühleberg geht, sondern um einen massiven Ausbau. Ein grosser Teil des produzierten Stroms würde nicht im Kanton Bern genutzt.

Ausgangslage

Kernkraftwerk Mühleberg heute

Das Kernkraftwerk Mühleberg liegt etwa 14 Kilometer westlich von Bern an der Aare unterhalb des Wohlensees. Es wurde 1972 in Betrieb genommen und ist mit einer Leistung von 373 Megawatt das grösste Kraftwerk der BKW FMB Energie AG. Es gehört zu den älteren Kernkraftwerken der Schweiz. Der im Kernkraftwerk Mühleberg produzierte Strom wird nicht nur im Kanton Bern genutzt. Die Produktion entspricht rund 40 Prozent des gesamten Strombedarfs des Kantons.

Das Kernkraftwerk Mühleberg ist ein wichtiger lokaler Arbeitgeber: Im Werk selber arbeiten heute rund 300 Personen, weitere rund 200 Personen sind bei Lieferanten beschäftigt.

Gesuch um Ersatz

Im November 2008 hat die Ersatz Kernkraftwerk Mühleberg AG, eine gemeinsame Tochterunternehmung der BKW FMB Energie AG und der Axpo-Gruppe, bzw. deren Konzerngesellschaften Nordostschweizerische Kraftwerke und Centralschweizerische Kraftwerke, beim Bund ein Gesuch für den Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg eingereicht. Die Betreibergesellschaften gehen davon aus, dass das Kernkraftwerk Mühleberg nach 2020 ersetzt werden muss. Da in dieser Zeit auch erwartet wird, dass die Strombezüge aus französischen Kernkraftwerken wegfallen werden, zeichnet sich eine Deckungslücke ab, die aus Gründen der Versorgungssicherheit geschlossen werden muss. Die Betreibergesellschaften und

der Bundesrat sind der Ansicht, dass dazu neben der weiteren Förderung von Wasserkraft, der neuen erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz ein neues Kernkraftwerk erforderlich ist.

Neues und wesentlich leistungsfähigeres Kernkraftwerk

Das Ersatz-Kernkraftwerk der BKW FMB Energie AG am Standort Mühleberg soll ein Kernkraftwerkstyp der neuesten Generation sein. Mit einer Leistung zwischen 1160 und 1740 Megawatt (abhängig vom gewählten Reaktortyp) ist es wesentlich leistungsfähiger als das bestehende Werk. Das neue Kernkraftwerk soll nicht mehr wie heute mit Flusswasser der Aare gekühlt werden, sondern mit einem modernen Hybridkühlturm. Der konkrete Reaktortyp und der Hersteller stehen noch nicht fest.

Bewilligungsverfahren

Zuständig für die Bewilligung neuer Kernkraftwerke ist der Bund. Das Verfahren gliedert sich in ein Rahmenbewilligungsverfahren, ein Baubewilligungsverfahren und ein Betriebsbewilligungsverfahren. Die Rahmenbewilligung legt den Bewilligungsinhaber, den Standort, den Zweck der Anlage, die Grundzüge des Projekts und die maximal zulässige Strahlenbelastung fest. Die Rahmenbewilligung erteilt die Bundesversammlung. Gegen ihren Beschluss kann das Referendum ergriffen werden. Vorgängig können alle Kantone zum Rahmenbewilligungsgesuch Stellung nehmen. Diese Stellungnahmen sind für den Bund rechtlich nicht bindend.

Energiepolitik Schweiz Stromversorgung nach 2020

Der Bund hat vier Szenarien zur Schweizer Energiepolitik in den nächsten 25 Jahren erarbeitet. Der Wegfall der Stromproduktion aus den alten Kernkraftwerken, die nach 2020 stillgelegt werden, und das Auslaufen der Bezugsmöglichkeiten aus französischen Kernkraftwerken kann mit unterschiedlichen Massnahmen kompensiert werden.

Szenarien I – III: Wie bisher oder neue Prioritäten

In **Szenario I** («Weiter wie bisher») werden die bisherigen Massnahmen zum Klimaschutz weitergeführt. Der Gesamtenergieverbrauch sinkt dank Einsparung von Öl und Gas, während die Stromnachfrage steigt.

Beim **Szenario II** («verstärkte Zusammenarbeit») werden die Zusammenarbeit zwischen Staat und Wirtschaft verstärkt und die Vorschriften moderat verschärft, um Ressourcen effizienter einzusetzen.

Szenario III («neue Prioritäten») setzt weltweite Prioritäten bei Klimaschutz, Energieeffizienz und Ressourcenschonung. Die dazu notwendigen Technologien sind marktfähig zu machen. Die entsprechenden Massnahmen werden verstärkt, indem unter anderem als Folge neuer Lenkungsabgaben die Benzinpreise verdoppelt und die Elektrizität um die Hälfte verteuert wird.

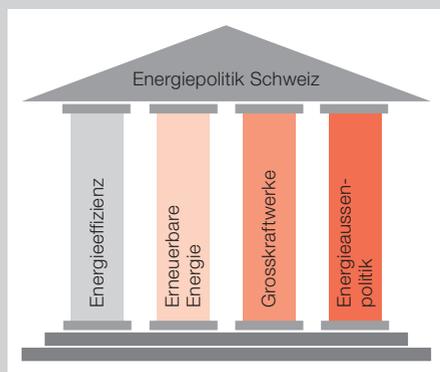
Szenario IV: 2000-Watt-Gesellschaft'

Szenario IV hat zum Ziel, bis 2100 eine «2000-Watt-Gesellschaft» zu erreichen. Wie in Szenario III wird von einer energiepolitischen Wende ausgegangen. Dazu

erforderlich sind neue Schlüsseltechnologien und Strukturänderungen wie die Zunahme von Heimbüros oder eine Verdoppelung des Schienenverkehrs. Auch das Angebot der Energieträger wird schrittweise verändert. Für die Wärmeversorgung werden erneuerbare Energieträger zum Standard. Zentrales Instrument ist ebenfalls eine Lenkungsabgabe. Gegenüber dem Szenario III erhöhen sich die Preise zusätzlich und die Effizienzvorschriften werden beschleunigt und verschärft.

Die Energiepolitik des Bundesrates²

Gestützt auf diese Szenarien hat der Bundesrat eine Neuausrichtung der Energiepolitik beschlossen, um die drohende Energielücke zu schliessen. Die Strategie folgt dem Szenario II und stützt sich auf vier Säulen: Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Kernkraftwerke und Energieaussenpolitik.



¹ Gekürzte Übernahme aus dem Bericht Energieperspektiven 2035, Synthese vom Januar 2007, S. Z1–Z15

² Entscheidung des Bundesrats vom 21. Februar 2007 (vgl. www.bfe.admin.ch, Dokumentation/Medienmitteilungen)

Stellungnahme des Kantons

Der Grosse Rat befürwortet den Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg. Er bejaht die Notwendigkeit eines neuen Kernkraftwerks auf dem Kantonsgebiet, weil damit ein wichtiger Beitrag zur gesamtschweizerischen Stromversorgung geleistet werden kann. Der Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg entspricht der Politik des Bundesrats.

Versorgungssicherheit

Das neue Kernkraftwerk ist zur Sicherung der Stromversorgung für die Bevölkerung und Wirtschaft in der Schweiz notwendig. Elektrizität wird immer mehr zu einer Schlüsselenergie unserer Gesellschaft. Dank dem hohen Anteil der Wasserkraft ist sie in der Schweiz CO₂-arm und gewinnt daher zunehmend an Bedeutung. Im Kanton Bern müssen nach der Stilllegung der Kernkraftwerke Mühleberg und Beznau rund 40 Prozent des Stroms neu beschafft werden. Zusätzlich sind die wegfallenden Strombezüge aus französischen Kernkraftwerken zu kompensieren und der jährlich steigende Stromverbrauch aufzufangen. Ein Teil davon kann dank einer höheren Energieeffizienz eingespart oder aus erneuerbaren Energiequellen wie Sonne, Wind und Wasser gewonnen werden. Um die Versorgungssicherheit nach 2020 sicherzustellen, braucht es jedoch nach Ansicht des Grossen Rates ein neues Kernkraftwerk. Ein solches ist auch aus klimapolitischer Sicht sinnvoll, weil damit die CO₂-arme Stromproduktion gefördert wird.

Wirtschaftlich bedeutend

Der Bau eines Ersatz-Kernkraftwerks in Mühleberg ist nach Ansicht des Grossen Rates auch aus volkswirtschaftlicher und beschäftigungspolitischer Sicht sinnvoll. Für die bernische Volkswirtschaft sind die Arbeitsplätze beim Bau, Betrieb und Unterhalt der Anlage sowie die Steuern der Unternehmen und der Mitarbeitenden von Bedeutung.

Sicherheit ist Bundessache

Für die Beurteilung der Sicherheit sind die Bundesbehörden zuständig. Der Kanton Bern hat keinen Anlass, die Ergebnisse der Beurteilung des Bundes in Frage zu stellen.

Position der Minderheit

Eine Minderheit im Grossen Rat lehnt den Ersatz des Atomkraftwerks Mühleberg ab. Der Bau eines neuen Atomkraftwerks ist ihrer Ansicht nach nicht nötig, weil es eine Deckungslücke beim Strom nicht geben wird. Der zusätzliche Bedarf an Strom kann mit Massnahmen zur Energieeffizienz und mit erneuerbaren Energien abgedeckt oder auf dem Strommarkt aus erneuerbaren Quellen bezogen werden. Mit der Förderung erneuerbarer Energien erzielt der Kanton Bern ein wesentlich höheres Wirtschaftswachstum und schafft deutlich mehr Arbeitsplätze als mit dem Bau eines neuen Atomkraftwerks. Denn das für den Bau und Betrieb nötige Know-how kommt wie der Brennstoff Uran aus dem Ausland. In den Augen der Minderheit ist die Atomkraft mit sehr grossen, nicht tragbaren Risiken verbunden und das Problem der Endlagerung radioaktiver Abfälle weiterhin ungelöst. Der Bau des neuen Atomkraftwerks ist auch deshalb abzulehnen, weil dieser zu einer Zentralisierung der Stromproduktion an einem Standort mit entsprechenden Versorgungsrisiken bei einem allfälligen Störfall führt. Das neue und grössere Atomkraftwerk ist weiter für den Kanton wirtschaftlich nicht tragbar, weil das von ihm ausgehende Risiko bei weitem nicht voll versichert werden kann. Schliesslich setzt der Kanton Bern mit dem Bau eines neuen Atomkraftwerks ein falsches Zeichen für die Schwellenländer und die Länder der Dritten Welt (Weiterverbreitung von Atomwaffen und -abfällen).

Argumente im Grossen Rat für die Vorlage

Der Grosse Rat empfiehlt mit **91** zu **53** Stimmen bei **7 Enthaltungen** den Stimmberechtigten, dem Grossratsbeschluss betreffend die Stellungnahme des Kantons Bern zum geplanten Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg zuzustimmen.

- Der Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg entspricht der Politik des Bundesrates. Die Schweizer Wirtschaft braucht Energiepreise, die zahlbar sind.
- Die Nachfrage nach Strom steigt. Die zu erwartende Stromlücke vergrössert sich trotz Technologiefortschritten. Elektrizität wird immer mehr zu einer Schlüsselenergie.
- Die Notwendigkeit der Förderung erneuerbarer Energien und höherer Energieeffizienz sind unbestritten. Aber Wind, Sonne und Biomasse vermögen die Kernenergie in naher Zukunft nicht zu ersetzen.
- Der Bezug von Strom aus dem Ausland ist aus strategischen Gründen und aus Umweltschutzgründen abzulehnen.
- Wenn in der Schweiz zwei neue Kernkraftwerke gebaut werden sollen, dann eines davon im Kanton Bern.
- Die Reduktion des Treibhausgases CO₂ hat eine höhere Priorität als der Ausstieg aus der Kernenergie.
- Der volkswirtschaftliche Nutzen des Ersatz-Kernkraftwerks ist gross. Es schafft viele neue Arbeitsplätze und Steuereinnahmen.
- Neue Kernkraftwerke sind wirtschaftlich und finanzierbar. Die Mittel kommen von den Stromunternehmen und dem Schweizer Kapitalmarkt.

dafür

91 Stimmen

Argumente im Grossen Rat gegen die Vorlage

- Die Produktion von Atomenergie ist mit nicht verantwortbaren Risiken verbunden. Nur weniger als ein Tausendstel der Schäden werden versichert.
- Das Problem der langfristig sicheren Endlagerung ist weiterhin ungelöst und wird auf künftige Generationen abgeschoben.
- Eine Deckungslücke beim Strom wird es nicht geben. Der zusätzliche Strombedarf wird mit erneuerbaren Energien aus dem In- und Ausland sowie höherer Energieeffizienz abgedeckt.
- Mit der Förderung erneuerbarer Energien und Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz lassen sich im Kanton Bern mehr Arbeitsplätze schaffen.
- Der Uranabbau ist nicht CO₂-neutral, verursacht grosse Umweltschäden und erfolgt unter menschenunwürdigen Arbeitsverhältnissen.
- Von einem «Ersatz-Kraftwerk» zu sprechen ist falsch. Das geplante Werk ist vielmal grösser als das heutige Atomkraftwerk Mühleberg und schafft Überkapazitäten.
- Ein neues Atomkraftwerk kann nur mit staatlicher Hilfe gebaut werden. Der Bau blockiert die Förderung erneuerbarer Energien.

dagegen

53 Stimmen

**Grossratsbeschluss
betreffend Stellungnahme des Kantons Bern
zum Rahmenbewilligungsgesuch für den Ersatz
des Kernkraftwerks Mühleberg**

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

gestützt auf Artikel 79 Absatz 1 Buchstabe c sowie Artikel 61 und 62 der Verfassung des Kantons Bern,

auf Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I.

Stellungnahme an das Bundesamt für Energie

1. Allgemeines

- Der Kanton Bern befürwortet den Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg (EKKM). Er unterstützt damit die Energiestrategie des Bundesrates, die den Bau von Ersatzkernkraftwerken vorsieht.
- Als einer der Standortkantone äussert sich der Kanton Bern nur zum Rahmenbewilligungsgesuch für das Ersatzkernkraftwerk Mühleberg.

2. Versorgungslage und volkswirtschaftliche Bedeutung

- Der Kanton Bern bejaht die Notwendigkeit eines neuen Kernkraftwerkes auf seinem Staatsgebiet, weil er damit einen wichtigen und notwendigen Beitrag zur gesamtschweizerischen Versorgung leisten kann.
- Um die Versorgungssicherheit, das heisst eine ausreichende, verlässliche und preiswerte Stromversorgung, für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Kantons Bern und angrenzender Gebiete – namentlich der Westschweiz – zu gewährleisten, ist der Ersatz des Kernkraftwerks Mühleberg unverzichtbar. Der Strombedarf steigt und die ältesten Kernkraftwerke der Schweiz (Mühleberg und Beznau) müssen stillgelegt werden.
- Mit einem Ersatzkernkraftwerk in Mühleberg kann die inländische und praktisch CO₂-freie Stromproduktion gefördert werden.
- Das Ersatzkernkraftwerk Mühleberg ist für den Kanton Bern volkswirtschaftlich und beschäftigungspolitisch relevant. Für die bernische Volkswirtschaft sind die Arbeitsplätze, die Beschäftigung beim Bau und Unterhalt der Anlage und die Steuern der Unternehmungen sowie der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bedeutung.

3. Sicherheitstechnische Fragen

- Für die Beurteilung der Sicherheit der Kernanlagen sind die Bundesbehörden zuständig. Der Kanton Bern hat keinen Anlass, die positiven Ergebnisse des Gutachtens des Eidgenössischen Nuklearsicherheits-Inspektorats (ENSI) und der Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission für nukleare Sicherheit (KNS) infrage zu stellen.
- Im Rahmen des später durchzuführenden Baubewilligungsverfahrens werden die für den Kanton Bern relevanten sicherheitstechnischen Detailfragen noch zu beantworten sein (insbesondere bezüglich der Intervention bei Störfällen).

4. Raumplanung

- Das EKKM ist mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und dem kantonalen Richtplan des Kantons Bern vereinbar.

5. Umweltaspekte

- Das dafür zuständige kantonale Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE) hat festgestellt, dass der Projekt- und Standortbeschrieb sowie der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Rahmenbewilligungsgesuch des EKKM ausreichen, um die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Stufe des Rahmenbewilligungsverfahrens (1. Stufe UVP) beurteilen zu können. Das AUE kommt gestützt auf die Beurteilungen der für die einzelnen Umweltbereiche zuständigen kantonalen Fachstellen zum Schluss, dass dem Projekt keine unüberwindbaren umweltrechtlichen Hürden entgegenstehen.

6. Beschluss des Grossen Rates

- Die Inhalte dieser Stellungnahme hat der Grosse Rat am 24. November 2010 mit 91:53 Stimmen bei 7 Enthaltungen beschlossen.

II.

Unterstellung unter das obligatorische Referendum

Dieser Beschluss wird gestützt auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe *f* in Verbindung mit Artikel 61 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Bern der obligatorischen Volksabstimmung unterstellt.

Bern, 24. November 2010

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident: *Fischer*

Die Vizestaatsschreiberin: *Aeschmann*

Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (Teilrevision)

1. Vorlage des Grossen Rates

2. Volksvorschlag

Darüber wird abgestimmt

Die Stimmberechtigten entscheiden über eine Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge. Die Gesetzesrevision des Grossen Rates ergänzt die Besteuerungskriterien mit einem Anreizsystem in Form von Vergünstigungen und Zuschlägen zum Kauf von neuen, möglichst energieeffizienten und verbrauchsarmen Personenwagen. Die Revision führt zudem zu einer generellen Steuersenkung von 5,6 Prozent für alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter.

Gegen die Vorlage des Grossen Rates hat das Komitee für eine gerechte Strassenverkehrssteuer den Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» eingereicht. Dieser verlangt eine generelle Steuersenkung für alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter um 33,3 Prozent. Die Vergünstigungen für energieeffiziente Personenwagen werden reduziert und die Zuschläge für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz beseitigt. Zudem sollen die Kosten für die Händlerschilder halbiert werden.

► **Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten**

- die Vorlage des Grossen Rates anzunehmen und
- den Volksvorschlag abzulehnen.

Der Grosse Rat hat im November 2009 die Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge mit 105 gegen 22 Stimmen bei 14 Enthaltungen angenommen.

Den Volksvorschlag empfiehlt er mit 99 gegen 35 Stimmen bei 0 Enthaltungen abzulehnen.

Was ist ein Volksvorschlag?

Bei Gesetzesvorlagen und Grundsatzbeschlüssen des Grossen Rates können 10 000 Stimmberechtigte des Kantons Bern einen Änderungsvorschlag – den Volksvorschlag – als Variante einbringen.

Kommt der Volksvorschlag zustande, werden sowohl die Vorlage des Grossen Rates als auch der Volksvorschlag den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet. Die Stimmberechtigten können eine der beiden Vorlagen annehmen und die andere ablehnen. Sie können auch beide Vorlagen annehmen oder ablehnen.

Erhalten an der Urne beide Vorlagen eine Ja-Mehrheit, entscheidet die Stichfrage darüber, welche Vorlage in Kraft gesetzt wird. Bei einem doppelten Nein bleibt das heute geltende Gesetz in Kraft.

Das Wichtigste in Kürze

Die Besteuerung der Strassenfahrzeuge beruht heute auf der Grundlage des Gesamtgewichts. Je höher das Gewicht, desto höher die Steuer.

Vorlage des Grossen Rates

Bei der Vorlage des Grossen Rates steht die Lenkungswirkung beim Kauf von Neufahrzeugen im Vordergrund. Es ist vorgesehen, dass energieeffiziente und verbrauchsarme Personenwagen, während dem laufenden und den drei folgenden Jahren ab der ersten Inverkehrsetzung steuerlich begünstigt werden. Fahrzeuge der Energieeffizienz-Kategorie A sollen um 60 bis 80 Prozent, solche der Kategorie B um 20 bis 40 Prozent steuerlich entlastet werden. Neue Fahrzeuge mit hohem Verbrauch und Schadstoffausstoss (Kategorien E, F und G) sollen demgegenüber auf Dauer stärker belastet werden (unbefristete Zuschläge bis 60 Prozent). Vergünstigungen und Zuschläge wirken weitgehend haushaltsneutral.

Bei leichten Motorwagen, die vor 20 Jahren oder mehr in Verkehr gesetzt wurden, ist ein Zuschlag von 20 bis 40 Prozent vorgesehen. Diese Fahrzeuge entsprechen den heutigen ökologischen Anforderungen nicht mehr. Ausgenommen von dieser Regelung sind Veteranenfahrzeuge, welche die Normalsteuer bezahlen. Bereits in Verkehr stehende Elektrofahrzeuge sollen von einer dauernden Ermässigung von 60 bis 80 Prozent profitieren.

Die heutige Grundsteuer soll zudem von 36 Rappen auf 34 Rappen pro Kilogramm

gesenkt werden. Dies entspricht einer Senkung um 5,6 Prozent. Der dadurch entstehende jährlich wiederkehrende Steuerausfall beträgt ab 2012 für den Kanton Bern rund 20 Millionen Franken.

Volksvorschlag

Gegen die Vorlage des Grossen Rates reichte das Komitee für eine gerechte Strassenverkehrssteuer den Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» ein. Im Vordergrund steht die Senkung der Motorfahrzeugsteuern.

Der Volksvorschlag weist folgende Abweichungen zum Vorschlag des Grossen Rates auf:

- Die Grundsteuer soll von 36 Rappen auf 24 Rappen pro Kilogramm gesenkt werden. Dies entspricht einer Senkung von 33,3 Prozent.
- Senkung der Steuer bei Händlerschildern für Motorwagen (Garagennummern) von 1000 Franken auf 500 Franken.
- Energie- und emissionseffiziente Fahrzeuge der beiden besten Kategorien und Fahrzeuge mit elektrischem Batterieantrieb werden während dem laufenden und den folgenden drei Jahren ab der ersten Inverkehrsetzung steuerlich um 40 bzw. 20 Prozent begünstigt (60 Prozent für Elektrofahrzeuge).
- Für Fahrzeuge der anderen Effizienz-kategorien sowie für Fahrzeuge, die 20 Jahre und älter sind, werden keine Zuschläge erhoben.

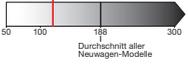
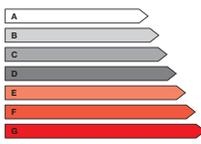
Der dadurch entstehende jährlich wiederkehrende Steuerausfall beträgt ab 2012 für den Kanton Bern rund 120 Millionen Franken.

Ausgangslage

energieEtikette

Wer heute einen energie- und klimabewussten Kaufentscheid treffen will, findet auf der energieEtikette für neue Personenwagen alle wichtigen Informationen zum Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss. Sie informiert zudem bei einem Dieselfahrzeug, ob es mit Partikelfilter ausgerüstet ist.

Mit der Effizienz-Kategorie gibt die Etikette zudem Auskunft über den relativen Verbrauch eines Personenwagens. Die Etikette teilt alle angebotenen Fahrzeuge in sieben Effizienz-kategorien von A bis G ein. Dank der relativen Beurteilung können Fahrzeuge aller Grössenklassen unter sich verglichen werden. Die beste Effizienz-kategorie A kann sowohl von kleinen und leichten wie auch von grösseren Fahrzeugen erreicht werden.

energieEtikette	
Marke Typ Treibstoff Getriebe Leergewicht	Benzin Manuell 1271 kg
Treibstoffverbrauch Durchschnitt: gemessen nach den Vorschriften der EG-Richtlinie 80/1268/EWG CO₂-Emissionen CO ₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas	5,2 Liter / 100 km 121 Gramm / km 
Energieeffizienz Treibstoffverbrauch verglichen mit allen angebotenen Fahrzeugmodellen gleichen Gewichts 	
<small>Informationen zum Treibstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter www.energieetikette.ch abrufbar. Der Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.</small>	

Ökologischer Handlungsbedarf

Die zunehmende Klimaproblematik erfordert umfassende Massnahmen zur Senkung von Verbrauch und CO₂-Ausstoss bei Motorfahrzeugen. Gefordert sind dabei nicht nur Autohersteller und Politik, sondern vor allem auch die Fahrzeughalterinnen und -halter.

Fakten zum Neuwagenkauf

Der Kauf eines Motorfahrzeugs erfolgt selten nur rein rational, auch emotionale Aspekte spielen eine Rolle, was Studien der ETH Zürich aufzeigen. Beim Vergleich innerhalb von Europa sind die neuzugelassenen Personenwagen in der Schweiz am grössten, am schwersten und am stärksten motorisiert und weisen damit die höchsten CO₂-Emissionen auf. Hinsichtlich Umweltbelastung, Energieverbrauch und CO₂-Emissionen ist der Neuwagenkauf von grosser Bedeutung. Die durchschnittliche Gebrauchsdauer eines Fahrzeuges beträgt elf Jahre oder 160 000 Kilometer.

Die Käuferinnen und Käufer können heute aus einer breiten Palette von Fahrzeugen des gleichen Typs und gleichen Aussehens wählen und sich für ein mehr oder weniger energieeffizientes Fahrzeug entscheiden. Die Energieeffizienz sinkt und steigt je nach Motorisierung des Fahrzeuges. Da Energieeffizienz und CO₂-Ausstoss einen direkten Zusammenhang aufweisen, kann beim Kauf eines Fahrzeuges nicht nur beim Treibstoffverbrauch, sondern auch bei den für den Treibhauseffekt relevanten Abgasen eine positive Wirkung erzielt werden. Entscheidend ist, dass sich die Konsumentinnen und Konsumenten bewusst sind, wie wichtig der Neuwagenkauf aus energetischer Sicht ist.

Hohe Fahrzeugsteuern im Kanton Bern

Der Kanton Bern weist im gesamtschweizerischen Vergleich hohe Fahrzeugsteuern auf. Dies gilt zwar nicht für alle Fahrzeugarten bzw. Gewichts- und Leistungsbereiche. Es trifft aber für die Mehrheit der Klein- und Mittelklassfahrzeuge zu. Dagegen liegt der Kanton Bern bei den ökologisch problematischen, leistungsstarken und schweren geländegängigen Personenwagen (SUV) mit den Steuern verglichen mit anderen Kantonen im unteren Bereich.

In den meisten Kantonen ist eine Anpassung der Motorfahrzeugbesteuerung bereits umgesetzt oder zumindest in Diskussion. Dabei spielen Energieverbrauch und CO₂-Emissionen immer eine wesentliche Rolle. Zum Teil werden die Steuern für leistungsstarke und schwere Fahrzeuge dabei massiv erhöht.

Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern machen rund 5 Prozent der jährlichen Betriebskosten eines Fahrzeuges aus. Durch den Gebrauch eines energieeffizienten und verbrauchsarmen Fahrzeuges können die Treibstoffkosten massgeblich gesenkt werden.

Die heutigen Steuertarife sind auch Ausdruck der seit Beginn der Neunziger Jahre angespannten finanziellen Lage des Kantons Bern.

Finanzpolitische Ausgangslage

Die Finanzpolitik des Kantons Bern befindet sich aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise sowie drohender Zusatzbelastungen in einer schwierigen Situation. Die aktuelle Planung geht ab dem Jahr 2012 von Defiziten in der Laufenden Rechnung und erheblichen Finanzierungsfehlbeträgen im Umfang von jährlich mehreren 100 Millionen Franken aus. Die Verschuldung des Kantons Bern liegt trotz kontinuierlichem Schuldenabbau nach wie vor bei rund 6,5 Milliarden Franken. Die guten Rechnungsabschlüsse der letzten Jahre sind zu einem erheblichen Teil der stabilen Konjunkturlage sowie der tiefen Zinslast zu verdanken.

Da die Steuereinnahmen jeweils verzögert auf den Gang der Wirtschaft reagieren, werden die Folgen der Wirtschaftskrise auch in den kommenden Jahren zu spüren sein. Dazu kommen bedeutende Zusatzbelastungen, die durch den Kanton nicht direkt beeinflusst werden können: Die Teilrevision des Krankenversicherungsgesetzes sowie die Neuordnung der Pflegefinanzierung führen für den Kanton Bern zu Mehrkosten von rund 300 Millionen Franken pro Jahr. Wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise werden auch die Sozialversicherungen stärker belastet und die Ausgaben im Sozialbereich steigen. Darüber hinaus soll auch weiterhin am deutlich über dem Niveau der vergangenen Jahre liegenden Investitionsvolumen festgehalten und damit ein Beitrag zur Stabilisierung der Konjunktur geleistet werden. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat die Erarbeitung eines Entlastungspaketes in der Größenordnung von 200 Millionen Franken

beschlossen, um damit die drohende – strukturell bedingte – Neuverschuldung zu begrenzen.

Investitionsbedarf im Strassenverkehr

Die Erträge der Motorfahrzeugsteuer werden hauptsächlich für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen verwendet. Die Prognosen zeigen, dass der Mittelbedarf für Strassenbau und -unterhalt in den nächsten Jahren weiter ansteigt. Budgetkürzungen können dazu führen, dass wichtige Strassenbauvorhaben und Erneuerungsarbeiten nicht oder nur verzögert realisiert werden können. Viele Strassen und Kunstbauten müssen in den nächsten Jahren dringend saniert werden. Grund dafür sind unter anderem die zunehmende Verkehrsbelastung und durch Naturgefahren verursachte Schäden. Wenn mit den Unterhaltsarbeiten zu lange gewartet wird, besteht die Gefahr, dass die Sanierungskosten später umso höher ausfallen werden. In den nächsten Jahren möchte der Kanton Bern zudem wichtige und kostenintensive Ausbauprojekte sowie zahlreiche Lärmschutz-, Verkehrssicherheits- und Langsamverkehrsmassnahmen realisieren. Können diese wichtigen Investitionen in die Strasseninfrastruktur nicht getätigt werden, drohen mehr Staus, mehr Belastungen für die Bevölkerung und eine Verschlechterung der Standortqualität des Kantons Bern. Die Gemeinden sind mit 4 Prozent am Reinertrag der Motorfahrzeugsteuern beteiligt. Sinkt dieser Reinertrag, erhalten die Gemeinden weniger Kantonsgelder für den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen.

Die Vorlage des Grossen Rates

Ökologisches Besteuerungsmodell ECOTAX

Das Besteuerungsmodell orientiert sich, ausgehend von den heute bekannten Bemessungskriterien für die Fahrzeugsteuern (Gesamtgewicht, Anzahl Tage der Zulassung zum Verkehr), zusätzlich an den eidgenössisch festgelegten Energieeffizienzkategorien, die beim Verkauf von Neufahrzeugen zur Anwendung gelangen. Durch die Gesetzesänderung sollen Neuwagenkäuferinnen und Neuwagenkäufer einen Anreiz erhalten, sich für ein möglichst energieeffizientes Fahrzeug zu entscheiden.

Um eine Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf zu erzielen, gelten Vergünstigungen und Zuschläge bei den Effizienzkategorien nur für Personenwagen, die ab dem 1. Januar 2012 neu in Verkehr gesetzt werden. Bereits in Verkehr stehende

Fahrzeuge – mit Ausnahme der Elektrofahrzeuge und der über 20-jährigen Fahrzeuge – sind von Zuschlägen oder Vergünstigungen nicht betroffen (Details zu den Übergangsfristen vgl. Seite 20).

Da sich die Fahrzeuge umwelttechnisch ständig verbessern, werden die gewährten Vergünstigungen zeitlich befristet. Zuschläge für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz werden demgegenüber auf Dauer erhoben. Der Regierungsrat legt durch Verordnung die Höhe der Ermässigungen und Zuschläge innerhalb des gesetzlichen Rahmens sowie die Geltungsdauer der Ermässigungen fest.

Der Regierungsrat sieht vor, dass die Vergünstigungen zeitlich für das laufende sowie drei weitere Jahre ab der ersten Inverkehrsetzung gelten sollen. Zuschläge für Personenwagen, die nach dem Inkraftsetzungsdatum erstmals in Verkehr gesetzt werden, werden zeitlich unbegrenzt erhoben.

Die Höhe der Vergünstigungen und Zuschläge soll wie folgt festgelegt werden:

A	Effizienzkategorie A	Steuerermässigung	80 Prozent
B	Effizienzkategorie B	Steuerermässigung	20 Prozent
C	Effizienzkategorie C	Normalsteuer	
D	Effizienzkategorie D	Normalsteuer	
E	Effizienzkategorie E	Steuerzuschlag	20 Prozent
F	Effizienzkategorie F	Steuerzuschlag	40 Prozent
G	Effizienzkategorie G	Steuerzuschlag	60 Prozent

Alle Elektrofahrzeuge sollen unbefristet in den Genuss einer Vergünstigung von 80 Prozent kommen.

Bei leichten Motorwagen, die vor 20 Jahren oder mehr in Verkehr gesetzt wurden, soll ein unbefristeter Zuschlag von 30 Prozent erhoben werden. Diese Fahrzeuge entsprechen aufgrund ihres Alters den heutigen ökologischen Anforderungen nicht mehr. Von dieser Regelung ausgenommen sind Veteranenfahrzeuge.

Alle Fahrzeughalter kommen in den Genuss der generellen Steuersenkung von 5,6 Prozent.

Ökologische Wirkung der Vorlage des Grossen Rates

Der Kanton Bern weist 2010 einen Personenwagenbestand von 482 065 auf, dies entspricht einem Anteil von rund 12 Prozent am Gesamtbestand an Personenwagen in der Schweiz. Durch die Umsetzung der Vorlage des Grossen Rates werden die CO₂-Emissionen der Neuzulassungen um zirka 2,2 Prozent reduziert, d. h. um 20 000 Tonnen CO₂ jährlich.

Mit der Gesetzesänderung beabsichtigt der Grosse Rat, gegenüber der Bevölkerung und namentlich gegenüber den Käuferinnen und Käufern von neuen Motorfahrzeugen ein politisches Zeichen zu setzen. Käuferinnen und Käufer von energieeffizienten Neufahrzeugen sollen für ihren Beitrag an die Umwelt steuerlich entlastet werden. Durch Vergünstigungen und Zuschläge sollen die Käuferinnen und Käufer den Kaufentscheid zugunsten eines energieeffizienteren Fahrzeuges fällen.

Der Kanton Bern hat im Jahr 2005 eine Ständesinitiative eingereicht, welche eine Differenzierung der Automobilsteuern auf Bundesebene nach Energieeffizienz fordert. Die Vorlage des Grossen Rates unterstützt diese Wirkung.

Finanzielle Auswirkungen der Vorlage des Grossen Rates

Vergünstigungen und Zuschläge aufgrund des ökologischen Besteuerungsmodells gestalten sich praktisch haushaltsneutral.

Der Grosse Rat sieht indessen zusätzlich eine Reduktion der Grundsteuer von 36 Rappen auf 34 Rappen pro Kilogramm Gesamtgewicht vor. Dies entspricht einer Senkung der Steuern um 5,6 Prozent. Dabei kommen alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter in den Genuss dieser Erleichterung. Der dadurch entstehende jährlich wiederkehrende Steuerausfall beträgt ab 2012 für den Kanton rund 20 Millionen Franken. Diese generelle Steuerreduktion erachtet der Grosse Rat als finanzpolitisch verkraftbar.

Der Volksvorschlag

Grundsätzliches

Gegen die Vorlage des Grossen Rates hat das Komitee für eine gerechte Strassenverkehrssteuer den Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» eingereicht. Das Komitee stellt fest, dass die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Bern seit Jahrzehnten zu den höchsten in der Schweiz gehören. In den umliegenden Kantonen sei die Strassenverkehrssteuer heute bis 50 Prozent günstiger als im Kanton Bern. Das Komitee erachtet dies als ungerecht und unverhältnismässig und die vom Grossen Rat beschlossene Reduktion der Normalsteuer von lediglich 5,6 Prozent als zu gering.

Gegenüber dem Beschluss des Grossen Rates sollen die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Kanton Bern steuerlich erheblich entlastet werden. Angestrebt wird eine Senkung der Steuer auf die Höhe des schweizerischen Durchschnitts. Die ökologische Lenkung des Kaufverhaltens basiert auf Vergünstigungen für energieeffiziente Personenwagen der Kategorien A und B sowie Fahrzeuge mit elektrischem Batterieantrieb. Zuschläge für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz werden keine erhoben. Die Steuern für Händlerschilder bei Motorwagen werden halbiert.

Ökologische Wirkung des Volksvorschlags

Durch den Verzicht auf Zuschläge für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz sowie die Halbierung der Vergünstigung bei Fahrzeugen der Effizienzklasse A entwickelt der Volksvorschlag nur eine geringe ökologische Wirkung. Der Anreiz entfällt, sich für ein umweltfreundliches Auto zu entscheiden, um dadurch zur Reduktion der CO₂-Emissionen bzw. des Energieverbrauchs beizutragen. Der Kanton Bern wird im Bereich der ökologisch problematischen, leistungsstarken und schweren geländegängigen Personenwagen (SUV) im interkantonalen Vergleich äusserst attraktive Steuern aufweisen.

Finanzielle Auswirkungen des Volksvorschlags

Durch die Senkung der Steuern um 33,3 Prozent sowie die zusätzlichen Vergünstigungen rechnet der Kanton Bern ab 2012 mit jährlich wiederkehrenden Steuerausfällen von rund 120 Millionen Franken.

Unterschiede zwischen der Vorlage des Grossen Rates und des Volksvorschlages

Um eine Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf zu erzielen, gelten in beiden Fällen Vergünstigungen bei den Effizienz kategorien nur für Personenwagen, die ab dem 1. Januar 2012 neu in Verkehr gesetzt werden. Zuschläge kennt nur die Vorlage des Grossen Rates.

	Vorlage des Grossen Rates	Volksvorschlag
Grundsatz der Steuer	Senkung von 36 auf 34 Rappen pro Kilogramm; Senkung um 5,6 %	Senkung von 36 auf 24 Rappen; Senkung um 33,3 %
Jährliche Steuerausfälle	20 Millionen Franken	120 Millionen Franken
Ökologische Lenkungs-massnahmen	Bonus- / Malus-System	Abgeschwächtes Bonus-System; Verzicht auf Malus
Grundlage für die Berechnung von Bonus / Malus	energieEtikette des Bundes	energieEtikette des Bundes
Steuer für Händlerschilder bei Motorwagen (Garagennummern)	unverändert 1000 Franken	Senkung auf 500 Franken
Kompetenz zur Festlegung des Bonus / Malus	Regierungsrat auf Verordnungsstufe	Grosser Rat mit Gesetzes-änderung
	60–80 % Vergünstigung ¹	40 % Vergünstigung ¹
	20–40 % Vergünstigung ¹	20 % Vergünstigung ¹
	Normalsteuer	Normalsteuer
	Normalsteuer	Normalsteuer
	bis 20 % Zuschlag ²	Normalsteuer
	20–40 % Zuschlag ²	Normalsteuer
	40–60 % Zuschlag ²	Normalsteuer
20 Jahre alte Fahrzeuge	20–40 % Zuschlag ²	Normalsteuer
Vergünstigung für Fahrzeuge mit elektrischem Batteriebetrieb	60–80 % unbefristet; auch für Fahrzeuge, die bereits in Verkehr sind	60 % befristet für neu gekaufte Fahrzeuge ¹

¹ Eine Vergünstigung wird ab dem Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung für das laufende und die drei folgenden Jahre gewährt.

² Ein Steuerzuschlag für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz wird zeitlich unbegrenzt erhoben.

Im Anhang (Seite 24/25) dieser Abstimmungsbotschaft befindet sich eine Übersicht mit Beispielen, wie sich Bonus oder Malus bei Annahme der Vorlage des Grossen Rates oder bei Annahme des Volksvorschlages bei einzelnen Fahrzeugtypen auswirken.

Wann treten die Neuerungen in Kraft?

Die ursprüngliche Vorlage des Grossen Rates sollte per 1. Januar 2011 in Kraft treten. Sie sah zudem eine Übergangsbestimmung für Neuzulassungen ab 1. August 2010 vor. Der Volksvorschlag hat diese Termine übernommen. Da die Volksabstimmung erst am 13. Februar 2011 erfolgen kann, tritt die Gesetzesänderung frühestens per 1. Januar 2012 in Kraft. Dies ist durch die nötige Vorlaufzeit für die technische und organisatorische Umsetzung bedingt sowie aufgrund der Tatsache, dass die Motorfahrzeugsteuern für das jeweilige Kalenderjahr bereits im Voraus erhoben werden.

Durch eine Übergangsbestimmung wird ein Rabatt für die Jahre 2012, 2013 und 2014 auch für umweltschonende Fahrzeuge gewährt, die ab dem 1. Juni 2011 erstmals in Verkehr gesetzt werden und am 1. Januar 2012 die dannzumal geltenden Voraussetzungen für eine Vergünstigung nach wie vor erfüllen.

Der Grosse Rat hat die dafür notwendigen gesetzlichen Anpassungen in der Sptember-session 2010 verabschiedet. Ein Referendum ist nicht ergriffen worden.

Stellungnahme des Referendumskomitees

Die Strassenverkehrssteuern (Autosteuern) im Kanton Bern sind viel zu hoch!

Seit Jahrzehnten werden im Kanton Bern von den höchsten Motorfahrzeugsteuern der Schweiz erhoben (Rang 24 von 26 Kantonen). In den meisten umliegenden Kantonen belaufen sich die Strassensteuern nur knapp auf die Hälfte.

Beispiel für das Jahr 2010:

Die Steuern für einen VW Golf Plus 1,4 TSI betragen im Kanton Bern 667 Franken! Derweil bezahlt man im Aargau nur 228 Franken, in Luzern 309 Franken, in Solothurn 304 Franken und im Wallis 175 Franken.

Der Volksvorschlag bringt eine generelle Steuersenkung von 33 Prozent – für alle!

Das heisst eine Reduktion um einen Drittel. Pro 1000 Kilogramm Fahrzeug-Gesamtgewicht sinkt die Steuerbelastung bei Annahme des Volksvorschlages von 360 Franken auf 240 Franken.

Der Gesetzesentwurf des Parlaments hat dagegen lediglich eine Reduktion von 360 Franken auf 340 Franken vorgesehen.

Unfaire Panikmache – für die Strasse ist genug Geld vorhanden!

Bei einer Annahme des Volksvorschlages stehen auch in Zukunft immer noch genügend finanzielle Mittel für den Strassenbau und den Strassenunterhalt zur Verfügung. Tatsache ist, dass in der Vergangenheit weniger als die Hälfte der jährlich im Kanton Bern eingeforderten 330 Millionen Franken für die «Strasse» verwendet wurde. Es gibt in unserem Kanton dazu keine detaillierte Strassenrechnung!

Die hoch gepriesene Ökosteuern ist Augenwischerei!

Die in der neuen Gesetzgebung vorgesehenen Vergünstigungen werden nur für drei bis vier Jahre gewährt. Danach werden wieder die hohen Steuern erhoben. Bereits nach weiteren drei Jahren ist die Öko-Vergünstigung verpufft, und Besitzerinnen und Besitzer der Fahrzeuge der Effizienzklasse A (Ökorabatt 80 Prozent!) bezahlen höhere Steuern als bei der Annahme des gerechteren Volksvorschlages. Auch der Volksvorschlag sieht Vergünstigungen für energieeffiziente Fahrzeuge vor: Kategorie A um 40 Prozent und Kategorie B um 20 Prozent. Diese Reduktion wird zusätzlich zur generellen Steuersenkung von 33 Prozent gewährt.

Keine ungerechten Strafsteuern im Kanton Bern!

Mit dem neuen Gesetzesentwurf soll bei Fahrzeugen der Energieeffizienz-Kategorie E, F und G ein zeitlich unbefristeter Steuerzuschlag von bis zu 60 Prozent erhoben werden! Viele Halterinnen und Halter von grossen und schweren Allradfahrzeugen, Grossraumfahrzeugen und Fahrzeugen für schweren Anhängerbetrieb werden mit dieser Strafsteuer extrem stark zur Kasse gebeten. Das ist ungerecht.

Fragwürdige Altersguillotine!

Ein Steuerzuschlag von 30 Prozent für Fahrzeuge, die älter als 20 Jahre sind, ist reine Schikane. Eine solche Zusatzsteuer für ältere Fahrzeuge gibt es bisher nur in zwei Kantonen.

Ja zum Volksvorschlag!

Bei Annahme des Volksvorschlages werden Millionen Franken an übertriebenen Strassensteuern nicht mehr durch den Staat zweckentfremdet und bleiben im Portemonnaie der Stimmberechtigten. Dieses Geld entlastet direkt die schon strapazierten Haushaltsbudgets des Berner Volkes.

Argumente für die Vorlage des Grossen Rates

Der Grosse Rat hat der Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge mit **105** gegen **22** Stimmen bei **14 Enthaltungen** zugestimmt.

- Käuferinnen und Käufer eines verbrauchsarmen und energieeffizienten Fahrzeuges werden für ihren ökologischen Beitrag mit einem steuerlichen Bonus belohnt.
- Mit der Entlastung (Bonus) für energieeffiziente, verbrauchsarme Fahrzeuge und der zusätzlichen Belastung (Malus) für ineffiziente, ökologisch problematische Fahrzeuge kann die Änderung des Gesetzes haushaltneutral umgesetzt werden.
- Das Bonus-/Malussystem hat eine Lenkungswirkung beim Kauf eines Autos. Dadurch sollen die CO₂-Emissionen um 20 000 Tonnen pro Jahr gesenkt werden.
- Die moderate Senkung der Grundsteuer ist auch aus finanzpolitischer Sicht für den Kanton verkraftbar.
- Andere Kantone haben in den letzten Jahren ökologische Kriterien für die Motorfahrzeugsteuern angewendet und gute Erfahrungen gemacht.
- Von der moderaten Senkung der Grundsteuer profitieren alle Besitzerinnen und Besitzer, unabhängig von der Energieeffizienz des Fahrzeugs.
- Alle Elektrofahrzeuge profitieren dauerhaft von einer Vergünstigung.

Argumente für den Volksvorschlag

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten mit **99** gegen **35** Stimmen bei **0 Enthaltungen** den Volksvorschlag abzulehnen.

- Mit der generellen Senkung der Motorfahrzeugsteuer um einen Drittel rückt Bern ins Mittelfeld der Kantone vor.
- Jede Autofahrerin und jeder Autofahrer profitiert von der Senkung der Grundsteuer direkt, und private Klein- und Mittelbetriebe werden steuerlich entlastet.
- Für grosse, familien- und gewerbefreundliche Fahrzeuge wird generell kein Zuschlag erhoben.
- Besitzerinnen und Besitzer von Fahrzeugen, die über 20 Jahre alt sind, werden nicht durch einen Zuschlag zusätzlich belastet.
- Die Steuern für die Händlerschilder an Motorfahrzeugen werden halbiert.
- Die Einnahmen reichen auch nach der Senkung der Motorfahrzeugsteuer um einen Drittel für den Bau und den Unterhalt von Strassen aus.
- Der Volksvorschlag sieht eine leichte steuerliche Entlastung für die umweltfreundlichsten Fahrzeuge vor.

Anhang – Beispiele verschiedener Fahrzeugarten

Die Übersicht auf der folgenden Doppelseite zeigt anhand von Beispielen, wie sich Bonus, Malus sowie die Steuersenkung bei Annahme der Vorlage des Grossen Rates oder des Volksvorschlags für verschiedene Fahrzeugklassen auswirken.

Lesebeispiel:

Ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse der Energieeffizienzklasse A hat einen Gesamtverbrauch von 4,5 Litern Diesel. Aufgrund des Fahrzeug-Gesamtgewichts beträgt die Jahressteuer bisher 635.90 Franken. Bei der Vorlage des Grossen Rates sind während den ermässigten Jahren (80 Prozent Ermässigung) 120.10 Franken zu entrichten. Nach Ablauf der drei rabattberechtigten Jahre gilt die Normalsteuer von 600.55 Franken.

Bei Annahme des Volksvorschlags ergibt sich während den drei ermässigten Jahren (40 Prozent Ermässigung) und aufgrund der generellen Steuersenkung von 33,3 Prozent eine Jahressteuer von 254.35 Franken. Nach Ablauf der rabattberechtigten Jahre ist die Normalsteuer zu entrichten, was beim Volksvorschlag jährlich 423.95 Franken ergibt.

Das gleiche Fahrzeug in der stärksten Motorisierung verbraucht 8,5 Liter Benzin, was der Energieeffizienzklasse E entspricht. Bisher beträgt die Jahressteuer für dieses Fahrzeug 678 Franken.

Gemäss Vorlage des Grossen Rates ist für das Fahrzeug aufgrund der schlechteren Energieeffizienz ein unbefristeter Zuschlag von 40 Prozent vorgesehen, was eine jährliche Gesamtsteuer von 768.40 Franken ergibt.

Bei Annahme des Volksvorschlages müsste nach der generellen Steuersenkung von 33,3 Prozent die Normalsteuer von 452 Franken entrichtet werden.

Übersicht

Erklärung: Die unterschiedlichen Steuerbeträge innerhalb des gleichen Fahrzeugtyps hängen mit den Unterschieden von Gewicht und Motorisierung zusammen.

Effizienzklasse	A	B	C
Besteuerungsmodell Grosser Rat (ECOTAX)	80% Vergünstigung ¹ / Normalsteuer ²	20% Vergünstigung ¹ / Normalsteuer ²	Normalsteuer ²
Volksvorschlag	40% Vergünstigung ¹ / Normalsteuer ³	20% Vergünstigung ¹ / Normalsteuer ³	Normalsteuer ³

Kleinwagen

Gesamtverbrauch / CO ₂ -Ausstoss	4,4 l Diesel/117	5,5 l Benzin/129	5,8 l Benzin/135
Jahressteuer bisher	563.05	542.30	536.70
ECOTAX ¹ / Normalsteuer ²	106.35 / 531.75	409.75 / 512.15	506.90
Volksvorschlag ¹ / Normalsteuer ³	225.20 / 375.35	289.25 / 361.55	357.80

Untere Mittelklasse

Gesamtverbrauch / CO ₂ -Ausstoss	4,5 l Diesel/119	5,7 l Benzin/134	6,4 l Benzin/149
Jahressteuer bisher	635.90	604.90	592.50
ECOTAX ¹ / Normalsteuer ²	120.10 / 600.55	457.05 / 571.30	559.60
Volksvorschlag ¹ / Normalsteuer ³	254.35 / 423.95	322.60 / 403.25	395.00

Mittelklasse

Gesamtverbrauch / CO ₂ -Ausstoss	4,5 l Diesel/119	6,3 l Benzin/146	6,8 l Benzin/159
Jahressteuer bisher	649.85	629.70	635.90
ECOTAX ¹ / Normalsteuer ²	122.75 / 613.75	475.75 / 594.70	600.55
Volksvorschlag ¹ / Normalsteuer ³	259.95 / 433.25	335.85 / 419.80	423.95

Van

Gesamtverbrauch / CO ₂ -Ausstoss	5,3 l Diesel/139	5,7 l Diesel/152	6,7 l Benzin/159
Jahressteuer bisher	712.55	712.55	691.30
ECOTAX ¹ / Normalsteuer ²	134.60 / 672.95	538.35 / 672.95	652.90
Volksvorschlag ¹ / Normalsteuer ³	285.00 / 475.05	380.05 / 475.05	460.85

Geländewagen

Gesamtverbrauch / CO ₂ -Ausstoss	–	8,2 l Benzin/193	7,4 l Diesel/195
Jahressteuer bisher	–	912.05	898.75
ECOTAX ¹ / Normalsteuer ²	–	689.10 / 861.40	848.80
Volksvorschlag ¹ / Normalsteuer ³	–	486.45 / 608.05	599.15

¹ Die Vergünstigung wird ab dem Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Jahr und die drei folgenden Jahre gewährt. Nach Ablauf ist die Normalsteuer zu entrichten.

² Normalsteuer nach der Steuersenkung um 5,6%

³ Normalsteuer nach der Steuersenkung um 33,3%

⁴ Der Steuerzuschlag (nach der Steuersenkung von 5,6%) für Fahrzeuge mit schlechterer Energieeffizienz wird zeitlich unbegrenzt erhoben.

⁵ Gemäss Volksvorschlag kein Zuschlag für übermotorisierte Fahrzeuge.

D	E	F	G
Normalsteuer ²	20% Zuschlag ⁴	40% Zuschlag ⁴	60% Zuschlag ⁴
Normalsteuer ³	Normalsteuer ⁵	Normalsteuer ⁵	Normalsteuer ⁵
7,5 l Benzin/179	7,3 l Benzin/173	8,2 l Benzin/190	–
578.55	566.15	573.90	–
546.40	641.65	758.80	–
385.70	377.45	382.60	–
7,5 l Benzin/175	8,5 l Benzin/199	–	–
635.90	678.00	–	–
600.55	768.40	–	–
423.95	452.00	–	–
8,1 l Benzin/188	8,5 l Benzin/205	9,1 l Benzin/212	12,4 l Benzin/290
685.95	705.90	709.90	709.90
647.85	800.00	938.65	1072.75
457.30	470.60	473.25	473.25
7,4 l Benzin/168	8,5 l Benzin/204	–	9,5 l Benzin/228
704.60	725.85	–	720.55
665.45	822.65	–	1088.85
469.75	483.90	–	480.35
9,3 l Diesel/244	10,5 l Benzin/245	–	14,9 l Benzin/358
898.75	893.45	–	904.10
848.80	1012.60	–	1366.20
599.15	595.65	–	602.75

Quellen: Verbrauchskatalog 2010, herausgegeben vom Touring Club Schweiz (TCS) und EnergieSchweiz sowie Fahrzeugliste des Bundesamts für Energie. Modelländerungen vorbehalten (es ist möglich, dass in der Zwischenzeit nicht mehr alle Fahrzeuge in der Schweiz angeboten werden).

**Gesetz
über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge
(BSFG)
(Änderung)**

*Der Grosse Rat des Kantons Bern,
auf Antrag des Regierungsrates,
beschliesst:*

I.

Das Gesetz vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) wird wie folgt geändert:

Art. 5 ^{1 bis 3} Unverändert.

⁴ Neben der Normalsteuer können zur Förderung eines verbrauchs-, energie- und emissions-effizienten Motorfahrzeugbestands Vergünstigungen ausgerichtet oder Zuschläge erhoben werden.

Art. 6 Als Steuerperiode gilt das Kalenderjahr.

Art. 7 ¹ «0,36 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,34 Franken je Kilogramm».

² Unverändert.

Art. 8 ¹ «0,36 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,34 Franken je Kilogramm».

^{2 bis 5} Unverändert.

Art. 9 Für ein Kleinmotorrad oder Motorrad beträgt die Grundsteuer für die ersten 1000 Kilogramm 0,34 Franken je Kilogramm.

Art. 10 ¹ «0,18 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,17 Franken je Kilogramm».

^{2 bis 4} Unverändert.

Art. 11 ¹ «0,18 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,17 Franken je Kilogramm».

² Unverändert.

Vergünstigungen
und Zuschläge

Art. 12a (neu) ¹Besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffiziente Fahrzeuge werden steuerlich begünstigt, ineffiziente mit einem Zuschlag belastet.

² Grundlage für die Festlegung der massgeblichen Verbrauchs-, Energie- und Emissionseffizienz (Effizienzkatégorien) bildet das Effizienzbewertungssystem des Bundes.

³ Die ab dem 1. Januar 2011 erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge werden wie folgt begünstigt oder belastet (Prozent der Normalsteuer):

Effizienzkatégorie A	Steuerermässigung	60 bis 80 Prozent
Effizienzkatégorie B	Steuerermässigung	20 bis 40 Prozent
Effizienzkatégorie E	Steuerzuschlag	bis 20 Prozent
Effizienzkatégorie F	Steuerzuschlag	20 bis 40 Prozent
Effizienzkatégorie G	Steuerzuschlag	40 bis 60 Prozent

⁴ Die Vergünstigung für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Batterieantrieb beträgt 60 bis 80 Prozent der Normalsteuer.

⁵ Motorfahrzeuge, die der Normalsteuer nach Artikel 7 und 9 unterliegen und zum Zeitpunkt ihrer Bemessung und Veranlagung vor 20 oder mehr Jahren erstmals in Verkehr gesetzt worden sind, werden mit einem Steuerzuschlag von 20 bis 40 Prozent belastet. Veteranenfahrzeuge werden ab dem Zeitpunkt des Eintrags der besonderen Verwendung in den Fahrzeugausweis davon ausgenommen.

⁶ Der Regierungsrat legt die Höhe der Vergünstigungen und Zuschläge durch Verordnung fest. Er regelt die Geltungsdauer der Vergünstigungen.

Nachweispflicht

Art. 12b (neu) ¹Für Fahrzeuge, die nach dem Effizienzbewertungssystem des Bundes nicht eindeutig einer Effizienzkatégorie zugeordnet sind (z. B. Direktimport, mehrere Varianten auf der Typengenehmigung), hat die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die Beurteilungsgrundlagen beizubringen, die es ohne weiteren Mess- und Prüfaufwand ermöglichen, das Fahrzeug einer eindeutigen Effizienzkatégorie zuzuordnen.

² Solange der Nachweis nicht erbracht ist, erfolgt die Besteuerung zum Ansatz der ineffizientesten Katégorie des entsprechenden Fahrzeugtyps.

³ Wird nach der Inverkehrsetzung der Nachweis erbracht, dass das Fahrzeug einer besseren Effizienzkatégorie zuzuordnen ist, wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, längstens aber ab Beginn der laufenden Steuerperiode, neu berechnet. Zu viel bezahlte Beträge werden gutgeschrieben.

Vergünstigungen
in besonderen
Fällen

Art. 12c (neu) ¹Für Fahrzeuge, die nach dem Effizienzbewertungssystem des Bundes keiner Effizienzkatégorie zugeordnet sind, kann der

Regierungsrat durch Verordnung Vergünstigungen gemäss Artikel 12a festlegen, wenn

- a* sie nach der Typengenehmigung als besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffizient zu betrachten sind und
- b* aufgrund ihrer technischen Eigenheiten nicht zu erwarten ist, dass sie in das Effizienzbewertungssystem des Bundes einbezogen werden.

² Die Vergünstigung für Fahrzeuge nach Absatz 1 beträgt 60 bis 80 Prozent der Normalsteuer.

Widerruf von Vergünstigungen, Nachforderung von gewährten Ermässigungen

Art. 12d (neu) Der Regierungsrat kann vorsehen, dass zu Unrecht gewährte Vergünstigungen widerrufen und gewährte Ermässigungen von den Begünstigten nachgefordert werden können. Dies gilt namentlich für Fälle, bei denen durch Veränderungen am Fahrzeug das typenspezifische Verbrauchs- und Emissionsverhalten erheblich negativ beeinflusst wurde.

Art. 14 «Normalsteuer» wird ersetzt durch «Jahressteuer».

Verjährung

Art. 19a (neu) ¹Die Fahrzeugsteuer verjährt fünf Jahre nach Ablauf der Veranlagungsperiode.

² Für die Unterbrechung der Verjährung sind die Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts sinngemäss anwendbar. Die Verjährung wird ausserdem durch jede Einforderungshandlung unterbrochen.

³ Die Verjährung steht still, wenn die zahlungspflichtige Person keinen Wohnsitz in der Schweiz hat oder aus anderen Gründen in der Schweiz rechtlich nicht belangt werden kann.

Rückerstattung

Art. 19b (neu) ¹Ein Anspruch auf eine Steuerrückerstattung besteht, wenn die Steuerpflicht im Verlauf der Steuerperiode wegfällt.

² Der Anspruch auf Rückforderung ist mit dem Ablauf von fünf Jahren nach Eintritt des Rückforderungsgrunds verwirkt.

Art. 21 ¹Unverändert.

² Er kann durch Verordnung ergänzende Vorschriften erlassen betreffend

a bis *c* unverändert,

d Mindestbeträge für den Bezug und die Rückerstattung von Fahrzeugsteuern,

e Voraus- und Barzahlung von Fahrzeugsteuern,

f Revision der Veranlagung und Widerruf von Verfügungen.

II.*Übergangsbestimmung*

Für Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung zwischen dem 1. August 2010 und dem 31. Dezember 2010 liegt und die zum Zeitpunkt ihrer Inverkehrsetzung der Effizienzklasse A oder B zugeteilt waren, wird ab dem 1. Januar 2011 ebenfalls eine Vergünstigung nach Artikel 12a ausgerichtet, sofern das Fahrzeug die zu diesem Zeitpunkt geltenden Voraussetzungen erfüllt.

Inkrafttreten

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft.

Bern, 19. November 2009

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin: *Bornoz Flück*

Der Staatsschreiber: *Nuspliger*

Grossratsbeschluss betreffend den Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern»

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

gestützt auf Artikel 59c des Gesetzes vom 5. Mai 1980 über die politischen Rechte (GPR)¹⁾,

auf Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

1. Es wird davon Kenntnis genommen, dass der vom Komitee für eine gerechte Strassenverkehrssteuer im Kanton Bern am 16. April 2010 eingereichte Volksvorschlag mit 25 912 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist (Regierungsratsbeschluss Nr. 0662 vom 5. Mai 2010).
2. Der Volksvorschlag richtet sich gegen die vom Grossen Rat am 19. November 2009 verabschiedete Änderung des Gesetzes vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) und lautet wie folgt:
«Die nachfolgend unterzeichnenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Bern verlangen gestützt auf Artikel 63 der bernischen Kantonsverfassung und Artikel 59a ff. des kantonalen Gesetzes über die politischen Rechte vom 5. Mai 1980, dass dem Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern vom 19. November 2009 (Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge [BSFG]) der folgende Volksvorschlag gegenübergestellt wird:

Titel und Ingress:

Text gemäss Grossratsbeschluss vom 19. November 2009, publiziert im Amtsblatt des Kantons Bern Nr. 51 vom 16. Dezember 2009.

Ziffer I Art. 6, Art. 12d (neu), Art. 14, Art. 19a (neu), Art. 19b (neu), Art. 21, Ziffer II: Text gemäss Grossratsbeschluss vom 19. November 2009, publiziert im Amtsblatt des Kantons Bern Nr. 51 vom 16. Dezember 2009.

¹⁾ BSG 141.1

Art. 5 ^{1 bis 3} Unverändert.

⁴ Neben der Normalsteuer können zur Förderung eines verbrauch-, energie- und emissionseffizienten Motorfahrzeugbestandes Vergünstigungen ausgerichtet werden.

Art. 7 ¹ «0,36 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,24 Franken je Kilogramm».

² Unverändert.

Art. 8 ¹ «0,36 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,24 Franken je Kilogramm».

^{2 bis 5} Unverändert.

Art. 9 Für ein Kleinmotorrad oder Motorrad beträgt die Grundsteuer für die ersten 1000 Kilogramm 0,24 Franken je Kilogramm.

Art. 10 ¹ «0,18 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,12 Franken je Kilogramm».

^{2 bis 4} Unverändert.

Art. 11 ¹ «0,18 Franken je Kilogramm» wird ersetzt durch «0,12 Franken je Kilogramm».

² Unverändert.

Art. 12 Normalsteuer für die Verwendung eines Kollektivfahrzeugausweises

Bei Verwendung eines Kollektivfahrzeugausweises mit Händler Schildern wird folgende Normalsteuer erhoben:

- a 500 Franken für Motorwagen,
- b 250 Franken für alle übrigen Fahrzeugarten.

Art. 12a (neu) ¹ Besonders verbrauchs-, energie- und emissions-effiziente Fahrzeuge werden steuerlich begünstigt.

² Grundlage für die Festlegung der massgeblichen Verbrauchs-, Energie- und Emissionseffizienz (Effizienz kategorien) bildet das Effizienzbewertungssystem des Bundes.

³ Die ab dem 1. Januar 2011 erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge werden wie folgt begünstigt (% der Normalsteuer):

Effizienz kategorie A	Steuerermässigung	40 Prozent
Effizienz kategorie B	Steuerermässigung	20 Prozent

⁴ Die Vergünstigung für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Batterieantrieb beträgt 60 Prozent der Normalsteuer.

⁵ Die Steuerermässigungen werden für das laufende Jahr und drei folgende Jahre nach erster Inverkehrsetzung gewährt.

Art. 12b (neu) ¹Für Fahrzeuge, die nach dem Effizienzbewertungssystem des Bundes nicht eindeutig Effizienzklasse A oder B sind (z.B. Direktimport, mehrere Varianten auf der Typengenehmigung), hat die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die Beurteilungsgrundlagen beizubringen, die es ohne weiteren Mess- und Prüfaufwand ermöglichen, das Fahrzeug einer eindeutigen Effizienzklasse zuzuordnen.

² Wird nach der Inverkehrsetzung der Nachweis erbracht, dass das Fahrzeug einer besseren Effizienzklasse zuzuordnen ist, wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, längstens aber ab Beginn der laufenden Steuerperiode neu berechnet. Zu viel bezahlte Beträge werden gutgeschrieben.

Art. 12c (neu) ¹Für Fahrzeuge, die nach dem Effizienzbewertungssystem des Bundes keiner Effizienzklasse zugeordnet sind, kann der Regierungsrat durch Verordnung Vergünstigungen gemäss Artikel 12a festlegen, wenn

- a sie nach der Typengenehmigung als besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffizient zu betrachten sind und
- b aufgrund ihrer technischen Eigenheiten nicht zu erwarten ist, dass sie in das Effizienzbewertungssystem des Bundes einbezogen werden.

² Die Vergünstigung für Fahrzeuge nach Absatz 1 beträgt 20 bis 40 Prozent der Normalsteuer.

3. Der Volksvorschlag wird gültig erklärt.
4. Der Volksvorschlag wird mit der Empfehlung auf Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.

Bern, 25. November 2010

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident: *Fischer*

Die Vizestaatschreiberin: *Aeschmann*