

Sitzung vom

3. März 2020

Mitgeteilt den

6. März 2020

Protokoll Nr.

127

Auftrag Bigliel

betreffend zeitlich befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge im Rahmen des vom Grossen Rats beschlossenen Green Deals zur Erreichung der vom Bund geforderten CO₂-Zielwerte bei Neuwagen

Antwort der Regierung

Im Kanton Graubünden erhält ein Elektrofahrzeug aktuell einen Verkehrssteuerrabatt von 80 Prozent, was je nach Modell einer jährlichen Belastung von 90 bis 110 Franken entspricht. Die Regierung ist der Auffassung, dass Anreizmassnahmen grundsätzlich nur dann umgesetzt werden sollten, wenn sie auch solche Wirkungen entfalten. Wie verschiedentlich darauf hingewiesen (vgl. etwa Antwort der Regierung auf die Frage Thomas Bigliel in der Fragestunde der Junisession 2019, GRP 5/2018-2019, S. 894; Antwort der Regierung auf den Auftrag Kappeler betreffend Anteil Elektrofahrzeuge an Neufahrzeugen, Regierungsbeschluss vom 16. April 2019 [Prot. Nr. 259], GRP 1/2019-2020, S. 165 f.), würde die Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen keinen Anreiz schaffen, ein solches Fahrzeug zu kaufen. Diese Aussage ist durch eine im Auftrag des Amts für Natur und Umwelt durchgeführte Studie vom 22. Februar 2013 belegt, wonach die Reduktion der Motorfahrzeugsteuer in Graubünden den Kauf CO₂-armer Personenwagen nicht beeinflussen konnte. Zu beachten ist, dass dieser Studie Frankenbeträge zugrunde lagen, die um ein Mehrfaches höher waren als die vorliegenden. Dass eine solche Massnahme auch nach heutigem Wissensstand unwirksam wäre, zeigt gerade auch der Hinweis im vorliegenden Auftrag, wonach im Kanton Graubünden 2018 neu zugelassene Fahrzeuge einen überdurchschnittlichen CO₂-Ausstoss aufwiesen. So ist in Erinnerung zu rufen, dass Graubünden schweizweit betrachtet über eines der grosszügigsten Rabattsysteme

für emissionsarme Fahrzeuge verfügt, weil die Verkehrssteuerermässigung zeitlich nicht limitiert ist.

Im Weiteren erachtet die Regierung eine Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen für unangebracht, weil gegen eine solche Regelung auch das Verursacherprinzip spricht. Bekanntlich sind die Nettoeinnahmen aus den Verkehrssteuern zweckgebunden für den Strassenbau und Strassenunterhalt einzusetzen und Elektrofahrzeuge belasten den Strassenkörper nicht weniger als Fahrzeuge mit herkömmlichen Antriebssystemen.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Chr. Rathgeb".

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Daniel Spadin".

Daniel Spadin

Auftrag Bigliel betreffend zeitlich befristete Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge im Rahmen des vom Grossen Rats beschlossenen Green Deals zur Erreichung der vom Bund geforderten CO₂-Zielwerte bei Neuwagen

Obwohl der motorisierte Verkehr mit 32% für den grössten Teil der Schweizer CO₂-Emissionen verantwortlich ist und dringender Handlungsbedarf besteht, schlägt die Regierung in der Botschaft zur Teilrevision des kantonalen Energiegesetzes (BEG) keine konkreten Massnahmen zur Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen vor.

Die aktuell sinkende Nachfrage nach Dieselfahrzeugen führt dazu, dass von der Bevölkerung wieder vermehrt benzinbetriebene Fahrzeuge angeschafft werden. Da Fahrzeuge mit Benzinantrieb in der Regel über einen höheren CO₂-Ausstoss als vergleichbare Dieselfahrzeuge verfügen, steigen als Folge dieser Entwicklung die CO₂-Emissionen. Das Bundesamt für Energie BFE hält in ihrem neuesten Bericht über die jährliche Erfassung und Auswertung des Energieverbrauchs fest: «Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen haben 2018 deutlich zugenommen.»

Neben dem allgemeinen Anstieg verkehrsbedingter CO₂-Emissionen geht aus den aktuellen Zahlen des Bundesamts für Energie BFE hervor, dass neu zugelassene Fahrzeuge im Kanton Graubünden einen CO₂-Ausstoss von durchschnittlich 149 Gramm CO₂/km aufweisen. Damit verfehlt Graubünden nicht nur deutlich den vom Bund geforderten Zielwert von 130 Gramm CO₂/km, sondern belegt im interkantonalen Vergleich dadurch den zweitletzten Platz.

Bei einer Einsatzdauer von mehreren Jahren tragen benzinbetriebene Neuwagen unnötig zur bereits hohen CO₂-Belastung bei und erschweren damit das klimapolitische Netto-Null-Ziel des Bundesrats. Im Strassenverkehr, durch den am meisten Treibhausgasemissionen verursacht werden, will der Bundesrat die verkehrsbedingten Emissionen deshalb mit der schrittweisen Elektrifizierung des Strassenverkehrs senken.

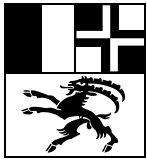
Um dieses Ziel zu erreichen, verzichten mittlerweile immer mehr Kantone auf eine Besteuerung von Fahrzeugen mit rein elektrischen Antrieben. **8 Kantone haben Elektrofahrzeuge bereits vollständig von der kantonalen Verkehrssteuer befreit. In SO und ZH ist die Steuerbefreiung zeitlich unbegrenzt.** In FR, GE, GL, SG, NW und OW ist die Steuerbefreiung in Abhängigkeit zum Zeitpunkt der 1. Inverkehrsetzung zeitlich begrenzt (48 Monate in SG und OW, 32 Monate in allen anderen Kantonen). Demgegenüber steht die Haltung der Bündner Regierung. Diese hat sich mehrmals gegen eine Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen ausgesprochen und diese Haltung jüngst in der Junisession 2019 bei der Beantwortung meiner Frage nochmals bestätigt.

Mit einer vollständigen, befristeten Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen wäre der Kanton Graubünden kein Einzelfall, sondern würde vielmehr die Stossrichtung des Bundesrates und den vom Grossen Rat beschlossenen Green Deals unterstützen. Dies insbesondere auch in Hinblick auf die Umsetzung des Pariser Abkommens und die geplante Totalrevision des nationalen CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, die Strassenverkehrssteuer so anzupassen, dass Fahrzeuge mit rein elektrischen Antrieben vollständig von der Verkehrssteuer befreit werden (100-Prozent-Bonus). Um eine möglichst grosse Anreizwirkung zu entfalten und gleichzeitig die längerfristige Kalkulierbarkeit der Einnahmen zu gewährleisten, soll die Steuerbefreiung zeitlich befristet werden. Dies kann beispielsweise in Abhängigkeit zur ersten Inverkehrsetzung (Modell FR, GE, GL, SG, NW und OW) oder über eine Auslaufklausel ("Sunset Clause") realisiert werden, bei der die Steuerbefreiung bis zum Erreichen eines gewissen Ablaufdatums (bspw. 2030) gilt. Letzteres wäre zu bevorzugen, da der Spareffekt für die Bürgerinnen und Bürger umso grösser wäre, je schneller diese ein Elektrofahrzeug anschaffen. Damit könnte erreicht werden, dass der Kanton Graubünden bei Neuwagenzulassungen möglichst schnell den von Bund geforderten CO₂-Zielwert erreicht, welcher ab 2020 von 130 auf durchschnittlich 95 Gramm CO₂/km gesenkt wird.

Chur, 4. Dezember 2019

Bigliel, Kappeler, Cantieni, Atanes, Baselgia-Brunner, Berther, Berweger, Cahenzli-Philipp, Degiacomi, Engler, Epp, Fasani, Florin-Caluori, Föhn, Gasser, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Horrer, Kasper, Kunfermann, Mittner, Müller (Felsberg), Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Schmid, Stiffler, Thomann-Frank, Thür-Suter, von Ballmoos, Waidacher, Weidmann, Widmer (Felsberg), Wilhelm, Pajic, Spadarotto



Sesida dals

3 da mars 2020

Communitgà ils

6 da mars 2020

Protocol nr.

127

Incumbensa Bigliel

concernent la liberaziun da taglia per vehichels electricus durant in temp limità en il rom dal «green deal» ch'il Cussegl grond ha concludì per cuntanscher las valurs da CO₂ visadas e pretendidas da la Confederaziun per vehichels novs

Resposta da la Regenza

En il chantun Grischun survegn in vehichel electric actualmain in rabat dad 80 per-
tschient sin la taglia da traffic, quai che correspunda – tut tenor il model – ad ina gre-
vezza annuala da 90 fin 110 francs. La Regenza è da l'avis che mesiras d'impuls
duessan da princip vegnir realisadas mo lura, sch'ellas chaschunan er tals effects.
Sco gia explitgà differentas giadas (cf. p.ex. resposta da la Regenza a la dumonda
da Thomas Bigliel en l'ura da dumondas da la sessiun da zercladur 2019, PCG 5/
2018-2019, p. 894; resposta da la Regenza a l'incumbensa Kappeler concernent
la quota da vehichels electricus dals vehichels novs, conclus da la Regenza dals
16 d'avrigl 2019 [prot. nr. 259], PCG 1/2019-2020, p. 165 s.), na stgaffiss la liberaziun
da taglia per vehichels electricus nagins impuls da cumprar in tal vehichel. Questa
constataziun è vegnida cumprovada tras in studi dals 22 da favrer 2013 ch'è vegnì
realisà per incumbensa da l'Uffizi per la natira e l'ambient. Tenor quest studi n'ha la
reduenziun da la taglia sin ils vehichels a motor en il Grischun betg pudì influenzer la
cumpra d'autos da persunas ch'emettan pauc CO₂. I sto vegnir resguardà che quest
studi sa basava sin imports da francs ch'eran pliras giadas pli auts ch'ils imports ac-
tuals. Ch'ina tala mesira fiss inefficazia er tenor las enconuschientschas actualas,
mussa gist er la remartga da l'incumbensa qua avant maun, che las emissiuns da
CO₂ dals vehichels immatriculads da nov l'onn 2018 en il chantun Grischun sa chat-

tan sur la media. Uschia stoi vegnir fatg endament ch'il Grischun ha – en cumparegliaziun cun l'ulteriura Svizra – in dals systems da rabat ils pli generus per vehichels che chaschunan paucas emissiuns, perquai che la reducziun da la taglia da traffic n'ha betg ina durada limitada.

Plinavant è la Regenza da l'avis ch'ina liberaziun da taglia per vehichels electrici saja inadattada, perquai ch'er il princip dal chaschunader pleda cunter ina tala regulaziun. Enconuschentamain èn las entradas nettas da las taglias da traffic liadas a l'intent e ston vegnir duvradas per construir e per mantegnair las vias, e vehichels electrici na strapatschan il corpus da la via betg main che vehichels cun motors convenziunals.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da refusar questa incumbensa.



En num da la Regenza

Il president:

Dr. Chr. Rathgeb

Il chancelier:

Daniel Spadin

Incumbensa Bigliel concernent la liberaziun da taglia per vehichels electricis durant in temp limità en il rom dal «green deal» ch'il Cussegl grond ha concludì per cuntanscher las valurs da CO₂ visadas e pretendidas da la Confederaziun per vehichels novs

Cumbain ch'il traffic motorisà è – cun 32% – responsabel per la gronda part da las emissiuns svizras da CO₂ e cumbain ch'igl exista in basegn d'agir urgent, na propona la Regenza naginas mesiras concretas en la missiva tar la revisiun parziala da la Lescha chantunala d'energia (LEG) per reducir las emissiuns da CO₂ ch'èn d'attribuir al traffic.

Actualmain sa reducescha la dumonda per vehichels da diesel, uschia che la populaziun cumpra puspè dapli vehichels cun motor da benzin. Perquai che vehichels cun motor da benzin emettan per regla dapli CO₂ che vehichels cumparegliabels da diesel, creschan las emissiuns da CO₂ pervia da quest svilup. L'Uffizi federal d'energia UFE constatescha en ses ultim rapport davart la registraziun e l'evaluaziun annuala dal consum d'energia: «Il consum da carburant e las emissiuns da CO₂ d'autos da personas novs èn s'augmentads cleramain l'onn 2018.»

Ultra da l'augment general d'emissiuns da CO₂ ch'èn d'attribuir al traffic, mussan las cifras actualas da l'Uffizi federal d'energia UFE ch'ils vehichels immatriculads da nov en il chantun Grischun han en media in'emissiun da 149 grams CO₂/km. Uschia na manchenta il Grischun betg mo cleramain la valur da 130 grams CO₂/km pretendida da la Confederaziun, mabain cuntanscha er la segund ultima piazza en la cumparegliaziun interchantunala.

Tras quai che vehichels novs cun motor da benzin èn en funcziun plirs onns, contribueschan els nunnecessariamain a la contaminaziun cun CO₂ ch'è gia gronda, ed engrevgeschan uschia la finamira da la politica dal clima dal Cussegl federal da reducir las emissiuns a netto nulla. En il traffic stradal, che chaschuna las pli bleras emissiuns da gas cun effect da serra, vul il Cussegl federal perquai reducir las emissiuns cun electrifitgar pass per pass il traffic stradal.

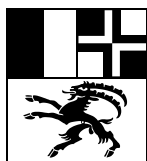
Per cuntanscher questa finamira desistan en il fratemp adina dapli chantuns d'imponer taglia sin vehichels cun tracziun puramain electrica. **Otg chantuns han gia deliberà dal tutfatg ils vehichels electricis da la taglia chantunala da traffic. En ils chantuns SO e ZH vala la liberaziun da taglia durant in temp illimità.** En ils chantuns FR, GE, GL, SG, NW ed OW vala la liberaziun da taglia valair durant in temp limità, tut tenor il mument da l'emprima immatriculaziun (48 mais a SG ed OW, 32 mais en tut ils auters chantuns). A quai s'oppona la tenuta da la Regenza grischuna. Quella è s'exprimida pliras giadas cunter ina liberaziun da taglia per vehichels electricis ed ha anc ina giada confermà questa tenuta pir dacurt en la sessiun da zercladur 2019 en la risposta a mia dumonda.

Cun liberar cumplainamain vehichels electricis da la taglia durant in temp limità na fiss il chantun betg in cas singul, mabain sustegnness las finamiras dal Cussegl federal ed il «green deal» ch'è vegnì concludì dal Cussegl grond. Quai en spezial er en vista a la realisaziun da l'Accord da Paris ed a la revisiun totala planisada da la Lescha federala davart il CO₂ per il temp sunter l'onn 2020.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan la Regenza d'adattar la taglia sin il traffic stradal uschia, che vehichels cun tracziun puramain electrica vegnan deliberads cumplainamain da la taglia da traffic (bonus da 100 pertschient). Per cuntanscher in effect d'impuls uschè grond sco pussaivel, ma er per garantir che las entradas sajan calculablas a lunga vista, duai la liberaziun da taglia valair durant in temp limità. Quai po per exempel vegnir realisà en dependenza da l'emprima immatriculaziun (model dals chantuns FR, GE, GL, SG, NW ed OW) u tras ina limitaziun temporala («sunset clause»), nua che la liberaziun da taglia vala, fin ch'in tschert termin da scadenza è cuntanschì (p.ex. onn 2030). Questa ultima varianta fiss da preferir, perquai che pli svelto che las burgaisas ed ils burgais cumpran in vehichel electric, e pli grond che l'effect da spargn fiss per ellas ed els. Uschia pudess il chantun Grischun cuntanscher il pli svelto pussaivel la valur da CO₂ visada e pretendida da la Confederaziun per vehichels immatriculads da nov, damai che questa valur vegn reducida a partir da l'onn 2020 da 130 a 95 grams CO₂/km en media.

Cuira, ils 4 da december 2019

Bigliel, Kappeler, Cantieni, Atanes, Baselgia-Brunner, Berther, Berweger, Cahenzli-Philipp, Degiacomi, Engler, Epp, Fasani, Florin-Caluori, Föhn, Gasser, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Horrer, Kasper, Kunfermann, Mittner, Müller (Favugn), Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Schmid, Stiffler, Thomann-Frank, Thür-Suter, von Ballmoos, Waidacher, Weidmann, Widmer (Favugn), Wilhelm, Pajic, Spadarotto



Seduta del

3 marzo 2020

Comunicata il

6 marzo 2020

Protocollo n.

127

Incarico Bigliel

concernente l'esenzione limitata nel tempo dall'imposta di circolazione per veicoli elettrici nel quadro del Green Deal deciso dal Gran Consiglio volto a raggiungere gli obiettivi relativi al CO₂ per nuovi veicoli

Risposta del Governo

Attualmente nel Cantone dei Grigioni un veicolo elettrico beneficia di uno sconto sull'imposta di circolazione pari all'80 per cento, il che a seconda del modello comporta una spesa annua compresa tra 90 e 110 franchi. Il Governo ritiene che in linea di principio misure di incentivo debbano essere attuate solo se producono effetti corrispondenti. Come già rilevato a più riprese (cfr. ad esempio la risposta del Governo alla domanda di Thomas Bigliel durante l'ora delle domande della sessione di giugno 2019, PGC 5/2018-2019, pag. 894; risposta del Governo all'incarico Kappeler concernente la quota di veicoli elettrici tra i veicoli nuovi, decreto governativo del 16 aprile 2019 [prot. n. 259], PGC 1/2019-2020, pag. 165 seg.), l'esenzione dall'imposta per veicoli elettrici non si tradurrebbe in un incentivo ad acquistare un veicolo di questo tipo. Tale affermazione trova conferma in uno studio commissionato dall'Ufficio per la natura e l'ambiente del 22 febbraio 2013, secondo il quale una riduzione della tassa sui veicoli a motore nei Grigioni non ha prodotto effetti sull'acquisto di autovetture a basse emissioni di CO₂. Occorre tenere conto del fatto che questo studio si basava su importi espressi in franchi nettamente più elevati rispetto a quelli indicati in questo caso. Il fatto che una misura simile sarebbe inefficace anche secondo lo stato attuale delle conoscenze trova dimostrazione proprio nell'accento contenuto nell'incarico in oggetto, secondo il quale i veicoli nuovi immatricolati nel Cantone dei Grigioni nel 2018 presentavano emissioni di CO₂ superiori alla media. Occorre ricordare

che a livello svizzero i Grigioni presentano uno dei sistemi di sconto più generosi per veicoli a basse emissioni dato che la riduzione dell'imposta di circolazione non è limitata nel tempo.

Inoltre il Governo ritiene che un'esenzione fiscale per veicoli elettrici sia inadeguata perché una simile regolamentazione si pone in contrasto con il principio di causalità. Com'è ben noto, i proventi netti dalle imposte di circolazione devono essere impiegati a destinazione vincolata per la costruzione e la manutenzione delle strade e che i veicoli elettrici non gravano in misura inferiore sul corpo stradale rispetto ai veicoli con sistemi di propulsione convenzionali.

A seguito di quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere l'incarico in oggetto.



Il Presidente:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Chr. Rathgeb'.

Dr. Chr. Rathgeb

In nome del Governo

Il Cancelliere:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Daniel Spadin'.

Daniel Spadin

Incarico Bigliel concernente l'esenzione limitata nel tempo dall'imposta di circolazione per veicoli elettrici nel quadro del Green Deal deciso dal Gran Consiglio volto a raggiungere gli obiettivi relativi al CO₂ per nuovi veicoli

Nonostante il traffico motorizzato, con una quota pari al 32%, sia la fonte maggiore di emissioni di CO₂ in Svizzera e vi sia urgente necessità di agire, nel messaggio relativo alla revisione parziale della legge cantonale sull'energia (LGE) il Governo non propone misure concrete volte a ridurre le emissioni di CO₂ dovute al traffico.

La contrazione attuale della domanda di veicoli diesel è dovuta al fatto che la popolazione è tornata ad acquistare in misura maggiore veicoli a benzina. Dato che di norma i veicoli a benzina presentano emissioni di CO₂ maggiori rispetto a veicoli diesel paragonabili, tale evoluzione comporta un aumento delle emissioni di CO₂. Nel suo rapporto più recente relativo al rilevamento annuale e all'analisi del consumo d'energia l'Ufficio federale dell'energia UFE rileva quanto segue: "Aumento considerevole del consumo di carburante e delle emissioni di CO₂ delle automobili nuove nel 2018."

Oltre all'aumento generalizzato delle emissioni di CO₂ dovute al traffico, dai dati attuali dell'Ufficio federale dell'energia UFE emerge che le automobili di nuova immatricolazione nel Cantone dei Grigioni producono emissioni di CO₂ pari in media a 149 grammi di CO₂/km. Pertanto i Grigioni non solo non raggiungono di gran lunga il valore richiesto dalla Confederazione pari a 130 grammi di CO₂/km, bensì a livello intercantonale occupano il penultimo posto.

Prendendo a riferimento una durata d'impiego di diversi anni, le nuove automobili a benzina contribuiscono ad aumentare le emissioni di CO₂ già elevate senza che ciò sia indispensabile e così facendo rendono più difficile raggiungere l'obiettivo del bilancio netto delle emissioni pari a zero formulato dal Consiglio federale. Nel settore del traffico stradale, il quale è la fonte più importante di emissioni di gas serra, il Consiglio federale intende ridurre le emissioni dovute al traffico procedendo a un'elettificazione graduale del traffico stradale.

Per raggiungere questo obiettivo un numero crescente di Cantoni rinuncia nel frattempo a riscuotere imposte su veicoli a propulsione completamente elettrica. **8 Cantoni hanno già esentato integralmente i veicoli elettrici dall'imposta di circolazione cantonale. Nei Cantoni di SO e di ZH l'esenzione fiscale non è limitata nel tempo.** Nei Cantoni di FR, GE, GL, SG, NW e OW l'esenzione dall'imposta è limitata nel tempo a partire dal momento in cui il veicolo è entrato in circolazione per la prima volta (48 mesi nei Cantoni di SG e di OW, 32 mesi in tutti gli altri Cantoni). La posizione del Governo grigionese si pone in contrasto con tale atteggiamento. Il Governo si è espresso a più riprese contro un'esenzione fiscale di veicoli elettrici e di recente ha confermato ancora una volta tale posizione durante la sessione di giugno 2019 quando ha dato risposta alla mia domanda.

Con un'esenzione fiscale completa e limitata nel tempo a favore di veicoli elettrici il Cantone dei Grigioni non prenderebbe un'iniziativa isolata, bensì si troverebbe piuttosto a sostenere l'orientamento formulato dal Consiglio federale e del Green Deal deciso dal Gran Consiglio. Ciò vale in particolare in vista dell'attuazione dell'Accordo di Parigi e della revisione totale della legge federale sul CO₂ prevista per il periodo successivo al 2020.

Le firmatarie e i firmatari danno incarico al Governo di adeguare l'imposta di circolazione in maniera tale che i veicoli a propulsione completamente elettrica siano esentati in piena misura dall'imposta di circolazione (bonus del 100 per cento). Al fine di produrre un effetto incentivo maggiore possibile e di garantire allo stesso tempo che le entrate siano calcolabili in un'ottica di lungo termine, l'esenzione fiscale dovrà essere limitata nel tempo. Tale intento può essere realizzato ad esempio a partire dalla prima entrata in circolazione (modello di FR, GE, GL, SG, NW e OW) oppure attraverso una clausola di decadenza ("Sunset Clause") secondo la quale l'esenzione fiscale vale fino a una determinata data di scadenza (ad es. 2030). Quest'ultima soluzione sarebbe preferibile, dato che per i cittadini il risparmio sarebbe tanto maggiore quanto prima acquistano un veicolo elettrico. In tal modo si potrebbe permettere al Cantone dei Grigioni di raggiungere in tempi il più possibile brevi il valore di CO₂ richiesto dalla Confederazione riguardo alle immatricolazioni di veicoli nuovi, il quale a partire dal 2020 verrà ridotto da 130 a in media 95 grammi di CO₂/km.

Coira, 4 dicembre 2019

Bigliel, Kappeler, Cantieni, Atanes, Baselgia-Brunner, Berther, Berweger, Cahenzli-Philipp, Degiacomi, Engler, Epp, Fasani, Florin-Caluori, Föhn, Gasser, Hardegger, Hartmann-Conrad, Hitz-Rusch, Hofmann, Horrer, Kasper, Kunfermann, Mittner, Müller (Felsberg), Perl, Preisig, Rettich, Rüegg, Rutishauser, Schmid, Stiffler, Thomann-Frank, Thür-Suter, von Ballmoos, Waidacher, Weidmann, Widmer (Felsberg), Wilhelm, Pajic, Spadarotto