

Kramgasse 2, Postfach 5464, 3001 Bern
Telefon 031 388 87 87, Telefax 031 388 87 88
www.bern-cci.ch

Unser Zeichen sp
E-Mail sibylle.pluess@bern-cci.ch

Sicherheitsdirektion
Generalsekretariat
Kramgasse 20
3011 Bern

Bern, 18. Juni 2020

Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) – Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) dankt Ihnen für die Gelegenheit der Vernehmlassung zur geplanten Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG).

I. Ausgangslage

Der Regierungsrat setzt mit der Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (BSFG) die durch den Grossen Rat überwiesene Motion 171-2018 Trüssel (glp) um. Diese verlangt, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien auszugestalten, was zu Mehreinnahmen im Umfang von CHF 40 Mio. führt. Dieser Betrag soll wiederum für eine Senkung bei den Steuern der natürlichen Personen verwendet werden.

Der Regierungsrat schlägt vor, die entsprechende Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge per 2022 vorzunehmen und die kantonale Steueranlage für die natürlichen Personen per 2022 in einem weiteren Schritt auf 3.0 zu senken.

Der am 23. September 2012 getroffene Volksentscheid betreffend Motorfahrzeugsteuer hatte damals zum Ziel, die Motorfahrzeugsteuer auf das schweizerische Mittel zu senken. Heute kann festgestellt werden, dass der angenommene Vorschlag den Kanton Bern nicht ins schweizerische Mittel geführt hat, sondern dass wir inzwischen deutlich unter dem schweizerischen Mittel gelandet sind. Bei den übermotorisierten Offroadern, Luxuslimousinen und Sportwagen gehört der Kanton Bern gar zu den günstigsten Kantonen in der Schweiz.

II. Stellungnahme

In der Vergangenheit haben verschiedene Grossräte aus der SVP, der FDP und der SP mit mehreren Motionen gefordert, dass der Kanton Bern die Fahrzeuge nach ökologischen Kriterien besteuert. Bei der Vorlage sollen neben dem bewährten Kriterium des Gesamtgewichtes neu auch der Wert für die CO₂-Emissionen bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuer berücksichtigt werden. Durch die Berücksichtigung dieses Wertes werden durch staatliche Anreize umweltfreundliche Fahrzeuge gefördert. Die Umweltverträglichkeit der Strassenfahrzeuge kann dadurch verbessert werden und der Anreiz für die Anschaffung von umweltgerechten, klimaschonenden Fahrzeugen erhöht. Die Absicht, durch die Besteuerung nicht finanzielle Anreize für Fahrzeuge mit dem höchsten Schadstoffausstoss zu schaffen, ist für die

Wirtschaft nachvollziehbar. Fehlanreize aus ökologischer Sicht sind wenn möglich zu verhindern. Die vorgesehenen Regelungen betreffen primär Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3.5 Tonnen. Wir begrüßen, dass für Lastwagen, Sattelschlepper, Anhänger und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge keine Änderungen gibt. Ebenfalls befürworten wir die besonderen Regelungen bei der gewerblichen Nutzung der Lieferwagen. Diese werden künftig ebenfalls nach Gewicht und CO₂-Ausstoss besteuert, jedoch zu anderen Ansätzen. Auch Fahrzeuge ohne CO₂-Emissionen (Elektromobile, Brennstoffzellenfahrzeuge etc.) sollen auf einem tieferen Niveau besteuert werden, was wir als sinnvoll erachten, denn die Strasse wird auch von diesen Fahrzeugen benutzt.

Im interkantonalen Vergleich stellt sich heraus, dass der Kanton Bern heute beiden Motorfahrzeugsteuern erheblich unter dem mit dem Volksvorschlag angestrebten Mittelwert liegt, und zwar gesamthaft um rund 13 Prozent. Vor allem bei Fahrzeugen mit mittlerem oder höherem Gesamtgewicht gehören die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Bern heute zu den tiefsten der Schweiz. Neben gewerblich genutzten Fahrzeugen werden insbesondere leistungsstarke und ökologisch wenig effiziente, schwere Personenwagen (z.B. Off-Road) steuerlich bevorzugt behandelt.

Aus Sicht der Wirtschaft geht die Vorlage grundsätzlich leicht in Richtung Ökologie, wobei auch die reine Gewichtsbesteuerung schon ziemlich ökologisch war, so dass sich nicht wahn-sinnig viel ändert. Es wird einfach vorausgesetzt, dass eine solche ökologische Reform eine Lenkungswirkung hat. Jedenfalls dürfte die Lenkungswirkung eher bescheiden sein. Die Vorlage birgt die Gefahr, dass am Schluss eine Abgabenerhöhung beschlossen wird, die keine Lenkungswirkung hat, und dass die Berner Wirtschaft und deren Fahrzeuglenker zusätzlich belastet werden. Im Kanton Bern sind die natürlichen Personen, wenn man es gesamtheitlich betrachtet, schon sehr stark belastet.

Für die Wirtschaft ist es entscheidend, dass die durch die Erhöhung der Strassenverkehrssteuer erzielten CHF 40 Mio. gezielt für eine Senkung der Steuern für natürliche Personen verwendet werden. Das bewirkt eine leichte Stärkung des Kantons Bern im interkantonalen Vergleich als attraktiven Wohn- und Arbeitsort. Wir sind gegen eine sogenannte Junktimierung mit irgendwelchen Beiträgen, so wie dies nun bei der Zweckbindung mit den CHF 40 Mio. versucht wird. Für die Berner Wirtschaft ist eine Steuersenkung für natürliche Personen auf jeden Fall von grosser Bedeutung und muss kommen, unabhängig davon, ob nun diese Vorlage angenommen wird oder nicht. Die Erwähnung der 40 Mio. ist aus Sicht der Wirtschaft sinnlos bzw. gar schädlich, weil sie quasi gesetzlich die Steuerentlastung betragsmässig vorgibt und begrenzt.

Wir sind der Ansicht, dass die Bestimmungen über die Zweckbindung vom Wortlaut her bereits heute zulassen, dass ein Grossteil quasi in die allgemeinen Staatsmittel abfließt (was auch eine Tatsache ist). Man kann einfach rhetorisch umlagern bzw. das Geld, das man z.B. aus den allgemeinen Mitteln für den öV braucht, zweckgebunden als von der Motorfahrzeugsteuer stammend bezeichnen.

Die Wirtschaft unterstützt grundsätzlich das Ziel einer leicht ökologisch ausgestalteten Strassenfahrzeugsteuer unter der Voraussetzung, dass die zusätzlich eingenommenen Mittel in der Höhe von rund CHF 40 Mio. zwingend mit einer gleich hohen Senkung der Steuern für natürliche Personen (Senkung der Steueranlage) verbunden werden. Für den Wirtschaftsstandort Bern ist eine tiefere Steuerbelastung bei den natürlichen Personen, wenn auch nur marginal, wichtiger als eine im interkantonalen Vergleich unterdurchschnittliche Höhe der Motorfahrzeugsteuern. Für die Wirtschaft ist es unabdingbar, dass Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Strassenfahrzeugsteuer für die Senkung der Steuern der natürlichen Personen verwendet werden. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Unterstützung der Vorlage. Die Berner Wirtschaft will wissen, wie diese Mehreinnahmen verwendet werden. Sollte von dieser Kompensation abgesehen werden, müsste der HIV die Gesetzesrevision jedoch ablehnen.

III. Konkrete Änderungsanträge

Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

➤ **Art. 2 Abs. 1 neu**

Die in Art. 2 Abs. 1 vorgeschlagene Ergänzung ist zu **streichen**. Es ist aus unserer Sicht unnötig, eine Ausnahme von der Zweckbindung zu machen, wenn die Zwecke so offen formuliert sind, dass das Geld ohnehin beliebig für allgemeine Zwecke verwendet werden kann. Unter Anwendung von Buchstabe e «der Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs» kann von Veloständern zu Mobility-Konzepten und Radwegen bis hin zur unermesslichen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs alles mitfinanziert werden, sofern dafür eine gesetzliche Grundlage besteht. Die Bestimmung ist auch schlecht, weil sie gesetzlich zum Ausdruck bringt, dass man die Steueranlage max. im Umfang von Die Bestimmung ist aus Sicht der Berner Wirtschaft schlecht, weil sie gesetzlich indiziert, dass man die Steueranlage max. im Umfang von CHF 40 Mio. Franken senken möchte.

➤ **Art. 10d**

Zu Art. 10d des Gesetzesentwurfs stellen wir den Antrag, dass Abs. 1 von Art. 10d am Schluss mit folgendem Satz ergänzt wird: **Basis für die Berechnung der Steuerausfälle bilden die Steuererträge im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.**

Der Regierungsrat soll damit die Kompetenz erhalten, die durch die Reduktion der CO₂-Emissionen und die Veränderung des bernischen Fahrzeugparks entstehenden Steuerausfälle durch Tarifierpassungen auszugleichen. Diese Delegation muss klarerweise dahingehend eingeschränkt werden, dass es nur um Abweichungen gehen kann, die seit Inkrafttreten der Gesetzesänderung erfolgen. Diese Gesetzesergänzung kann allenfalls auch gesetzgebungstechnisch in den Schluss- und Übergangsbestimmungen aufgenommen werden.

➤ **Inkrafttreten**

Aus Sicht des HIV muss dieser Artikel unbedingt wie folgt lauten: **Das Gesetz tritt nur dann in Kraft, wenn eine Senkung der kantonalen Steueranlage hinsichtlich der natürlichen Personen mindestens im Umfang der durch dieses Gesetz bewirkten Mehreinnahmen sichergestellt ist. Der Regierungsrat bestimmt den genauen Zeitpunkt des Inkrafttretens.**

Zum Abschluss weisen wir darauf hin, dass einzelne Parlamentarier und auch der Regierungsrat (mit seiner Bereitschaft zur Annahme als Postulat) im Rahmen der Diskussion um die Finanzmotion Rüfenacht/Marti (Motion 088-2020) zum Ausdruck gebracht haben, dass Versprechungen betreffend Senkung der Steueranlage nicht einmal dann verlässlich sind, wenn sie im Rahmen von strategischen Konzepten öffentlich dargelegt worden sind. Aus diesem Grund kann abschliessend gesagt werden, dass der HIV der vorgeschlagenen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern nur dann zustimmen kann, wenn eine mindestens gleichwertige Entlastung bei den natürlichen Personen politisch und rechtlich verbindlich sichergestellt ist. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern



Adrian Haas / Dr. iur., Fürsprecher
Direktor



Sibylle Plüss-Zürcher, Fürsprecherin
Stellvertretende Direktorin