



Protokoll

Sitzung	vorberatende Kommission des Kantonsrates VII. Nachtrag zum Gesetz über die Strassen- verkehrsabgaben (22.11.03)	Ueli Nef lic.iur. RA, Juristischer Mitarbeiter
Termin	Freitag, 13. Mai 2011, 09.15 Uhr – 12.15 Uhr	Sicherheits- und Justizdepartement Moosbruggstrasse 11
Ort	Konferenzzimmer Nr. 801, 8. Stock, Sicher- heits- und Justizdepartement, Moos- bruggstr. 11, St.Gallen	9001 St.Gallen T 058 229 36 46

St.Gallen, 19. Mai 2011

Vorsitz

Götte Michael, Tübach, Präsident

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

- Götte Michael, Tübach, Präsident
 - Blumer Ruedi, Gossau
 - Britschgi Stefan, Diepoldsau
 - Dobler Ernst, Oberuzwil
 - Egli Lorenz, Rossrüti
 - Freund Walter, Eichberg
 - Frick Verena, Salez
 - Gubser Bruno, Necker
 - Hug Hans, Muolen
 - Lusti Bruno, Niederuzwil
 - Rehli Valentin, Walenstadt
 - Stump Bruno, Engelburg
 - Wick Guido, Wil
 - Willi Bruno, Wartau
 - Wittenwiler Heinz, Krummenau
-
- Keller-Sutter Karin, Regierungsrätin, Vorsteherin SJD
 - Arta Hans-Rudolf, Generalsekretär SJD
 - Zuberbühler Nico, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Leiter Projekte und Entwick-
lung
 - Scherrer Ivo, Vorstandsmitglied ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Sek-
tion Ostschweiz/FL), anwesend von Beginn bis und mit Traktandum 2

Entschuldigt

-

Protokoll

Nef Ueli, Rechtsdienst SJD



Unterlagen

- Botschaft und Entwurf der Regierung vom 22. März 2011 über den VII. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben
- Gesamtübersicht „Motorfahrzeugsteuern 2011“ (zugestellt mit Sitzungseinladung)
- Handout Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt vom 12. Mai 2011 (ausgeteilt während der Sitzung)

Inhalt

1	Begrüssung und Information zu den Kommissionsberatungen	2
2	Informationsblock:	3
2.1	Kurzreferat von Ivo Scherrer: Bemerkungen zur Vorlage aus Sicht des ASTAG Schweiz. Nutzfahrzeugverbandes Sektion Ostschweiz/FL	3
2.2	Kurzreferat von Nico Zuberbühler: Gesamtübersicht Strassenverkehrsabgaben der Schweiz	4
2.3	Ergänzungs- und Verständnisfragen zu den beiden Referaten	4
3	Eintretensdiskussion	6
3.1	Eintretensvotum von Regierungsrätin Karin Keller-Sutter, Vorsteherin SJD	6
3.2	Eintretensdiskussion	8
3.3	Abstimmung über das Eintreten	10
4	Spezialdiskussion: Beratung der Vorlage	10
5	Gesamtabstimmung zuhanden des Kantonsrates	17
6	Bestimmung des Kommissionssprechers; Medienmitteilung	17
7	Allgemeine Umfrage	17

1 Begrüssung und Information zu den Kommissionsberatungen

M. Götte begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission. Sodann begrüsst er Regierungsrätin K. Keller-Sutter, Generalsekretär H. Arta und Protokollführer U. Nef. Weiter begrüsst er I. Scherrer und N. Zuberbühler, die als Experten je ein Kurzreferat über die Besteuerung von Anhängern halten werden. I. Scherrer wird die Sitzung nach dem Infor-



mationsblock (Traktandum 2) verlassen. N. Zuberbühler wird während der ganzen Sitzung dabei sein und anschliessend für allfällige Fragen zur Verfügung stehen.

Seit der Kommissionsbestellung in der Aprilsession 2011 nahm der Präsident des Kantonsrates folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- **B. Willi** anstelle von **F. Gemperle**;
- **V. Frick** anstelle von **S. Heim-Keller**;
- **W. Freund** anstelle von **E. Böhi**.

2 Informationsblock:

2.1 Kurzreferat von Ivo Scherrer: Bemerkungen zur Vorlage aus Sicht des ASTAG Schweiz. Nutzfahrzeugverbandes Sektion Ostschweiz/FL

I. Scherrer dankt für die Einladung. Sodann dankt er für die schnelle Umsetzung der Motion, welche die ASTAG unterstützt. Zuerst eine Spitzfindigkeit: „Motorfahrzeugsteuer für Anhänger“ ist begrifflich ein Widerspruch, so etwa wie „Mineralwasser mit Alkohol“.

Die Unterschiede in der kantonalen Besteuerung sind enorm. Im interkantonalen Vergleich reicht die jährliche Steuerlast pro Anhänger von Fr. 100.-- bis zu Fr. 2'000.--. Dieser Zustand ist störend. Diese unterschiedlichen Besteuerungen führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Ziel muss es sein, das Mass der kantonalen Besteuerungen aneinander anzugleichen, um so Chancengleichheit herstellen zu können.

Die Botschaft hat einen Konstruktionsfehler. Sie vergleicht die kantonale Besteuerung mit den Ostschweizer Kantonen. Alle Ostschweizer Kantone werden gleich gewichtet. Appenzell Inner- und Ausserrhoden sowie Graubünden sind allerdings nicht marktbeherrschend. Dominanter Player ist Thurgau. Dieser Kanton ist wesentlich. An diesem muss sich die kantonale Besteuerung messen. Die tiefe Steuerlast im Kanton Thurgau ist als "föderalistischer Auswuchs" zu werten.

Grosse und kleine Transportbetriebe sind Mitglieder beim ASTAG. Die Grossbetriebe haben gegenüber den Kleinbetrieben den Vorteil, dass sie weniger ortsgebunden sind. So haben Grossbetriebe in der Regel Niederlassungen in verschiedenen Kantonen. Dies erlaubt es den grossen, die Fahrzeuge in den steuergünstigen Kantonen einzulösen. Man muss sehen, dass auf dem Markt alle gleich sind. Dies ist für die Kleinbetriebe unbefriedigend. Die Problematik betrifft übrigens nicht nur Anhänger. Die Motion ging ursprünglich auch weiter. Zu erwähnen ist auch der „schleichende Schwerverkehr“. Damit gemeint sind landwirtschaftliche Transportfahrzeuge, mit welchen nicht-landwirtschaftliche Transporte durchgeführt werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind steuerlich privilegiert, indem für diese lediglich ein Achtel oder ein Sechzehntel der einfachen Steuer bezahlt werden muss. Dieser „schleichende Schwerverkehr“ konkurrenziert je länger je mehr Kleinbetriebe im Transportgewerbe.



Die vorgesehene Steuersenkung wird keine Resonanz haben. Sie ist zu bescheiden und orientiert sich zu wenig am Kanton Thurgau. Keine Firma wird vermehrt Fahrzeuge im Kanton St.Gallen einlösen.

M. Götte bedankt sich für die gemachten Ausführungen. Als Präzisierung hält er fest, dass es in der heutigen Sitzung lediglich um die Besteuerung von *Anhängern* geht. Er verweist in diesem Zusammenhang auf den Wortlaut der Motion, welche zum Ziel hat „die Motorfahrzeugsteuer für Anhänger auf ein mit den Nachbarkantonen vergleichbares Niveau zu senken.“

2.2 Kurzreferat von Nico Zuberbühler: Gesamtübersicht Strassenverkehrsabgaben der Schweiz

N. Zuberbühler begrüsst die Anwesenden. Er teilt ein Handout aus, auf welchem seine Power-Point-Präsentation, bestehend aus 12 Folien, abgebildet ist.

Zu Folie 3: Rechtlich gesehen kann ein Fahrzeug nicht in einem beliebigen Kanton eingelöst werden. Gemäss Verkehrszulassungsverordnung ist ein Fahrzeug an seinem Standort einzulösen. Als Standort gilt der Ort, wo das Fahrzeug nach Gebrauch in der Regel für die Nacht abgestellt wird.

Zu Folie 6: Auf dieser Folie ist ersichtlich, dass die grosse Menge der Anhänger im unteren Gewichtsbereich angesiedelt ist. Von den rund 21'000 immatrikulierten Anhängern haben rund 20'000 ein Gesamtgewicht von weniger als 18 Tonnen. Nur gerade rund 1'000 Anhänger liegen darüber. Von den 20'000 leichteren Anhängern hat der Grossteil ein Gesamtgewicht von weniger als vier Tonnen.

Zu Folien 8 und 9: Bei der Besteuerung von schweren Motorfahrzeugen steht der Kanton St.Gallen im interkantonalen Vergleich gut da. Nicht jedoch bei Anhängern. Der Kanton Tessin, der schweizweit die tiefste Anhängerbesteuerung hat, liegt bei der Besteuerung von schweren Motorfahrzeugen auf den hinteren Rängen. Der Kanton Thurgau besteuert nicht nur die Anhänger, sondern auch die schweren Motorfahrzeuge tief.

Zu Folie 11: Die Erträge der kantonalen Strassenverkehrssteuern und damit auch die Erträge der Anhängerbesteuerung fliessen in den Strassenfonds. Zusätzlich erhält der Strassenfonds noch einen Anteil an den Erträgen aus der LSVA. Der Strassenfonds dient nicht nur der Finanzierung von Kantonsstrassen. Ein erheblicher Teil des Geldes fliesst an die Gemeinden sowie an die Verkehrspolizei.

2.3 Ergänzungs- und Verständnisfragen zu den beiden Referaten

M. Götte bedankt sich für die gemachten Ausführungen und gibt den Kommissionsmitgliedern die Möglichkeit, Ergänzungs- und Verständnisfragen zu beiden Referaten zu stellen.

H. Hug hält fest, dass es vorliegend vor allem um die steuerliche Entlastung von schweren Anhängern geht. Diese stehen im Wettbewerb zu andern Kantonen. Die auf Folie 6



erwähnten 20'000 Fahrzeuge sind nicht wirtschaftsrelevant. Es geht um die rund 1'000 Fahrzeuge, die darüber liegen. Überdies stellt er die Frage, nach welchem Verteilschlüssel die Erträge der LSVA auf die einzelnen Kantone verteilt wird.

R. Blumer nimmt Bezug auf Folie 3. Ihn interessiert, wer es sich leisten kann, seine Anhänger im Kanton Thurgau zu immatrikulieren. Gibt es Kontrollen, ob der Standort tatsächlich im Kanton Thurgau liegt? Wenn ja, wer kontrolliert und wie sehen diese Kontrollen aus?

N. Zuberbühler führt aus, dass die rechtliche Situation klar ist. Der Nachweis, dass ein Fahrzeug seinen Standort im Kanton St.Gallen hat und fälschlicherweise im Kanton Thurgau immatrikuliert ist, ist von den st.gallischen Behörden zu erbringen. Die Hürden für diesen Nachweis sind hoch. Es gibt dazu ein Bundesgerichtsurteil. Danach muss nachgewiesen werden, dass das fragliche Fahrzeug während einem Jahr die Nacht durch überwiegend im Kanton St.Gallen gestanden ist. Es ist damit sehr schwierig, den Standort zu kontrollieren.

B. Lusti meint dazu, dass es schlicht nicht kontrollierbar ist, ob ein Fahrzeug auch an seinem Standort immatrikuliert ist. Beispielsweise haben Egger Transport oder Camion Transport in der ganzen Schweiz Niederlassungen, sodass sie ohne Probleme die Anhänger im Kanton Tessin und die Motorfahrzeuge im Kanton St.Gallen einlösen können. Damit können sie vielleicht pro Fahrzeugkombination jährlich Fr. 1'000.-- einsparen. Bei vielen Fahrzeugen macht dies etwas aus. Die im Kanton Tessin eingelösten Anhänger können übrigens problemlos im Kanton St.Gallen vorgeführt werden.

V. Rehli möchte wissen, ob es statistische Angaben über Lastwagen-Kombinationen gibt, welche vorne und hinten nicht das gleiche Kantonsschild haben.

N. Zuberbühler gibt an, dass es seines Wissens darüber keine statistische Angaben gibt. Er zeigt eine Graphik, auf welcher die Zuflüsse (Fahrzeug immatrikuliert im Kanton/Wohnsitz Fahrzeughalter nicht im Kanton) und die Abflüsse (Fahrzeug nicht immatrikuliert im Kanton/Wohnsitz Fahrzeughalter nicht im Kanton) pro Kanton ersichtlich sind. Es gibt Kantone mit Nettozuflüssen und es gibt Kantone mit Nettoabflüssen. Es ist nicht unbedingt so, dass diejenigen Kantone Nettozuflüsse verzeichnen, welche eine tiefe Besteuerung haben. Der Einfluss der Strassenverkehrssteuer auf die Standortwahl ist damit zu relativieren.

R. Blumer nimmt Bezug auf die Ausführungen von I. Scherrer. Er möchte wissen, welche landwirtschaftlichen Fahrzeuge ein Achtel bzw. welche Fahrzeuge nur ein Sechzehntel der einfachen Steuer bezahlen.

N. Zuberbühler antwortet, dass Traktoren einen Achtel und landwirtschaftliche Anhänger einen Sechzehntel der einfachen Steuer bezahlen.

H. Hug hält fest, dass die Motivation für die Motion die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Transportgewerbes ist. Darauf haben die 20'000 Anhänger im unteren Bereich keinen Einfluss. Klar ist, dass dieser Anteil einen grossen Teil der gesamten Erträge aus der Anhängerbesteuerung ausmacht.



G. Wick möchte wissen, ob denn Bestrebungen bestehen, die kantonalen Motorfahrzeugsteuern zu harmonisieren. Mit der Motion bleibt das Problem der „Schmarozerkantone“ bestehen. Mit dem bestehenden System der LSVA wäre es für die Kantone überdies relativ einfach, eine verbrauchsabhängige Besteuerung des Schwerverkehrs vorzunehmen. Dies wäre ökologisch sinnvoll.

K. Keller-Sutter antwortet, dass es keine Harmonisierungsbestrebungen bezüglich Steuerhöhe gibt. Es gibt jedoch Absprachen über die Ausgestaltung der steuerlichen Begünstigung von ökologischen Motorfahrzeugen. Es gilt zu bedenken, dass die Steuerhoheit der Motorfahrzeugsteuer bei den Kantonen liegt. Die Kantone sind gesetzlich verpflichtet, diese Besteuerung vorzunehmen. Auch bei der kantonalen Besteuerung von natürlichen und juristischen Personen bestehen keine interkantonalen Absprachen über die Höhe. Auch hier nimmt der Kanton St.Gallen keine Spitzenposition ein und kann etwa mit den Kantonen Schwyz, Zug und Nidwalden nicht mithalten.

B. Gubser fragt, wieviel im Kanton St.Gallen ein zweitönniger Anhänger pro Jahr kostet?

N. Zuberbühler antwortet, dass dafür Fr. 254.-- bezahlt werden müssen.

M. Götte bedankt sich nochmals bei den beiden Referenten und verabschiedet sich von I. Scherrer, der die Sitzung verlässt. M. Götte legt eine viertelstündige Pause (10.00 Uhr – 10.15 Uhr) ein.

3 Eintretensdiskussion

3.1 Eintretensvotum von Regierungsrätin Karin Keller-Sutter, Vorsteherin SJD

K. Keller-Sutter führt aus, dass der Kanton auf Anhänger, die im Kanton ihren Standort haben, eine Motorfahrzeugsteuer erhebt. Diese kantonale Anhängerbesteuerung ist im Vergleich zu Nachbarkantonen und zur Gesamtschweiz relativ hoch. So liegt beispielsweise die Besteuerung von Anhängern mit einem Gesamtgewicht von 24 Tonnen 40% über der durchschnittlichen Besteuerung der Ostschweizer Kantone. Bei 12-tönnigen Anhängern liegt die Mehrbelastung sogar bei 60%. Vor diesem Hintergrund hiess der Kantonsrat am 31. August 2010 eine Motion gut, die zum Ziel hat, die Motorfahrzeugsteuer für Anhänger auf ein konkurrenzfähiges Niveau zu senken. Diese Steuersenkung macht den ersten Teil der Vorlage bzw. des VII. Nachtrags zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben aus.

Der zweite Teil der Vorlage betrifft die Zuständigkeit für die jährliche Einlösung der Motorfahräder. Im Rahmen des Projekts "Aufgabenteilung Kanton - Gemeinden" kamen die Gemeinden, vertreten durch den VSGP, und der Kanton zum gemeinsamen Schluss, dass die Einlösung der Motorfahräder in Zukunft einzig noch vom Strassenverkehrsamt vorgenommen werden soll. Heute ist dafür noch jede einzelne Gemeinde zuständig. Diese Zuständigkeitsverschiebung macht den zweiten Teil der Vorlage aus.

Die beiden Teile - Senkung der Motorfahrzeugsteuer für Anhänger und Änderung der Zuständigkeit für die Einlösung der Motorfahräder - werden gemeinsam behandelt, weil sie



beide eine Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben notwendig machen.

Zuerst ist auf die Senkung der Motofahrzeugsteuer für Anhänger einzugehen und dann auf die Änderung der Zuständigkeit für die jährliche Einlösung der Motorfahräder.

Zur Senkung der Motofahrzeugsteuer für Anhänger: Der Kantonsrat hat vorgegeben, dass die Steuer "auf ein mit den Nachbarkantonen vergleichbares Niveau" zu senken sei. Die Regierung kam zum Schluss, dass es angemessen ist, den Steuerbetrag gegenüber dem heutigen Stand um einen Drittel zu reduzieren. Obwohl die Steuerlast damit immer noch markant über derjenigen des Kantons Thurgau liegt, kann mit Blick auf das Ostschweizer Mittel gesagt werden, dass sie nach der Senkung auf einem mit den Nachbarkantonen vergleichbaren Niveau liegt. In diesem Zusammenhang verweist K. Keller-Sutter auf die entsprechende Abbildung 3 in der Botschaft, auf welcher die Folgen der Steuersenkung um einen Drittel graphisch dargestellt sind.

Die Senkung der Motorfahrzeugsteuer um einen Drittel führt - bei gleich bleibendem Anhängerbestand - zu jährlichen Einnahmeausfällen von rund 1,7 Mio. Franken. Die Einnahmeausfälle belasten den Strassenfonds. Es zeichnet sich ab, dass mit dem bevorstehenden 16. Strassenbauprogramm 2014 – 2018 die Erwartungen der Gemeinden punkto Sanierung und Ausbau von Strassen nicht erfüllt werden können. Die Mittel des Strassenfonds sind also nach wie vor knapp.

Bei der Diskussion um das richtige Mass der Steuersenkung sind die berechtigten Interessen der Gewerbetreibenden an einer konkurrenzfähigen Anhängerbesteuerung und die berechtigten Interessen der Bevölkerung an ausreichenden Mitteln für den Strassenfonds in Ausgleich zu bringen. Um den Gesamtblick nicht zu verlieren, darf übrigens nicht vergessen werden, dass der Anteil der kantonalen Anhängerbesteuerung im Vergleich zu den gesamten steuerlichen Belastungen eines Anhängers eher gering ist. Bereits die LSVA, die auch auf Anhänger zu entrichten ist, dürfte die kantonale Motorfahrzeugsteuer in der Regel deutlich übersteigen.

Insgesamt erachtet die Regierung eine Senkung der Motorfahrzeugsteuer für Anhänger um einen Drittel als angemessen.

Zur Änderung der Zuständigkeit für die jährliche Einlösung der Motorfahräder: Motorfahräder müssen jedes Jahr neu eingelöst werden. Bei der Einlösung ist zu prüfen, ob das Fahrzeug von einem Motorfahrradhändler auf seine Betriebssicherheit kontrolliert worden ist und ob eine ausreichende Haftpflichtversicherung besteht. Gleichzeitig ist eine Steuer von Fr. 20.-- einzuziehen. Zurzeit wird die Einlösung von den Gemeinden vorgenommen. Diese erhalten Fr. 5.-- pro Motorfahrradeinlösung. Die restlichen Fr. 15.-- gehen an den Kanton.

Der Bestand an Motorfahrrädern ist seit dem Jahr 1984 im Kanton kontinuierlich gesunken. Waren 1984 noch über 40'000 Fahrzeuge registriert, so sind es heute gerade noch rund 10'000. Von daher scheint es sinnvoll, diese Aufgabe beim Strassenverkehrsamt zu zentralisieren. Diese Kompetenzverschiebung hat zur Folge, dass die bisherigen Einnahmen der Gemeinden aus der Motorfahrradsteuer von insgesamt Fr. 50'000.-- entfallen und neu an den Kanton gehen. Es ist davon auszugehen, dass das Strassenverkehrsamt den mit der neuen Aufgabe entstehenden Aufwand mit den jährlichen Mehreinnahmen von



Fr. 50'000.-- decken kann, zumal geplant ist, die neue Aufgabe mit den bestehenden Personalressourcen zu bewältigen.

Es ist nicht etwa so, dass sich der Kanton um die neue Aufgabe reissen würde. Da aber – wie gesagt – die Anzahl der Motorfahräder drastisch gesunken ist und die Gemeinden froh sind, wenn die Einlösung der Motorfahräder nicht mehr in ihren Kompetenzbereich fällt, befürwortet die Regierung die Kompetenzverschiebung.

K. Keller-Sutter beantragt namens der Regierung, auf den VII. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben einzutreten.

3.2 Eintretensdiskussion

M. Götte nimmt Bezug auf die Änderung der Zuständigkeit für die jährliche Einlösung der Motorfahräder und möchte wissen, ob Flyer-Elektrovelos auch als Motorfahräder gelten und entsprechend einzulösen sind.

G. Wick antwortet, dass Flyer mit Tretunterstützung bis 25 km/h noch als Velo gelten und lediglich eine Velovignette brauchen. Flyer mit weitergehender Tretunterstützung gelten als Motorfahrrad und müssen wie ein solches eingelöst werden.

W. Freund ist namens der SVP-Fraktion für ein Eintreten. Er dankt für die speditive Ausarbeitung der Botschaft. Die Stossrichtung stimmt. Allerdings sind schwere Motorfahrzeuge zu wenig berücksichtigt worden. Bei 12 bis 24-tönnigen Motorfahrzeugen rangiert der Kanton St.Gallen noch immer auf den hinteren Rängen. Die Motorfahrzeugsteuern sind auch nach der vorgeschlagenen Steuersenkung noch deutlich über denjenigen des Kantons Thurgau. Die Änderung der Zuständigkeit für die jährliche Einlösung der Motorfahräder wird unterstützt.

B. Gubser spricht sich namens der CVP-Fraktion ebenfalls für ein Eintreten auf die Vorlage aus. Viele Sachen sind schon gesagt worden. Ziel muss ein einfaches Steuermodell sein. Im Ergebnis sollte man möglichst nahe an die Thurgauer Lösung kommen. Eventuell wäre es sinnvoll, bei der Besteuerung eine Unterscheidung zwischen Anhängern, die ein Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen haben und solchen die darüber liegen, vorzunehmen. B. Gubser gibt an, selber für zwei Transportfirmen verantwortlich zu sein. Diese Transportfirmen haben Standorte in verschiedenen Kantonen. Obwohl der grösste Brocken die LSVA ausmacht, wird schon geschaut, wo die kantonale Steuerbelastung am geringsten ist. Das Transportgewerbe ist nicht unbedingt auf Rosen gebettet.

R. Blumer führt namens der SP-Fraktion zur Steuersenkung aus, dass die SP-Fraktion bereits die Motion nicht unterstützt hat. Entsprechend wird auch die Steuersenkung für Anhänger nicht unterstützt. Es ist so, dass der Transport von Gütern grundsätzlich viel zu billig ist. Aus Umweltsicht ist die Steuererleichterung falsch. In der Botschaft wird ausgeführt, dass die 1,7 Mio. Franken Ertragsausfälle teilweise kompensiert werden, indem der Anhängerbestand im Kanton durch die Steuersenkung ansteigen wird. Wenn dem tatsächlich so ist, dann hat die Steuersenkung eine vollkommen falsche Wirkung, nämlich ein Mehr an Anhängern. Für Velofahrer sind schwere Motorfahrzeuge mit Anhängern besonders gefährlich. Bei Abbiegmanövern sind auch schon Velofahrer getötet worden. Die-



ses Gefahrenpotential soll nicht noch gefördert werden. Der Kanton St.Gallen soll nicht ein Dumpingkanton werden. Sinnvoll wäre eine Harmonisierung auf Bundesebene. Übrigens haben wir bei den Motorfahrzeugen bereits heute ein super Angebot. Sogar Herr Scherrer, der ein Vertreter der Transportbranche ist, spricht mit Blick auf den Kanton Thurgau von "föderalistischen Auswüchsen". Die vorgeschlagene Steuerreduktion dürfte null Veränderung mit sich bringen. Wenn schon, müsste auch über die Zugsfahrzeuge gesprochen werden.

B. Willi spricht sich namens der SP-Fraktion für die Neuordnung der Motorfahrradeinlösung aus. Die Kompetenzverschiebung führt zu einer Entlastung der Gemeinden. Richtig und wichtig ist, dass an der Überprüfung der Betriebssicherheit festgehalten wird. Aus Sicht eines Lehrers sollten auch Fahrräder wieder vermehrt geprüft werden. Mit dem Wegfall der Velovignette geht der Trend jedoch eher in die andere Richtung.

H. Wittenwiler plädiert namens der FDP-Fraktion für ein Eintreten. Er dankt der Regierung für die speditive Umsetzung der Motion. Schweizweit herrschen Unterschiede in der Besteuerung von Anhängern. Ein Handlungsbedarf scheint damit gegeben zu sein. Am degressiven Steuersatz ist unbedingt festzuhalten. Eine schweizweite Harmonisierung wäre falsch. Der interkantonale Steuerwettbewerb ist zu akzeptieren. Der Wechsel der Zuständigkeit für die jährliche Motorfahrradeinlösung wird begrüsst. Wichtig ist, dass die Kontrolle der Betriebssicherheit aufrecht erhalten bleibt.

G. Wick ist namens der Grünen gegen ein Eintreten. Die Grünen sind nicht begeistert. Durch die Steuersenkung werden 1,7 Mio. Franken Steuereinnahmen fehlen. Dieser Betrag ist nicht alle Welt. Aber trotzdem soll gesagt werden, wo dieser Betrag eingespart wird. Wenn K. Keller-Sutter im Zusammenhang mit der Anhängerbesteuerung die Autonomie der Kantone hochhält, dann ist dies angesichts der Kleinräumigkeit der Schweiz vielmehr dogmatisch als sachlich begründet. Der Fokus wäre vielmehr auf die Besteuerung der landwirtschaftlichen Fahrzeuge zu richten. Es erstaunt, dass das Transportgewerbe gegen die Privilegierung dieser Fahrzeuge nicht opponiert. Mindestens in der Ostschweiz sollte eine Harmonisierung der Fahrzeugbesteuerung vorgenommen werden. Bezüglich Motorfahrradbesteuerung sollte geprüft werden, ob es richtig ist, dass Motorfahrräder und Flyer mit Tretunterstützung von mehr als bis zu 25 km/h gleich besteuert werden.

B. Lusti führt aus, dass Lastwagen wichtig sind. Gäbe es auf einen Schlag keine Lastwagen mehr, so könnte in Gossau innert einer Woche nichts mehr eingekauft werden. Zu den landwirtschaftlichen Fahrzeugen: Der Einwand der Privilegierung trifft zu. Nicht landwirtschaftliche Transporte, die mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen vorgenommen werden, machen aber nur einen kleinen Teil aller Transporte aus. Als "Transportler" tut einem das nicht weh. Insofern besteht kein Handlungsbedarf.

S. Britschgi führt aus, dass der Trend in der Landwirtschaft in eine andere Richtung geht. Transporte werden auch in der Landwirtschaft vermehrt durch nicht landwirtschaftliche Fahrzeuge durchgeführt. Dies insbesondere darum, weil mit Traktoren keine Autobahntransporte durchgeführt werden können.



H. Arta führt zur eingangs von H. Hug gestellten Frage des Verteilschlüssels der LSVA Folgendes aus: Einschlägig ist Art. 19 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Wie viel ein Kanton von den LSVA Erträgen erhält, ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Dazu gehören hauptsächlich die Strassenlänge, die Bevölkerungszahl, die Strassenlasten und die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs. Beim letzten Kriterium gilt, je höher die steuerliche Belastung des Motorfahrzeugverkehrs ist, desto mehr erhält der entsprechende Kanton.

M. Götte erklärt die Eintretensdiskussion für beendet.

3.3 Abstimmung über das Eintreten

Die vorberatende Kommission tritt mit 12:3 Stimmen auf die Vorlage ein.

4 Spezialdiskussion: Beratung der Vorlage

M. Götte schlägt vor, zunächst die Kapitel der Botschaft und im Anschluss daran die von der Vorlage betroffenen Artikel einzeln durchzudiskutieren. Die Kommissionsmitglieder zeigen sich damit einverstanden.

Zur Zusammenfassung

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 1

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 1.1

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 1.2

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 2

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 2.1

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 2.2

R. Blumer möchte wissen, welche Kantone eigentlich zur Ostschweiz gehören. Er stellt fest, dass in der Botschaft der Kanton Zürich nicht zur Ostschweiz gezählt wird, in der Gesamtübersicht „Motorfahrzeugsteuern 2011“ aber - indem er fett dargestellt ist - offensichtlich schon.

K. Keller-Sutter führt aus, dass der Begriff der Ostschweiz unklar ist. Sie verweist auf verschiedene Ostschweizer Konkordate und Regierungskonferenzen und stellt fest, dass die Ostschweiz bei diesen Konkordaten immer wieder etwas anders definiert wird.



H. Arta ergänzt, dass in der Botschaft die Kantone AR, AI, GL, GR, SH und TG zur Ostschweiz gezählt werden. Dagegen werden in der Gesamtübersicht „Motorfahrzeugsteuern 2011“ die Ostschweizerkantone mit den Nachbarkantonen des Kantons St.Gallen gleichgesetzt.

Zu Kapitel 2.3 und 2.4

W. Freund wirft die Frage auf, inwiefern das Festhalten an der degressiven Besteuerung wichtig ist.

K. Keller-Sutter führt aus, dass das ganze System der Motorfahrzeugsteuer darauf basiert. Wenn die Kommission weitergehen möchte als die Regierung, dann bitte keine Abweichung vom System der degressiven Besteuerung. Die Einführung eines neuen Systems hätte hohe Kosten zur Folge.

H. Arta ergänzt, dass die degressive Besteuerung im Kanton sehr alt ist. Bis vor kurzem galt die degressive Besteuerung auch für normale, d.h. Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen. Die Idee der Degression ist Folgende: Je schwerer ein Fahrzeug ist, desto kleiner ist die Belastung pro transportierter Einheit auf die Umwelt.

N. Zuberbühler bestätigt, dass die Anhängerbesteuerung in die Fachapplikation Motorfahrzeugsteuer eingebunden ist. Dabei basiert alles auf der einfachen Steuer. Alles weitere - also zum Beispiel eine hälftige Anhängerbesteuerung oder eine Achtelbesteuerung für Traktoren - kann durch Einfügen einer einfachen Rechenoperation durchgeführt werden. Sollte von dem bestehenden System abgewichen werden, so müsste das ganze Berechnungssystem angepasst werden. Eine Umsetzung bis 1. Januar 2012 wäre voraussichtlich nicht möglich. Vorteil des geltenden Systems ist, dass es für den Bürger verständlich ist. Nicht wie im Kanton Thurgau. Dort ist es so, dass die Bemessungsgrundlage je nach Fahrzeugtyp ändert.

H. Hug stellt nach dem Gesagten fest, dass eine Pauschale - wie im Kanton Thurgau - nicht einfacher ist. Ziel muss sein, möglichst wenig Verwaltungsaufwand zu haben.

E. Dobler meint, dass das degressive System relativ einfach zu handhaben ist. Aus der Anhängerbesteuerung resultieren aktuell 4% der gesamten Einnahmen der Motorfahrzeugsteuer. Diese Einnahmen sollen um einen Drittel reduziert werden. Es sind Bestrebungen da, diese noch weiter zu reduzieren. Es ergeben sich zwei Fragen: 1. Frage des Masses der Steuerreduktion; 2. Frage der Kompensation. Zuerst muss die erste Frage beantwortet werden.

S. Britschgi regt an, die Anhängerbesteuerung gleich weiterlaufen zu lassen, jedoch ab einem gewissen Gewicht eine Plafonierung einzuführen. Dies sollte möglich sein, ohne das ganze System auf den Kopf zu stellen.

N. Zuberbühler meint, dass eine Plafonierung machbar ist.



B. Lusti merkt an, dass in der Praxis ein Boom von Anhängern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen zu beobachten ist. Diese Anhänger sind von der LSVA befreit und dürfen auch in der Nacht fahren.

K. Keller-Sutter nimmt Bezug auf das Votum von E. Dobler. Eine Kompensation durch eine Erhöhung bei anderen Fahrzeugen oder Fahrzeugkategorien entspricht nicht der Idee der Motion. Idee der Motion ist es, dort etwas zu machen, wo es dem Gewerbe etwas nützt. Klar ist, dass mit der vorgeschlagenen Steuerreduktion Fr. 1,7 Mio. Franken Mindereinnahmen für den Strassenfond resultieren würden. Der Kantonsrat entscheidet dann, wo gespart werden soll. Im Übrigen ist es so, dass wenn man das Niveau Thurgau erreichen will, die Anhänger nur noch mit einem Sechstel der einfachen Steuer besteuert werden dürfen. Dies hätte allerdings Ertragsausfälle von 3,5 Mio. Franken zur Folge. Die Regierung würde eine derartige Steuersenkung nicht mittragen.

R. Blumer fragt, ob es nach den gemachten Ausführungen zutreffe, dass die Regierung nichts kompensieren möchte?

K. Keller-Sutter antwortet, dass dies für die Vorlage zutrifft. Mit der Vorlage nimmt die Regierung eine Einbusse im Strassenfonds von 1,7 Mio. Franken in Kauf. Klar ist, dass im Rahmen des nächsten Strassenbauprogramms nicht alle Wünsche der Gemeinden erfüllt werden können. Die Regierung nimmt diese Einbusse in Kauf, um zumindest zu verhindern, dass ein Abfluss der immatrikulierten Anhänger stattfindet.

E. Dobler meint, dass er nicht zu Lasten der kleinen Anhänger kompensieren möchte. Im Übrigen kommen die Steuereinnahmen auch den "Tanspörtlern" zu Gute, die an möglichst guten Stassen interessiert sind.

B. Gubser meint zum Mass der Steuersenkung, dass man schon in den Bereich des Kantons Thurgau kommen muss, um überhaupt eine Wirkung zu erzielen. Obwohl er kein Informatiker ist, geht er davon aus, dass die Einführung eines Steuersystems, das ab 3,5 Tonnen einen fixen Steuerbetrag vorsieht, relativ leicht umzusetzen ist und keine allzu grossen Kosten mit sich bringt.

M. Götte entgegnet, dass derartige Computersysteme schon nicht ganz einfach sind. Wenn die neue Besteuerung bis 1. Januar 2012 umgesetzt werden soll, muss der Komplexität des Computersystems ausreichend Rechnung getragen werden.

H. Wittenwiler hält zu den Steuerausfällen fest, das selbstverständlich der Strassenfond bluten muss. Als Lobbyist des Strassenbaus nimmt er dies allerdings in Kauf. Die grossen Bauprojekte, wie etwa die Taminabrücke, sind nicht wirklich davon abhängig, ob der Strassenfonds nun etwas weniger oder mehr Geld hat. Was viel mehr zählt, ist der politische Wille.

B. Lusti ist der Ansicht, dass Anhänger, die im Kanton Tessin eingelöst sind, sowieso nicht nach St.Gallen zurückkommen. Ziel muss sein, die Abwanderung in andere Kantone zu stoppen. Er fragt N. Zuberbühler, ob Anhänger bis 3,5 Tonnen auch in Abhängigkeit vom Gewicht Stassenverkehrssteuern bezahlen.



N. Zuberbühler bejaht.

B. Lusti fragt sich, ob diese Regelung sinnvoll ist. Er schlägt vor, bis 3,5 Tonnen den Steuersatz zu belassen und ab 3,5 Tonnen eine Neugestaltung vorzunehmen. Die Grenze lehnt sich an die LSVA an, welche erst ab 3,5 Tonnen bezahlt werden muss.

K. Keller-Sutter stellt fest, dass B. Lusti ein Lobbyist der Transportbranche ist. Man kann dies schon machen, aber das Kleingewerbe würde bestraft werden. Der Blick auf das Ganze darf nicht verloren gehen.

G. Wick bewertet den Vorschlag Lusti aus ökologischer Sicht als positiv. Denn Transporte sollten möglichst energieeffizient durchgeführt werden.

B. Gubser gibt - um die LSVA-Belastung betragsmässig fassbar zu machen - an, dass diese bei einem 12 bis 18-tönnigen Fahrzeug jährlich rund Fr. 30'000.-- ausmacht.

H. Hug plädiert dafür, den Fokus nicht zu verlieren. Es geht darum, die Wettbewerbsfähigkeit für die schweren Anhänger zu erhöhen. Die leichten Anhänger sind nicht wettbewerbsrelevant. Der Vorschlag der Regierung führt dazu, dass der Kanton St.Gallen brav im Ostschweizer Mittel liegt. Der Kanton Thurgau ist immer noch viel billiger. Es muss darum gehen, die Abwanderung zu stoppen. Bei den schweren Anhängern muss die Steuerentlastung über den Vorschlag der Regierung hinausgehen.

G. Wick hält fest, dass die Kleingewerbler - mit ihren Fahrzeugen von bis zu 3,5 Tonnen - in keiner Art und Weise benachteiligt sind. Im Gegenteil. Sie haben einen riesigen Vorteil. Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen sind von der LSVA befreit. Es liegt in der Autonomie des Kantons, hier mehr Gerechtigkeit zu schaffen.

M. Götte entgegnet, dass es nicht Aufgabe der Kantone ist, allfällige Ungerechtigkeiten, die der Bund mit der LSVA geschaffen hat, auszumerzen.

Zu Kapitel 3

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 3.1

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 3.2

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 3.3 und 3.4

W. Freund meint, es ist prüfenswert, die Zuständigkeit für die Einlösung der Motorfahräder den Motorfahrradhändlern zu übertragen und diese im Gegenzug mit Fr. 5.-- pro Einlösung zu entschädigen. Es sind pragmatische Lösungen zu prüfen.

H. Arta hält fest, dass die Regierung klar an der Prüfungspflicht festhalten möchte. Die Betriebssicherheit von Motorfahrrädern ist wichtig. Wenn die Einlösung - und damit auch der Steuerbezug - den Motorfahrradhändlern übertragen wird, dann wird eine hoheitliche



Aufgabe an Private übertragen. Dies ist zwar möglich, aber nicht unproblematisch. Zu berücksichtigen wäre insbesondere, dass der Kanton immer noch einen Kontrollaufwand hätte, was die von W. Freund vorgeschlagene Lösung nicht einfach macht. Die von der Regierung vorgeschlagene Lösung ist einfach: Motorfahrradhändler muss Kontrollkarte ausstellen. Diese muss ans Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt geschickt werden, welches sodann die Einlösung vornimmt.

K. Keller-Sutter bezweifelt, dass die Motorfahrradhändler überhaupt für die Einlösung zuständig sein wollen. Die Einlösung würde für die Motorfahrradhändler eine grosse Bürokratie bedeuten. Das Entgelt von Fr. 5.-- pro Einlösung wäre dafür wohl zu bescheiden.

B. Gubser fragt, wieso denn nicht eine Vignettenlösung geschaffen wird. Dabei müsste die Kontrollkarte mit Fr. 20.-- dem Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt geschickt werden und man würde eine Vignette erhalten.

L. Egli meint, dass die Kontrollkarte doch direkt mit der Vignette kombiniert werden könnte. Es resultiert kein Spareffekt, wenn die Kontrollkarte zuerst noch dem Kanton zugestellt werden muss. Wieso macht man alles kompliziert, wenn es auch einfacher geht?

H. Arta entgegnet, dass es damit vor allem für die Motorfahrradhändler komplizierter würde. Diese müssten sich überwachen lassen. Für den einzelnen Kunden würde es allenfalls etwas einfacher werden.

Zu Kapitel 4

Keine Wortmeldungen.

Zu Kapitel 5

Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 12 Bst. a

R. Blumer beantragt namens der SP-Fraktion, Bst. a zu belassen.

B. Gubser beantragt, die einfache Steuer für Anhänger auf einen Sechstel der einfachen Steuer zu reduzieren.

G. Wick meint, dass zunächst Klarheit darüber geschaffen werden muss, ob die Steuerreduktion bei einer anderen Fahrzeugkategorie durch Steuererhöhung kompensiert wird. Diese Frage ist wesentlich.

H. Hug plädiert dafür, dass nur bei Anhängern von über 3,5 Tonnen etwas gemacht wird. Den Anhängern bis zu 3,5 Tonnen sollte man nicht noch einen Rabatt geben.

B. Gubser ändert seinen Antrag und beantragt, Anhänger ab 3,5 Tonnen mit einem Sechstel zu besteuern.

H. Arta fragt zur Präzisierung nach, ob der geänderte Antrag wie folgt zu verstehen ist: Die Hälfte der einfachen Steuer bis und mit 3,5 Tonnen (d.h. wie bisher); ein Sechstel für Anhänger über 3,5 Tonnen.



B. Gubser bejaht.

H. Wittenwiler stellt fest, dass damit im Gesetz eine neue Kategorie eingeführt wird.

N. Zuberbühler meint, dass der Antrag Gubser auf der Informatikseite wohl bis 1. Januar 2012 umgesetzt werden kann.

R. Blumer möchte wissen, welche Steuereinbusse der Antrag Gubser zur Konsequenz hätte.

M. Götte antwortet, dass diese Zahl aktuell nicht vorliegt.

G. Wick stellt den Antrag, dass erst über den Antrag Gubser abgestimmt wird, wenn Klarheit über die finanziellen Konsequenzen besteht.

K. Keller-Sutter meint, dass es ökologisch sinnvoll ist, die grossen Anhänger zu entlasten und stimmt insofern der von G. Wick geäusserten Ansicht zu. Es gilt aufzupassen, dass das Kleingewerbe nicht gegen das Transportgewerbe ausgespielt wird.

B. Lusti antwortet, dass diese Gefahr beim Antrag Gubser nicht besteht. Das Kleingewerbe wird mit dem Antrag Gubser nicht mehr belastet, sondern gleich wie zuvor. Er plädiert dafür, die über 3,5-tönnigen Anhänger nicht mit einem Sechstel, sondern lediglich mit einem Fünftel zu besteuern. Es ist schwierig, im Kantonsrat einen Sechstel durchzubringen. Ein Fünftel sollte machbar sein.

W. Freund stellt folgenden Antrag: Einen Drittel der einfachen Steuer bis und mit 3,5 Tonnen, einen Fünftel für Anhänger über 3,5 Tonnen.

H. Wittenwiler stellt den Antrag, auf eine Differenzierung zwischen Fahrzeugen über und unter 3,5 Tonnen zu verzichten und die einfache Steuer für alle Anhänger auf einen Fünftel zu reduzieren.

H. Hug bemerkt zu diesem Antrag, dass es darum geht, das Transportgewerbe zu entlasten und ungewollte Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Der Gewerbler hat nicht mit Wettbewerbsverzerrungen zu kämpfen. Die Gewerbler müssen nicht entlastet werden. Das Kleingewerbe wird mit dem Antrag Gubser nicht gegen das Transportgewerbe ausgespielt.

K. Keller-Sutter antwortet, dass ursprünglich noch die Rede von Kompensationen durch Steueranhebung bei den leichteren Fahrzeugkategorien gewesen ist. In diesem Fall würde eben schon das Kleingewerbe gegen das Transportgewerbe ausgespielt.

M. Götte will von N. Zuberbühler wissen, welche Steuereinbussen mit den gestellten Anträgen verbunden sind. N. Zuberbühler gibt die gewünschten Antworten. Gestützt darauf fasst M. Götte die gestellten Anträge und ihre finanziellen Auswirkungen wie folgt zusammen:

- Antrag Blumer: Die Steuer für Anhänger wie bisher zu belassen.



- Antrag Gubser: Die Hälfte der einfachen Steuer für Anhänger bis 3,5 Tonnen; einen Sechstel der einfachen Steuer für Anhänger ab 3,5 Tonnen; Steuereinbusse 1,2 Mio. Franken.
- Antrag Freund: Einen Drittel der einfachen Steuer für Anhänger bis 3,5 Tonnen; einen Sechstel der einfachen Steuer für Anhänger ab 3,5 Tonnen; Steuereinbusse 2,4 Mio. Franken.
- Antrag Wittenwiler: Einen Fünftel der einfachen Steuer für alle Anhänger; Steuereinbusse 2,4 Mio. Franken.
- Entwurf Regierung: Einen Drittel der einfachen Steuer für alle Anhänger; Steuereinbusse 1,7 Mio. Franken.

E. Dobler nimmt Bezug auf den Antrag Gubser und stellt fest, dass 4-tönnige Anhänger ja billiger wären als 3-tönnige Anhänger.

M. Götte antwortet, dass dies zutrifft. Dies ist aber so gewollt. Wird die LSVA mitberücksichtigt, so ist ein 4-tönniger Anhänger immer noch teurer als ein 3-tönniger Anhänger.

M. Götte legt widerspruchslös das Abstimmungsprozedere fest.

M. Götte lässt zunächst über den Antrag Blumer (bisherige Regelung belassen) abstimmen.

Mit 3:12 Stimmen lehnt die vorberatende Kommission den Antrag Blumer ab.

M. Götte stellt den Antrag Gubser dem Antrag Freund gegenüber und lässt darüber abstimmen, welcher Antrag bevorzugt wird.

Mit 9:6 Stimmen bevorzugt die vorberatende Kommission den Antrag Gubser.

M. Götte stellt den Antrag Gubser dem Antrag Wittenwiler gegenüber und lässt darüber abstimmen, welcher Antrag bevorzugt wird.

Mit 11:4 Stimmen bevorzugt die vorberatende Kommission den Antrag Gubser.

M. Götte stellt den Antrag Gubser dem Entwurf der Regierung gegenüber und lässt darüber abstimmen, welche Variante dem Kantonsrat beantragt werden soll.

Mit 15:0 Stimmen beschliesst die vorberatende Kommission, den Antrag Gubser dem Kantonsrat zu beantragen.

Zu Art. 12 Bst. b

Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 12 Bst. c

Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 12 Bst. d



Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 12 Bst. e

Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 24

Keine Wortmeldungen.

Zu Art. 25

Keine Wortmeldungen.

5 Gesamtabstimmung zuhanden des Kantonsrates

M. Götte lässt in der Schlussabstimmung zuhanden des Kantonsrates über den Entwurf der Regierung mit geändertem Art. 12 Bst. a gemäss Antrag Gubser abstimmen.

Mit 13:2 Stimmen beschliesst die vorberatende Kommission, dem Kantonsrat Eintreten auf die Vorlage zu beantragen und in der bereinigten Fassung zu genehmigen.

6 Bestimmung des Kommissionssprechers; Medienmitteilung

M. Götte schlägt vor, dass er als Kommissionsprecher amtet. Er fragt, ob Einwände bestehen. Er stellt fest, dass dies nicht der Fall ist.

M. Götte schlägt vor, dass eine Medienmitteilung verfasst wird. Er stellt fest, dass dagegen keine Einwände bestehen. Er beauftragt die Verwaltung, eine Medienmitteilung zu verfassen.

7 Allgemeine Umfrage

Keine Wortmeldungen.

Tübach/St.Gallen, 19. Mai 2011

Der Präsident der vorberatenden
Kommission:

Michael Götte

Der Protokollführer:

Ueli Nef



Geht an:

- Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
- Staatskanzlei (2)
- Sicherheits- und Justizdepartement (4)
- Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten (5)

Kopie an

Staatskanzlei (RATSD / en/si)