

13. Februar 2022

Kantonale Volksabstimmung

**Botschaft des Grossen Rates
des Kantons Bern**



**Änderung des Gesetzes
über die Besteuerung
der Strassenfahrzeuge**

Darüber wird abgestimmt

Wollen Sie die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge annehmen?

Über diese Frage entscheiden die Stimmberechtigten des Kantons Bern am 13. Februar 2022.

Mit der Gesetzesänderung wird die Motorfahrzeugsteuer ökologischer ausgestaltet: Die Steuer bei Personenwagen und Lieferwagen bemisst sich künftig nicht nur nach dem Gewicht des Fahrzeugs, sondern auch nach dem CO₂-Ausstoss. Bei Motorrädern erfolgt die Besteuerung neu nach Gewicht und Motorenleistung.

Gleichzeitig wollen Regierungsrat und Grossratsmehrheit die Motorfahrzeugsteuer um 40 Millionen Franken anheben. Die Mehreinnahmen werden vollständig ausgeglichen, indem die Kantonssteuern für natürliche Personen im gleichen Umfang gesenkt werden.

Der Grosse Rat hat die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge mit 101 gegen 43 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

► Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten des Kantons Bern, die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge anzunehmen.

Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge

Das Wichtigste in Kürze

Mit der Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge wollen der Regierungsrat und die Mehrheit des Grossen Rates die Motorfahrzeugsteuer ökologischer ausgestalten und Anreize für die Anschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugmodellen schaffen.

Heute werden Fahrzeuge einzig nach ihrem Gewicht besteuert. Der Steuertarif nimmt stufenweise ab, je höher das Gewicht des Fahrzeuges ist. Dieser abnehmende Gewichtstarif begünstigt schwerere und in der Regel klimaschädlichere Personen- und Lieferwagen. Deshalb soll er abgeschafft werden.

Neu soll bei Personenwagen und Lieferwagen eine Kombination aus Gewicht und CO₂-Ausstoss für die Besteuerung massgebend sein, bei Motorrädern eine Kombination aus Gewicht und Motorenleistung in Kilowatt (kW). Bei den CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs ist eine abgestufte progressive Besteuerung vorgesehen. Das heisst: Produziert ein Fahrzeug keine oder geringe CO₂-Emissionen, so fällt dieser Besteuerungsanteil gar nicht oder nur bescheiden ins Gewicht. Wer leichte oder schadstoffarme Fahrzeuge verwendet, wird steuerlich begünstigt. Schwerere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoss werden dagegen stärker belastet.

Für Lieferwagen ist geplant, die Steuer nach tieferen Ansätzen zu berechnen. Lastwagen und landwirtschaftliche Motor-

fahrzeuge werden weiterhin nach den bisherigen Grundsätzen besteuert. Damit beabsichtigt der Grosse Rat, das Gewerbe und die Landwirtschaft zu schonen.

Neben dem neuen Besteuerungsmodell wollen Regierungsrat und Grossratsmehrheit die jährlichen Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer um 40 Millionen Franken anheben. Damit käme die Steuer etwas über dem Mittelwert der Kantone zu liegen. Im Gegenzug sollen die kantonalen Steuern für natürliche Personen um denselben Betrag sinken. Dieser steuerliche Ausgleich wird im Gesetz verbindlich festgeschrieben: Ohne Senkung der Steuern für natürliche Personen kann der Gesamtertrag aus der Motorfahrzeugsteuer nicht erhöht werden.

Die Mehrheit des Grossen Rates unterstützt die ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer. Mit der Revision will sie die Bevölkerung motivieren, sich vermehrt für klimaschonende Fahrzeugmodelle zu entscheiden, und eine Steuer senkung für natürliche Personen ermöglichen. Eine Minderheit des Grossen Rates lehnt die Vorlage ab. Die heutige Besteuerung der Strassenfahrzeuge nach dem Gesamtgewicht habe sich bewährt und solle nicht geändert werden.

Der Grosse Rat hat die Gesetzesänderung am 16. Juni 2021 verabschiedet. Gegen diesen Beschluss haben zwei Komitees das Referendum ergriffen. Das Referendum ist mit total 14 807 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Daher kommt es zur Volksabstimmung.

Die Vorlage im Detail

Die Ausgangslage

In der Abstimmung vom 23. September 2012 wurde der Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» angenommen. Die Höhe der Motorfahrzeugsteuer wurde um ein Drittel reduziert. Sie liegt heute deutlich unter dem Durchschnitt der Schweizer Kantone (siehe Grafik Seite 5).

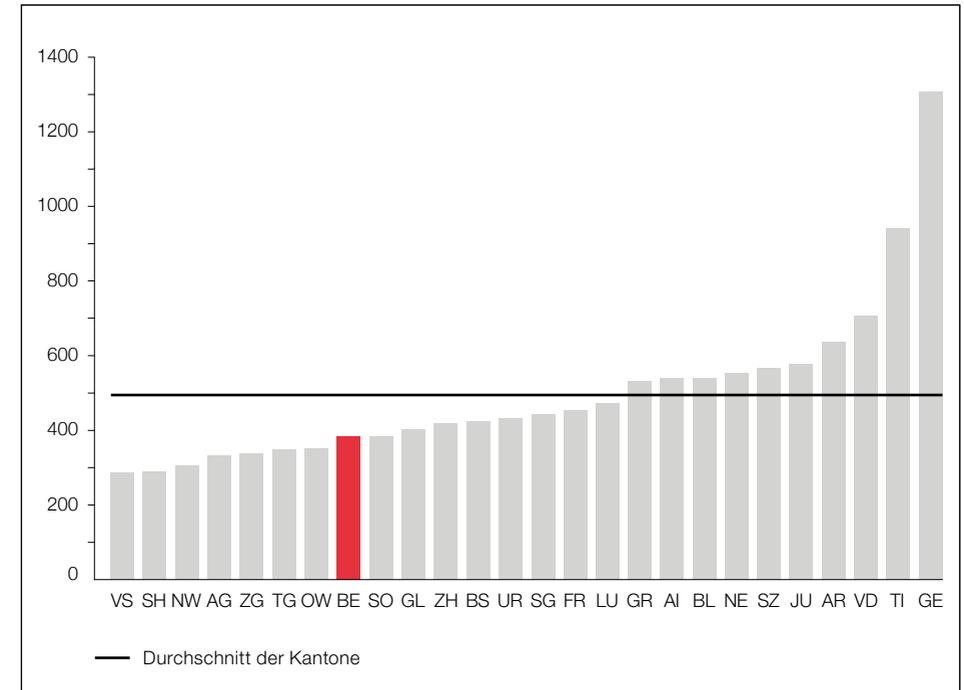
Seit der Abstimmung vom September 2012 hat sich die Ausgangslage wesentlich verändert. Zum einen hat sich das Angebot an verbrauchs- und schadstoffärmeren Fahrzeugen, insbesondere mit Elektro- und Hybridantrieb, vergrössert. Zum anderen sind die Fahrzeuge, die in der Schweiz seither in Verkehr gesetzt wurden, im Durchschnitt schwerer geworden, unter anderem aufgrund von Sicherheits- und Komfortausstattungen (Knautschzonen, Airbag, Assistenzsystemen, Klimaanlage usw.). Ein höheres Gewicht bedeutet tendenziell einen höheren Energieverbrauch, was bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren die Schadstoffwerte und Treibhausgasemissionen erhöht.

Zudem ist in den letzten Jahren die Sensibilität der Bevölkerung für ökologische Themen weiter gestiegen, nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem auch in der Schweiz sicht- und spürbaren Klimawandel. Der Klimawandel führt zu häufigeren und schweren Wetterextremen wie Hitzeperioden oder Starkniederschlägen.

Auftrag zur ökologischen Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer

Die vom Grossen Rat im März 2019 überwiesene Motion «Revision der Motorfahrzeugsteuer» (Motion 171-2018) verlangte unter anderem eine ökologische Revision der Motorfahrzeugsteuer, die schwere Fahrzeuge und Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss stärker als heute belastet. Zudem sollte die Höhe der Motorfahrzeugsteuer mindestens auf den schweizerischen Mittelwert angehoben werden. Mit der vorliegenden Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge wird die verlangte ökologische Reform umgesetzt. Schwere Personen- und Lieferwagen mit hohem Schadstoffausstoss werden stärker als heute belastet. Gleichzeitig sieht die Revision wie in der Motion verlangt Mehreinnahmen im Umfang von jährlich 40 Millionen Franken vor. Diese Mehreinnahmen müssen vollständig mit Steuersenkungen bei den natürlichen Personen ausgeglichen werden.

Besteuerung der Strassenfahrzeuge in den Kantonen 2021 (durchschnittlicher Steuerbetrag pro Jahr für die 30 meistverkauften Fahrzeugmodelle bei Personenwagen¹, in Franken)



Quelle: asa, Vereinigung der Strassenverkehrsämter.

¹ Die Steuerbeträge basieren auf den drei meistverkauften Fahrzeugmodellen in der Schweiz im Jahr 2020 pro Fahrzeugkategorie, bei insgesamt zehn Kategorien von Personenwagen. Die Angaben beruhen auf den Selbstdeklarationen der Kantone. In der Regel sind Steuervergünstigungen für besonders ökologische oder Zuschläge für nicht ökologische Fahrzeuge berücksichtigt.

Die neue Berechnungsgrundlage: Kombination von Gewicht und CO₂-Emissionen

Das revidierte Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge soll Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Fahrzeuge schaffen. Bisher werden die Fahrzeuge ausschliesslich nach ihrem Gewicht besteuert. Der stufenweise abnehmende (degressive) Gewichtstarif begünstigt heute schwerere und in der Regel klimaschädlichere Personen- und Lieferwagen.

Mit dem revidierten Gesetz berechnet sich die Steuer bei Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Motorwagen neu aus einem Anteil für das Gesamtgewicht und einem Anteil für die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs:

- An der Besteuerung des Gesamtgewichts wird festgehalten, weil es einen erheblichen Einfluss auf den Verbrauch und damit auf die Energieeffizienz eines Fahrzeugs hat. Zudem beanspruchen schwerere Fahrzeuge die Strasseninfrastruktur stärker. Die Berechnung der Steuer auf dem Gesamtgewicht erfolgt neu linear und nicht mehr degressiv.

- Für den Bemessungsanteil zum CO₂-Ausstoss gilt: Fahrzeuge ohne oder mit geringem CO₂-Ausstoss (z. B. Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellen oder hybride Antriebe) werden überhaupt nicht oder wenig belastet, Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten hingegen stärker.²

Für den Einbezug des CO₂-Austosses bei Motorrädern und Kleinmotorrädern besteht heute keine verlässliche Datengrundlage. Der ökologische Aspekt wird aber trotzdem berücksichtigt, indem neu neben dem Gesamtgewicht des Motorrads auch die Motorenleistung für die Berechnung der Steuer einbezogen wird.

Bedürfnisse des Gewerbes und der Landwirtschaft werden berücksichtigt

Die neue Regelung gilt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen. Für Lastwagen, Sattelschlepper, Anhänger und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge gibt es keine Änderungen. Sie werden weiterhin nach den bisherigen Grundsätzen besteuert. Der Schwerverkehr entrichtet zudem die eidgenössische leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Besonderen Regelungen unterliegen aufgrund ihrer gewerblichen Nutzung auch Lieferwagen. Sie werden

2 Die CO₂-Werte werden aufgrund der jeweils aktuellen und verbindlichen eidgenössischen oder internationalen Zulassungsdokumente erhoben. Fehlen solche Informationen (z. B. bei Veteranenfahrzeugen), kommen die Berechnungsgrundlagen der eidgenössischen CO₂-Verordnung zur Anwendung.

künftig ebenfalls nach Gewicht und CO₂-Ausstoss besteuert, jedoch sind für sie tiefere Ansätze geplant.

Steuerfrei bleiben wie bisher Fahrräder, Motorfahrräder und Fahrzeuge, die diesen gleichgestellt sind, sowie landwirtschaftliche Motoreinachser und landwirtschaftliche Anhänger. Ebenfalls steuerbefreit bleiben Motorfahrzeuge, wenn jemand infolge einer Behinderung in der Fortbewegungsfähigkeit darauf angewiesen ist.

Mit dem revidierten Gesetz werden schliesslich Pistenfahrzeuge neu von der Motorfahrzeugsteuer befreit.

Höhere Motorfahrzeugsteuern, tiefere Steuern für natürliche Personen

Die Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge sieht vor, die jährlichen Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer gegenüber heute um 40 Millionen Franken anzuheben. Betrachtet man sämtliche heute im Kanton Bern im Verkehr stehenden Fahrzeuge, dürfte die Motorfahrzeugsteuer damit künftig nah am Durchschnitt der Kantone liegen. Bei den aktuell meistverkauften Fahrzeugen dürfte die Motorfahrzeugsteuer etwas höher, nämlich voraussichtlich maximal gegen zehn Prozent über dem Durchschnitt der Kantone zu liegen kommen.³

3 Steuervergleich basierend auf den im Jahr 2020 schweizweit je drei meistverkauften Modellen pro Fahrzeugkategorie, bei insgesamt zehn Kategorien von Personenwagen (Steuerbeträge 2021); Vergleichswerte des Kantons Bern basierend auf Tarifannahmen und Richtwerten zur Umsetzung (Basis: Fahrzeugbestand im Kanton Bern am 27.10.2021).

Die Revision bringt jedoch dem Kanton Bern insgesamt keine Mehreinnahmen ein: Die zusätzlichen Erträge sollen durch eine gezielte Senkung der Steueranlage für natürliche Personen vollumfänglich ausgeglichen werden. Es entspricht dem politischen Willen des Regierungsrates und der Mehrheit des Grossen Rates, die kantonalen Steuern für natürliche Personen um 40 Millionen Franken zu senken und damit den Kanton Bern im interkantonalen Vergleich als attraktiven Wohn- und Arbeitsort zu stärken.

Die konkrete Regelung der Steuer-senkungen für natürliche Personen bildet nicht direkt Teil der Abstimmungsvorlage. Diese Umsetzungsmassnahmen wird der Grosse Rat in einem separaten Beschluss festlegen. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ist jedoch im Gesetz verbindlich mit der Senkung der Steuern für natürliche Personen verknüpft. Das heisst, ohne Senkung der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen können und dürfen die Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer nicht erhöht werden. Die neue ökologische Besteuerung der Strassenfahrzeuge könnte zwar eingeführt werden, aber so, dass der Kanton damit keine zusätzlichen Erträge erzielt.

Motorfahrzeugsteuern dienen dem Strassenverkehr und der Umwelt

Die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer werden weiterhin vollumfänglich und zweckgebunden für Massnahmen im und um den Strassenverkehr verwendet und fliessen beispielsweise in den Strassenunterhalt, die Verkehrssicherheit und die Förderung des umweltgerechten Verkehrs.

Die Vorlage im Grossen Rat

Bereits mit der Annahme der Motion «Revision der Motorfahrzeugsteuer» (Motion 171-2018) hat die Mehrheit des Grossen Rates signalisiert, dass sie das Ziel einer ökologisch ausgestalteten Motorfahrzeugsteuer unterstützt. Und dass sie dank der zusätzlichen Mittel die Steuern für natürliche Personen senken will, um die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kantons zu stärken. Dies hat sie mit der Zustimmung zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der

Strassenfahrzeuge bestätigt. Für die Ratsmehrheit ermöglicht die Besteuerung der Fahrzeuge nach Gewicht und CO₂-Ausstoss die umweltpolitisch angestrebte Lenkungswirkung. Die Gesetzesänderung setze die richtigen Anreize, sei zeitgemäss und berücksichtige den Technologiewandel.

Für eine Minderheit des Grossen Rates bewährt sich das geltende Gesetz immer noch. Schliesslich sei von der Steuererhöhung vor allem die Bevölkerung in den Randregionen betroffen. Ausserdem sei eine Erhöhung der Steuer nur neun Jahre nach dem letzten Volksentscheid nicht gerechtfertigt.

umweltschädlicher Fahrzeuge ab, so kann der Ertrag aus der Motorfahrzeugsteuer mittel- bis langfristig sinken. Das Gesetz trägt diesem Umstand Rechnung. Es ermächtigt den Regierungsrat unter bestimmten Voraussetzungen, die Tarife für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen innerhalb der vorgegebenen Bandbreite anzupassen. So sollen die Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern gesichert werden, um einen verursachergerechten Unterhalt der Strasseninfrastruktur zu gewährleisten.

Festlegen der Tarife

Der Regierungsrat legt die Steuertarife für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen durch Verordnung fest. Das Gesetz gibt ihm dafür eine klare Bandbreite vor. Für alle übrigen Fahrzeuge wie Lastwagen, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Motorräder sind die Tarife direkt im Gesetz festgelegt.

Die Fahrzeugflotte im Kanton Bern wird sich über die Jahre verändern. Nimmt beispielsweise die Anzahl besonders

Argumente im Grossen Rat für die Vorlage

Der Grosse Rat hat der Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge mit **101 Ja** zu **43 Nein** bei **einer Enthaltung** zugestimmt.

- Die ökologische Mobilität wird attraktiver. Käuferinnen und Käufer erhalten einen Anreiz, sich für ein möglichst umweltgerechtes und klimaschonendes Fahrzeug zu entscheiden.
- Das neue System der Motorfahrzeugsteuer trägt dazu bei, dass weniger fossile Treibstoffe eingesetzt werden und weniger CO₂ ausgestossen wird. Es unterstützt damit die klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Kantons.
- Das Gesetz verteuert schwere Fahrzeuge und solche mit hohem CO₂-Ausstoss. Momentan werden kleinere und leichte Fahrzeuge überdurchschnittlich besteuert.
- Dank den Mehreinnahmen können die Steuern für natürliche Personen im gleichen Umfang gesenkt werden, zugunsten der Bevölkerung.
- Die Vorlage ist ausgewogen und nimmt Rücksicht auf das Gewerbe: Für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lastwagen ändert sich nichts. Pistenfahrzeuge werden künftig nicht mehr besteuert.

dafür

101 Stimmen

Argumente im Grossen Rat gegen die Vorlage

- In ländlichen Gegenden, die nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, sind die Menschen auf geländetaugliche Allradfahrzeuge angewiesen. Es ist unfair, wenn man sie dafür bestraft und stärker besteuert.
- Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer nur gut neun Jahre nach der letzten Volksabstimmung ist nicht gerechtfertigt.
- Mit der Einführung einer CO₂-Steuer werden die Besitzerinnen und Besitzer von Allrad- und Occasionsfahrzeugen belastet. Auch viele Motorräder werden mit der Revision teurer.
- Die bisherige Besteuerung der Motorfahrzeuge über das Gesamtgewicht ist ehrlich und fair. Eine Verknüpfung mit der Klimadebatte ist abzulehnen.

dagegen

43 Stimmen

Stellungnahme des Referendumskomitees SVP und Junge SVP «NEIN zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer!»

Die Berner Stimmbevölkerung hat sich 2011 und in der Wiederholung 2012 erneut gegen eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern im Kanton Bern ausgesprochen. Dies hielt das Berner Parlament nicht davon ab, einer Gesetzesrevision für höhere Motorfahrzeugsteuern zuzustimmen. Ein Affront gegenüber dem Stimmvolk und eine krasse Missachtung des Volkswillens!

Neu sollen Autos, Lieferwagen und Töffs nach Gewicht UND CO₂-Ausstoss bzw. Leistung besteuert werden. Dies ist nirgends in der Schweiz so. Im Grossen Rat wurde dabei das Bild des «Bonzenschlitten»-Fahrers gezeichnet. Die Realität sieht anders aus. Die Revision trifft fast alle: Familien, die auf ein grösseres Auto angewiesen sind und sich kein neues Fahrzeug leisten können, Menschen, die mit dem Fahrzeug Anhänger ziehen müssen oder in Regionen wohnen, wo sie ein Allradfahrzeug brauchen, aber auch Handwerker, die Werkzeug und Maschinen transportieren müssen. Es könnte für Betriebe mit mehreren Fahrzeugen zu über 1000 Franken Mehrkosten kommen.

Wer Auto, Töff oder Lieferwagen fährt, soll also neu bis zu über 100 Franken mehr zahlen, um dann als Steuerzahlende etwas zurückzuerhalten: Gutverdienende über 200 Franken, Schlechtverdienende mickrige 10 Franken pro Jahr?

Das Referendumskomitee, dem die SVP-Mitglieder der Sicherheitskommission des Grossen Rates angehören, empfiehlt zu dieser unfairen Umverteilungsvorlage ein NEIN.

Stellungnahme des Referendumskomitees Bund der Steuerzahler: Die Erhöhung betrifft alle

Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern trifft auch Mittelstand, KMU und Gewerbe. Rund 40 Millionen Franken sollen dadurch zusätzlich in die Kantonskasse gespült werden. Je nach Fahrzeugmodell verursachen die neuen Steuertarife für Fahrzeughalter Mehrkosten von bis zu mehreren hundert Franken pro Jahr. Die von Regierung und Parlament vorgesehene Rückvergütung über tiefere Einkommenssteuern wird dies nie für alle ausgleichen können. Unter dem Strich bezahlen viele Bernerinnen und Berner mehr als sie erhalten.

Die Vorlage schafft Ungerechtigkeiten, denn sie trifft im Kern direkt die Landbevölkerung. Diese ist aufgrund fehlender ÖV-Angebote zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen und benötigt je nach Wohn- und Arbeitsort ein Auto mit Allradantrieb resp. entsprechender Motorenleistung.

Die geplante Steuererhöhung könnte die Preise für Produkte und Dienstleistungen lokaler KMU verteuern. Diese werden die entstehenden Mehrkosten auf ihre Kunden abwälzen müssen. Somit bezahlen am Ende alle mehr.

Zudem: Auch mit den aktuellen Steuertarifen steigen die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer, denn die Bevölkerungszahlen – und damit die Anzahl Automobilisten – steigen seit Jahren an.

Der Bund der Steuerzahler empfiehlt Ihnen aus all diesen Gründen ein NEIN.

Anhang – Beispiele zu den Änderungen der Steuern für natürliche Personen

In der folgenden Tabelle ist dargestellt, wie sich die vorgesehene Senkung der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen auf die Einkommens- und Vermögenssteuern auswirken könnte.

Die dargestellten Steuerbeispiele beruhen auf Berechnungen anhand vorläufiger Annahmen (Stand: 25.08.2021). Über die Senkung und definitive Höhe der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen beschliesst der Grosse Rat separat.

Gemäss dem Willen von Regierungsrat und Grossratsmehrheit soll die kantonale Steueranlage dabei so festgelegt werden, dass eine Entlastung der Steuerpflichtigen um insgesamt 40 Millionen Franken erzielt wird.

Die ausgewählten Steuerbeispiele lehnen sich an den schweizerischen Durchschnittslohn (Median) an.

Steuern für natürliche Personen

(Steuerjahr 2021, nur kantonale Steuer, Beispielberechnung aufgrund vorläufiger Annahmen für die Steueranlage)

	alleinstehende Person	Ehepaar
Zivilstand	ledig	verheiratet
steuerbares Einkommen	CHF 50 000	CHF 100 000
steuerbares Vermögen	CHF 100 000	CHF 200 000
Kantonssteuer bisher (Steueranlage 3,025)	CHF 6071	CHF 12 003
Kantonssteuer neu ^a (Steueranlage 3,00)	CHF 6021	CHF 11 904
Differenz	CHF -50	CHF -99

Quelle: Online Steuerberechnung Finanzdirektion.

a Die neu zu erwartenden Steuerbeträge wurden unter Annahme einer kantonalen Steueranlage von 3,00 berechnet. Die Steueranlage entspricht der anvisierten Mindereinnahme von 40 Millionen Franken (Stand: 25.08.2021). Die definitive Steueranlage kann davon abweichen.

Anhang – Beispiele zu den Änderungen der Motorfahrzeugsteuer

Folgende Übersicht zeigt, wie sich die Motorfahrzeugsteuer bei Annahme der Vorlage verändern könnte. Die vorliegende Auswahl widerspiegelt einen Querschnitt verschiedener Fahrzeugkategorien. Exemplarisch sind für die vier Personenwagen-

kategorien je die zwei im Jahr 2020 schweizweit meistverkauften Fahrzeugmodelle abgebildet, für Lieferwagen und Motorräder jeweils die zwei Modelle mit der meistverbreiteten Typenzulassung im Kanton Bern 2020. Die Beispiele dienen

Motorfahrzeugsteuer für Fahrzeugmodelle ausgewählter Kategorien (Beispielberechnungen aufgrund vorläufiger Tarifannahmen)



	Kleinwagen		Mittelklassewagen	
	Modell 1	Modell 2	Modell 1	Modell 2
Treibstoff/Antrieb	Benzin	Benzin/ Elektro	Diesel (4x4)	Elektro (4x4)
Hubraum in cm ³	999	1497	1968	–
Leistung in kW	59	54	135	361
Gesamtgewicht in kg	1620	1565	2102	2305
CO ₂ -Emissionen in g/km ^a	142	114	166	0
Effizienzklasse 2020	A	A	B	A
Normalsteuer bisher pro Jahr in CHF	367.95	356.60	464.50	250.25
Steuer bisher mit temporärer Vergünstigung in CHF ^b	220.75	213.95	371.60	100.10
Gewichtsbesteuerung in CHF ^c	210.60	203.45	273.26	299.65
CO ₂ -Zuschlag in CHF ^d	208.74	167.58	244.02	0
kW-Zuschlag in CHF ^e	–	–	–	–
Steuer neu pro Jahr in CHF	419.34	371.05	517.30	299.65
Differenz zur Normalsteuer bisher in CHF	+51.39	+14.45	+52.80	+49.40

Quelle: Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern, SVSA.

- a Die angegebenen CO₂-Werte beruhen auf dem neuen Standard-Testverfahren «Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure» (WLTP).
- b Für Fahrzeuge der Effizienzklassen A und B und für Fahrzeuge mit rein elektrischem Batterieantrieb werden einzig nach bisherigem Recht Vergünstigungen gewährt. Diese Vergünstigungen sind befristet und gelten für das Jahr der ersten Inverkehrsetzung und die drei folgenden Jahre. Anschliessend ist die Normalsteuer zu entrichten. Gemäss neuem Recht bemisst sich die Besteuerung stärker nach ökologischen Gesichtspunkten. Die befristeten Vergünstigungen entfallen.

Den Berechnungen der neu zu erwartenden Steuerbeträge liegen nebenstehende Tarifannahmen zugrunde. Die definitiven Tarife für Personen- und Lieferwagen können davon abweichen, der Regierungsrat beschliesst sie durch Verordnung. Die Tarife für Motorräder sind im Gesetz abschliessend festgelegt.

der ungefähren Orientierung, die Steuerbeträge können von Fahrzeugmodell zu Fahrzeugmodell stark variieren. Die dargestellten Steuerberechnungen basieren auf Annahmen und Richtwerten (Stand: 27.10.2021). Die definitiven Tarife für Personen- und Lieferwagen werden vom Regierungsrat durch Verordnung beschlossen. Nach dem Willen von Regierungsrat und

Grossratsmehrheit sollen die Tarife dabei so festgelegt werden, dass vorgesehene Mehreinnahmen von rund 40 Millionen Franken erreicht werden. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um diese 40 Millionen ist aber gemäss Gesetz nur möglich bei einer Senkung der Steuern für natürliche Personen in gleicher Höhe.



Sportwagen		Geländewagen / SUV		Lieferwagen ^f		Motorräder ^f	
Modell 1	Modell 2	Modell 1	Modell 2	Modell 1	Modell 2	Modell 1	Modell 2
Benzin (4x4)	Benzin	Benzin (4x4)	Benzin (4x4)	Diesel (4x4)	Diesel (4x4)	Benzin	Benzin
3745	3902	1984	2480	1968	1968	124	649
478	530	169	294	90	110	7,9	50,2
2020	1785	2280	2250	2321	3200	305	388
284	282	227	240	183	228	–	–
G	G	G	G	–	–	–	–
449.95	402.00	483.70	490.80	503.40	654.45	73.20	93.10
–	–	–	–	–	–	–	–
262.60	232.05	296.40	292.50	208.89	288.00	61.00	77.60
497.00	493.50	397.25	420.00	269.01	399.00	–	–
–	–	–	–	–	–	7.90	50.20
759.60	725.55	693.65	712.50	477.90	687.00	68.90	127.80
+309.65	+323.55	+209.95	+221.70	-25.50	+32.55	-4.30	+34.70

- c **Tarifannahmen Gesamtgewicht**
 pro kg für Personenwagen (linear) CHF 0.13 (gesetzliche Bandbreite: CHF 0.09–0.16)
 pro kg für Lieferwagen (linear) CHF 0.09 (gesetzliche Bandbreite: CHF 0.09–0.16)
 pro kg für Motorräder (linear) CHF 0.20 (fester Tarif im Gesetz)

- d **Tarifannahmen CO₂-Emissionen**
 bis 100,0 g/km CHF 1.25 (gesetzliche Bandbreite: CHF 0.50–1.50)
 über 100,0 bis 200,0 g/km CHF 1.47 (gesetzliche Bandbreite: CHF 1.00–1.70)
 über 200,0 g/km CHF 1.75 (gesetzliche Bandbreite: CHF 1.50–2.20)

- e **Tarif Leistung**
 pro kW CHF 1.00 (fester Tarif im Gesetz)

- f Die abgebildeten Beispielmodelle für Lieferwagen und Motorräder entsprechen den zwei meistverbreiteten Typengenehmigungen im Kanton Bern 2020, da für diese Kategorien keine Vergleichsdaten zu den schweizweit meistverkauften Fahrzeugen vorliegen.

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

Änderung vom 16.06.2021

Erlass(e) dieser Veröffentlichung:

Neu: –
Geändert: **761.611**
Aufgehoben: –

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

I.

Der Erlass 761.611 Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge vom 12.03.1998 (BSFG) (Stand 01.04.2021) wird wie folgt geändert:

Ingress (geändert)

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

gestützt auf Artikel 103 Absatz 2 der Kantonsverfassung¹⁾ sowie Artikel 105 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG)²⁾,
auf Antrag des Regierungsrates,
beschliesst:

Art. 1 Abs. 1 (unverändert) [FR: (geändert)]

¹ Dieses Gesetz regelt die Erhebung und den Bezug der kantonalen Strassenverkehrssteuer sowie die Zuständigkeit für den Bezug der eidgenössischen Strassenverkehrsabgaben.

¹⁾ BSG 101.1

²⁾ SR 741.01

Titel nach Art. 1 (unverändert [FR: geändert])

2 Kantonale Strassenverkehrssteuer

Titel nach Titel 2 (neu)

2.1 Grundsätze

Art. 2 Abs. 1 (unverändert) [FR: (geändert)], Abs. 2 (neu)

¹ Der Reinertrag der Strassenverkehrssteuer dient folgenden Zwecken:

Aufzählung unverändert.

² Der Regierungsrat regelt den einfachen, periodischen Nachweis der Zweckverwendung durch Verordnung und legt die Zuständigkeiten fest.

Art. 3 Abs. 1 (unverändert) [FR: (geändert)], Abs. 2 (unverändert) [FR: (geändert)], Abs. 3 (neu)

Steuersubjekt (unverändert) [FR: (Überschrift geändert)]

¹ Steuerpflichtig ist die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter bzw. die Inhaberin oder der Inhaber eines Kollektivfahrzeug- oder Tagesausweises.

² Von der Steuerpflicht sind ausgenommen

- c **(geändert)** konzessionierte Transportunternehmungen, soweit die Fahrzeuge im Linienverkehr verwendet werden; vorbehalten bleibt die Besteuerung der Fahrzeuge für die teilweise Verwendung ausserhalb des Linienverkehrs,
- d *Aufgehoben.*

³ Der Regierungsrat regelt die anteilmässige Besteuerung von Fahrzeugen gemäss Absatz 2 Buchstabe a und c, die nicht vollständig von der Steuer ausgenommen sind, durch Verordnung.

Art. 4 Abs. 1 (unverändert) [FR: (geändert)], Abs. 2 (aufgehoben)

Steuerobjekt (unverändert) [FR: (Überschrift geändert)]

¹ Die Steuer ist für Strassenfahrzeuge zu entrichten, die ihren Standort im Kanton Bern haben, nach Bundesrecht mit einem Fahrzeugausweis versehen sein müssen und auf öffentlichen Strassen in Verkehr gesetzt werden.

² *Aufgehoben.*

Art. 4a (neu)*Steuerbefreiungen*

¹ Steuerfrei sind

- a Fahrräder, Motorfahrräder und Fahrzeuge, die diesen gleichgestellt sind,
- b landwirtschaftliche Motoreinachser und landwirtschaftliche Anhänger,
- c Pistenfahrzeuge.

² Von der Steuer wird ein Motorfahrzeug befreit, wenn die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter selbst oder eine mit ihr oder ihm wohnende Person infolge einer Behinderung in der Fortbewegungsfähigkeit auf ein Motorfahrzeug angewiesen ist.

Art. 5 Abs. 1 (geändert), Abs. 1a (neu), Abs. 1b (neu), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (aufgehoben)

Bemessungsgrundlagen (unverändert) [FR: (Überschrift geändert)]

¹ Die Normalsteuer bemisst sich nach dem Gesamtgewicht und den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs

- a **(geändert)** bei Personenwagen (inkl. schwerer Personenwagen),
- b **(geändert)** bei Lieferwagen und Kleinbussen,
- c **(geändert)** bei leichten Motorwagen gemäss Artikel 11 Absatz 3 der eidgenössischen Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)¹⁾,
- d *Aufgehoben.*
- e *Aufgehoben.*

^{1a} Sie bemisst sich nach dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs

- a bei schweren Motorwagen gemäss Artikel 11 Absatz 3 VTS, Gesellschaftswagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen, Traktoren, Motorkarren, Motoreinachsern, Arbeitsmaschinen und landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen,
- b bei Anhängern.

^{1b} Sie bemisst sich nach dem Gesamtgewicht und der Motorleistung des Fahrzeugs

- a bei Kleinmotorrädern und Motorrädern,
- b bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen.

² Sie bemisst sich aufgrund einer pauschalen Steuer bei der Verwendung

¹⁾ SR 741.41

a **(neu)** eines Kollektivfahrzeugausweises,

b **(neu)** eines Tagesausweises.

³ Sie bemisst sich nach der Anzahl Tage der Zulassung zum Verkehr.

⁴ *Aufgehoben.*

Art. 6a (neu)*Datengrundlagen*

¹ Für die Besteuerung der Fahrzeuge sind die amtlichen Angaben im Fahrzeugausweis sowie die der kantonalen Zulassungsbehörde zur Verfügung stehenden Daten der zuständigen Homologationsbehörden (z.B. Typengenehmigungen, Certificate of Conformity) massgeblich.

² Liegen die Daten für die CO₂-Emissionen nicht vor oder können sie nur mit unverhältnismässigem Aufwand erhoben werden, werden sie nach den Berechnungsvorgaben des Bundes festgelegt.

³ Es gelten die jeweils zum Zeitpunkt der Besteuerung für das jeweilige Fahrzeug vorliegenden Daten als Grundlage für die Veranlagung.

⁴ Können die Datengrundlagen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand aktualisiert werden, werden die zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Fahrzeugs massgeblichen Daten verwendet.

Art. 6b (neu)*Mitwirkungspflichten*

¹ Für Fahrzeuge, denen ein CO₂-Emissionswert nicht eindeutig zugeordnet werden kann, hat die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter die verlässlichen Beurteilungsgrundlagen beizubringen, die es ohne weiteren Mess- oder Prüfaufwand ermöglichen, den für die Besteuerung relevanten Wert festzulegen.

² Kommt die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter ihrer oder seiner Mitwirkungspflicht gemäss Absatz 1 nicht oder nicht hinreichend nach, kommt Artikel 6a Absatz 2 zur Anwendung.

³ Wird nach der Inverkehrsetzung der rechtsverbindliche Nachweis erbracht, dass das Fahrzeug einen besseren CO₂-Emissionswert aufweist, wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, längstens aber ab Beginn der laufenden Steuerperiode, neu berechnet. Zu viel erhobene Beträge werden gutgeschrieben.

Art. 6c (neu)*Nachforderungen bei Veränderungen am Fahrzeug*

¹ Die Veranlagung kann in Fällen, bei denen die Motorleistung oder das typenspezifische Emissionsverhalten durch Veränderungen am Fahrzeug erheblich beeinflusst wird, rückwirkend korrigiert werden. Zu wenig erhobene Beträge werden nachgefordert.

Art. 6d (neu)*Steuerausfälle und ökologische Lenkungswirkung*

¹ Der Regierungsrat gleicht die durch die Reduktion der CO₂-Emissionen und die Veränderung des bernischen Fahrzeugparks entstehenden Steuerausfälle durch Tarifierpassungen innerhalb des in Artikel 7 vorgegebenen Rahmens periodisch aus. Er berücksichtigt dabei die ökologische Lenkungswirkung und die technologischen Entwicklungen.

² Er bringt dem Grossen Rat die vorgesehenen Anpassungen im Rahmen des Finanzplanungsprozesses frühzeitig zur Kenntnis.

Titel nach Art. 6d (neu)**2.2 Steuerberechnung****Art. 7 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu)***Normalsteuer für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1 (Überschrift geändert)*

¹ Der Steueranteil für das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs gemäss Artikel 5 Absatz 1 beträgt 0.09 bis 0.16 Franken je Kilogramm.

² Der Steueranteil für die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs gemäss Artikel 5 Absatz 1 beträgt pro Gramm CO₂ je Kilometer

<i>a</i>	(neu) von 0 bis 100 g/km	CHF 0.50 bis CHF 1.50,
<i>b</i>	(neu) von über 100 bis 200 g/km	CHF 1.00 bis CHF 1.70,
<i>c</i>	(neu) von über 200 g/km	CHF 1.50 bis CHF 2.20.

³ Der Regierungsrat legt unter Berücksichtigung von Artikel 6d den Steueranteil für das Gesamtgewicht und die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs durch Verordnung fest.

Art. 8 Abs. 1 (geändert), Abs. 4a (neu), Abs. 5 (aufgehoben)*Normalsteuer für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe a (Überschrift geändert)*

¹ Für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe a beträgt die Grundsteuer für die ersten 1000 Kilogramm 0.24 Franken je Kilogramm.

^{4a} Die Hälfte der jeweiligen Steuer wird erhoben für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Batterieantrieb und Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb.

⁵ *Aufgehoben.*

Art. 8a (neu)*Normalsteuer für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe b*

¹ Für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1a Buchstabe b beträgt die Grundsteuer für die ersten 1000 Kilogramm 0.12 Franken je Kilogramm.

² Bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm wird für jede weitere Tonne ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht.

³ Für Fahrzeuge mit einem höheren Gesamtgewicht wird die Normalsteuer zum Betrag eines Fahrzeugs mit einem Gesamtgewicht von 3500 Kilogramm erhoben.

⁴ Ein Viertel der Normalsteuer wird erhoben für

- a* Anhänger an Arbeitsmaschinen,
- b* Arbeitsanhänger,
- c* Schaustelleranhänger.

Art. 9 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (neu), Abs. 3 (neu)*Normalsteuer für Fahrzeuge gemäss Artikel 5 Absatz 1b (Überschrift geändert)*

¹ Der Steueranteil für das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs gemäss Artikel 5 Absatz 1b beträgt 0.20 Franken je Kilogramm.

² Der Steueranteil für die Motorleistung beträgt 1.00 Franken je Kilowatt.

³ Für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Batterieantrieb wird die Hälfte der Normalsteuer erhoben.

Art. 10

Aufgehoben.

Art. 11

Aufgehoben.

Art. 12a

Aufgehoben.

Art. 12b

Aufgehoben.

Art. 12c

Aufgehoben.

Art. 12d

Aufgehoben.

Art. 14a (neu)

Steuer für Veteranenfahrzeuge

¹ Bei Fahrzeugen, die im Fahrzeugausweis als Veteranenfahrzeug ausgewiesen sind, beträgt die Steuer maximal 400 Franken pro Steuerperiode.

Art. 17

Aufgehoben.

Art. 17a Abs. 1 (geändert)

Abkommen über pauschale Verkehrsabgaben (unverändert)

[FR: (Überschrift geändert)]

¹ Der Regierungsrat oder die von ihm bezeichnete Behörde kann mit Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern hinsichtlich Fahrzeugflotten, bei denen sich der Standort der Fahrzeuge aufgrund ihres interkantonalen oder internationalen Einsatzes nur mit unverhältnismässigem Aufwand erheben lässt, Abkommen über pauschale Verkehrsabgaben für diese Fahrzeuge treffen.

Art. 18 Abs. 1 (geändert) [FR: (unverändert)]

¹ Die Halterin oder der Halter eines Fahrzeugs hat der Bezugsbehörde die für den Eintritt der kantonalen oder eidgenössischen Steuerpflicht oder für eine Änderung der Veranlagung erheblichen Tatsachen vor der Inverkehrsetzung des Fahrzeugs zu melden.

Titel nach Art. 18 (neu)**3a Datenschutz****Art. 18a (neu)**

¹ Die zuständige Stelle der Sicherheitsdirektion darf besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit sowie über polizeiliche Ermittlungen und Strafverfahren bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben zwingend erforderlich ist.

Art. 19 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

¹ Die zuständige Stelle der Sicherheitsdirektion vollzieht die Vorschriften über die Erhebung der kantonalen Strassenverkehrssteuer und der eidgenössischen Strassenverkehrsabgaben.

² Sie kann im Interesse eines gesamtschweizerisch vereinfachten Bezugs von Verkehrsabgaben mit Dritten Verträge abschliessen und ihnen namentlich den Verkauf von Autobahnvignetten sowie das Abrechnungswesen übertragen.

Art. 19a Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (geändert)

² Für die Unterbrechung der Verjährung sind die Bestimmungen des Obligationenrechts (OR)¹⁾ sinngemäss anwendbar. Die Verjährung wird ausserdem durch jede Einforderungshandlung unterbrochen.

³ Für den Stillstand der Verjährung sind die Bestimmungen der kantonalen Steuergesetzgebung sinngemäss anwendbar.

Art. 19b Abs. 1a (neu), Abs. 2 (geändert)

Steuerrückerstattung (Überschrift geändert)

^{1a} Die Hinterlegung der Kontrollschilder ist Voraussetzung für die Steuerrückerstattung. Bei der Auflösung von Wechselschildern erfolgt die Revision der Veranlagung aufgrund der Annullation des Fahrzeugausweises.

² Der Anspruch auf eine Steuerrückerstattung ist nach Ablauf von fünf Jahren nach Eintritt des Rückforderungsgrunds verwirkt.

¹⁾ SR 220

Art. 19c (neu)*Steuernachforderung und Steuerrückforderung*

¹ Wurde die Steuer irrtümlich nicht erhoben oder zu tief veranlagt, so wird diese unter Vorbehalt von Artikel 19a nachträglich eingefordert.

² Wurde die Steuer zu hoch veranlagt oder irrtümlich eine über die Steuerpflicht hinausgehende Leistung durch den Steuerpflichtigen erbracht, kann er den betreffenden Betrag unter Vorbehalt von Artikel 19a zurückfordern.

Art. 21 Abs. 2 (unverändert) [FR: (geändert)]

² Er kann durch Verordnung ergänzende Vorschriften erlassen betreffend

- a **(unverändert) [FR: (geändert)]** Zahlungserleichterungen,
- b **(unverändert) [FR: (geändert)]** Abschreibung von Forderungen,
- c **(geändert)** Steuererlass,
- d **(unverändert) [FR: (geändert)]** Mindestbeträge für den Bezug und die Rückerstattung von Fahrzeugsteuern,
- e **(unverändert) [FR: (geändert)]** Voraus- und Barzahlung von Fahrzeugsteuern,
- f **(geändert)** Revision der Veranlagung und Widerruf von Verfügungen,
- g **(neu)** elektronische Rechnungsstellung,
- h **(neu)** Steuerbefreiungen,
- i **(neu)** Datengrundlagen der Veranlagung,
- k **(neu)** Nachweis der Zweckverwendung.

Titel nach Art. T1-1 (neu)*T2 Übergangsbestimmungen der Änderung vom 16.06.2021***Art. T2-1 (neu)***Vergünstigungen und Ausnahme von der Steuerpflicht*

¹ Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung gewährten Vergünstigungen bei der kantonalen Strassenverkehrssteuer fallen dahin.

² Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung hängigen Verfahren zur Überprüfung der Ausnahme von der Steuerpflicht im Interesse von Personen mit Behinderungen richten sich nach neuem Recht.

Art. T2-2 (neu)*Festlegung der Steueranteile gemäss Artikel 7*

¹ Der Regierungsrat berücksichtigt bei der erstmaligen Festlegung der Steueranteile gemäss Artikel 7 den Reinertrag aus der Besteuerung der Motorfahrzeuge zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung.

² Eine Erhöhung des Reinertrags gemäss Absatz 1 kann der Regierungsrat zum Zeitpunkt des Inkrafttretens nur vorsehen, sofern ein Ausgleich durch eine Anpassung der kantonalen Steueranlage für natürliche Personen betragsmässig insgesamt in gleicher Höhe erfolgt.

II.

Keine Änderung anderer Erlasse.

III.

Keine Aufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 16. Juni 2021

Im Namen des Grossen Rates
Der Präsident: Gullotti
Der Generalsekretär: Trees

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, am 13. Februar 2022 wie folgt abzustimmen:

- ▶ Ja zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge

**Weitere Informationen und
Dokumente zu dieser Abstimmung
finden sich unter:**

www.be.ch/abstimmungen

