



Grüne Kanton Bern, Postfach, 3000 Bern 23
Tel. 031 311 87 01
Fax 031 311 87 04
sekretariat@gruenebern.ch
www.gruenebern.ch
www.twitter.com/gruenebern

Kantonale Sicherheitsdirektion
Kramgasse 20
3011 Bern

Per Email: politischegeschaefte.sid@be.ch

VERNEHMLASSUNG: GESETZ ÜBER DIE BESTEUERUNG DER STRASSENFAHRZEUGE (REVISION 2020)

Sehr geehrter Herr Sicherheitsdirektor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Revision des **Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge** Stellung zu nehmen. Im Folgenden sind die grundsätzlichen Einschätzungen und auch die Hauptanträge formuliert. Weitere Rückmeldungen und Anträge zu den einzelnen Artikeln sind in der beiliegenden Antwort-Tabelle zu finden.

Grundsätzliches

Grundsätzlich begrüssen die GRÜNEN Kanton Bern, dass das neue Berechnungsmodell auf das Fahrzeug-Gesamtgewicht und neu zusätzlich auf den CO₂-Ausstoss abstützt. Dies schafft gegenüber dem heutigen Gesetz einen (zwar begrenzten) ökologischen Anreiz und beseitigt zumindest teilweise heutige Fehlanreize. Heute gehört der Kanton Bern bei den schweren, schadstoffintensivsten Fahrzeugklassen schweizweit zu den Kantonen mit den tiefsten Steuerbelastungen. Die Aufhebung des heutigen Flottenrabatts unterstützen wir nachdrücklich. Die GRÜNEN Kanton Bern fordern eine wirksame Ökologisierung der Steuer. Daher soll eine Variante geprüft werden, wonach der CO₂-Ausstoss stärker gewichtet wird.

Antrag:

Es soll geprüft werden, ob die ökologische Wirkung verstärkt werden kann, indem die Normalsteuer **zu einem Drittel** nach dem Gesamtgewicht und **zu zwei Dritteln** nach den Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO₂-Emissionen) des Fahrzeugs berechnet wird.

Klimawandel hat Ausgangslage seit letzter Volksabstimmung massgeblich verändert

Seit der letzten Volksabstimmung über die Höhe der Motorfahrzeugsteuern hat sich die Ausgangslage massgeblich verändert, was dazu legitimiert, auf die damals getroffenen Beschlüsse zurückzukommen und eine höhere Besteuerung festzulegen. Von einer Missachtung des Volkswillens kann aufgrund der verstrichenen Zeit keine Rede sein. Entsprechend sollte auch im Vortrag argumentiert und auf die seit der kantonalen Volksabstimmung hinzu-



gekommenen neuen Verpflichtungen zu verstärktem Klimaschutz hingewiesen werden. Der Vortrag erwähnt zurecht auch die vom Grossen Rat am 4. Juni 2019 beschlossene «Erklärung zur Klimapolitik», die zur prioritären Behandlung von Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes verpflichtet.

Im Vortrag (S. 5) wird diese Erklärung fälschlicherweise als «Planungserklärung» bezeichnet. Dieser Fehler ist zu korrigieren: Es handelt sich nicht um eine der zahlreichen Planungserklärungen, die der Grosse Rat bei der Behandlung von Berichten zu beschliessen pflegt, sondern um das besondere Instrument der Erklärung gemäss Artikel 59 des Grossratsgesetzes, das bei «wichtigen Ereignissen oder Problemen» genutzt werden kann und bisher nur in ausserordentlichen Situationen genutzt worden ist. Aufgrund dieser erhöhten Bedeutung sollte der «Erklärung zur Klimapolitik» bei der weiteren Beratung der vorliegenden Revision besondere Beachtung geschenkt werden.

Antrag:

Die Bezeichnung der grossrätlichen «Erklärung zur Klimapolitik» als Planungserklärung im Vortrag (S. 9) ist zu korrigieren. Der besondere Stellenwert dieser Erklärung (gemäss Art. 59 des Grossratsgesetzes) ist im Vortrag darzustellen und in der Vorlage zu berücksichtigen (siehe dazu detaillierte Bemerkungen weiter unten).

In der Abstimmung vom 23. September 2012 wurde der Volksvorschlag „Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern“ angenommen und die Höhe der **Motorfahrzeugsteuern für alle Fahrzeugarten um einen Drittel reduziert, was jährlich einem Einnahmenausfall von rund 100 Millionen Franken entspricht**. Vor diesem Hintergrund erachten wir die mit der Revision angestrebten Mehreinnahmen von 40 Millionen Franken als völlig ungenügend. Dies insbesondere auch mit dem Argument der Kostenwahrheit (siehe unten). Im Gegensatz zur erfolgten Senkung der Motorfahrzeugsteuer um rund 100 Millionen kommt den 40 Millionen nur eine teilweise Kompensation zu.

Antrag:

Als Zielgrösse sind Mehreinnahmen von 100 Millionen Franken anzustreben, um damit eine stärkere Ökologisierung zu erreichen. Das Gesetz ist entsprechend auszugestalten.

Die kantonale Besteuerung der Motorfahrzeuge fällt beim Betrieb eines Fahrzeugs praktisch kaum ins Gewicht. Gemäss Berechnungen macht sie ca. vier Prozent der Betriebskosten aus.¹ Wie auch im Vortrag (S. 10) ausgeführt, «sind durch die neue Bemessung der Motorfahrzeugsteuer, welche zusätzlich auf das Gewerbe Rücksicht nimmt, keine negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort zu erwarten.» Auch im internationalen Vergleich ist

¹ Touring Club der Schweiz (2020): «Kilometerkosten eines Mustersautos».

URL: <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/kontrollenunterhalt/kilometerkosten.php>



die Gesamtsteuerbelastung des Motorfahrzeugverkehrs in der Schweiz eher gering (Vortrag, Seite 16).

Verursachergerechte Finanzierung des Strassenverkehrs gefordert

Die GRÜNEN Kanton Bern vertreten klar die Haltung, dass die Verkehrsinfrastruktur möglichst verursachergerecht finanziert werden soll. Gerade vor dem Hintergrund der Klimaziele der Schweiz und auch des Kantons Bern ist es störend, dass **der motorisierte Strassenverkehr, als einer der grössten CO₂-Emittenten, mit rund einer Milliarde Franken jährlich subventioniert wird.** Die GRÜNEN Kanton Bern verlangen, dass als Zielgrösse für die Mehreinnahmen 100 Millionen Franken angepeilt werden und das neue Berechnungsmodell entsprechend angepasst wird. Diese Forderung wurde auch bereits im Rahmen der Expert*innengruppe eingebracht.

So zeigt die letzte verfügbare Strassenrechnung des Kantons Bern aus dem Jahr 2011 mit Daten vom Jahr 2009 ein Defizit von 146 Millionen Franken auf (dies ohne externe Kosten). Berücksichtigt man die externen Kosten von jährlich 800 Millionen Franken, beläuft sich das Defizit folglich auf enorme 946 Millionen. **Solange der motorisierte Verkehr nicht annähernd verursachergerecht besteuert wird, ist eine Zweckentfremdung der Motorfahrzeugsteuern für Steuerreduktionen von Privatpersonen nicht statthaft und wird von den GRÜNEN dezidiert abgelehnt.**

Die GRÜNEN Kanton Bern begrüssen ausdrücklich, dass im Gesetzesentwurf neu ein «einfacher periodischer Nachweis der Zweckverwendung» verankert werden soll. Dadurch sollen übersichtlich die wesentlichen für die Zweckbestimmung relevanten Aufwände und Erlöse einander gegenübergestellt werden. Da eine gesetzliche Zweckbindung bei der Mittelverwendung besteht, ist es zwingend, dass die zuständigen Aufsichtsgremien einen solchen Nachweis verlangen können.

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern verlangen die Wiedereinführung einer aussagekräftigen Strassenrechnung, die Kostentransparenz schafft.

Verursacherorientierte Finanzierung statt Zweckentfremdung

Die Steuereinnahmen der Motorfahrzeugsteuer dienen gemäss heutigem Gesetz der verursacherorientierten Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen sowie den im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Verkehrssicherheit stehenden Aufgaben (vgl. Zweckbindung gemäss Art. 2 BSFG).² Gemäss neuem Gesetz sollen von den Einnahmen

² **Art. 2 Zweck:** Der Reinertrag der Strassenverkehrssteuer dient folgenden Zwecken:

- a dem Neu-, Aus- und Umbau von Strassenverkehrsanlagen,
- b der Erhaltung und dem Betrieb von Strassenverkehrsanlagen,



jährlich 40 Millionen für die allgemeine Staatskasse (und für Steuersenkungen für natürliche Personen) zweckentfremdet werden. Mit dieser Zweckentfremdung wird die Zweckbindung empfindlich geschwächt und der Grundsatz der verursachergerechten Verwendung, wie er heute gilt, untergraben. **Die GRÜNEN lehnen diese Schwächung des Verursacherprinzips und die vorgeschlagene Zweckentfremdung dezidiert ab.**

Antrag:

Die GRÜNEN lehnen die Zweckentfremdung von 40 Millionen Franken der Motofahrzeugsteuern dezidiert ab.

Ungenügende Berücksichtigung der «Erklärung zur Klimapolitik»

Angesichts der aktuellen klimapolitischen Herausforderungen und Vorgaben auf Bundesebene³ und der vom Grossen Rat am 4. Juni 2019 verabschiedeten «Erklärung zur Klimapolitik» ist die vorliegende Vorlage klar ungenügend, wenn auch immerhin ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.⁴ Es ist erstaunlich, dass die «Erklärung zur Klimapolitik»⁵ im Vortrag zwar erwähnt wird, aber im Kapitel 2.3 Politischer Auftrag nicht aufgeführt wird, obwohl dies die aktuellste Meinungsäusserung des Grossen Rates ist, die zeitlich aktueller ist als die vorangegangenen Aufträge (wie auch die Motion Trüssel, die bereits vorher verabschiedet wurde). Die «Erklärung zur Klimapolitik» des Grossen Rates anerkennt seine Mitverantwortung bei der Bekämpfung des Klimawandels. Der Grosse Rat hat sich bereit erklärt, das in seinem Einflussbereich Mögliche zu tun, um dem Klimawandel entgegenzutreten. Mögliche Massnahmen sollen prioritär behandelt werden. Die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit sollen bei den zu behandelnden Geschäften berücksichtigt und jene Geschäfte prioritär behandelt werden, die den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen können. Diesem klimapolitischen Auftrag des Grossen Rates wird im vorliegenden Gesetzesentwurf nur ungenügend Rechnung getragen. In die gleiche Richtung geht der gar nicht erwähnte Auftrag des Grossen Rates, den Klimaschutz in der Kantonsverfassung zu verankern. So hat in der Sommersession 2019 der Grosse Rat eine parlamentarische Initiative vorläufig unterstützt, die for-

c der Gewährleistung der Verkehrssicherheit,

d der Vornahme von Umwelt-, Landschafts- und Ortsbildschutzmassnahmen im Zusammenhang mit Strassenverkehrsanlagen,

e der Förderung des umweltgerechten Verkehrs.

³ Bundesamt für Umwelt (2019): «Klimaziel 2050».

URL: <<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimaziel-2050.html>>

Bundesamt für Energie (2019): «Energiestrategie 2050».

URL: <<https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/politik/energiestrategie-2050.html>>

Bundesamt für Umwelt (2019): «Klimaneutrale Schweiz 2050».

URL: <<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-nsb-unter-medienmitteilungen.msg-id-76206.html>>

⁴ Grosser Rat des Kantons Bern (2019): «Erklärung zur Klimapolitik».

URL: <<https://www.gr.be.ch/etc/designs/gr/media.cdwsbinary.DOKUMENTE.acq/2cddc34008c1453fa6021dfd766dea0b-332/2/PDF/2019.RRGR.43-GRB-D-187796.pdf>>



dert, den Klimaschutz als vordringliche Aufgabe in der Kantonsverfassung zu verankern. Der Kanton Bern soll einen wesentlichen Beitrag leisten, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und so die weitere Erwärmung des Klimas zu begrenzen.

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern verlangen, dass im Vortrag die klimapolitischen Aufträge des Grossen Rates und des Bundes spezifisch für den Verkehrsbereich erläutert werden.

Stärkere Ökologisierung des Fahrzeugparks im Kanton Bern notwendig

Die Anzahl Motorfahrzeuge und Personenwagen hat im Kanton Bern in den letzten Jahren zugenommen und zwar stärker als die Wohnbevölkerung.

	Motorfahrzeuge Total	Davon Personenwa- gen	Wohnbevölkerung
2014	714'853	512'043	1'009'418
2017	742'794	531'863	1'031'126
Diff.	+3.9 %	+3.87 %	+2.15 %

(Quelle: Kennzahlen Kanton Bern 2014 – 2017

<https://www.fin.be.ch/fin/de/index/finanzen/finanzen/statistik/KennzahlenKantonBern.html>)

Wie im Vortrag (S. 10) ausgeführt, bestimmen beim Neufahrzeugkauf weiterhin Fahrzeuge der mittleren und schlechten Energieeffizienzklassen das Bild. Generell lässt sich leider feststellen, dass sich das Kaufverhalten bei Motorfahrzeugen in der Schweiz kaum an ökologischen Kriterien ausrichtet. Fahrzeuge mit hoher Motorleistung und grossem Gewicht sowie Allradfahrzeuge stehen im Mittelpunkt der Anschaffungen. Leider fehlen dazu im Vortrag Angaben über die Entwicklung des Fahrzeugparks anhand ökologischer Kriterien. So fehlen auch Angaben über den Anteil Fahrzeuge mit tiefer CO₂-Belastung. Diese Angaben sind im Vortrag zu ergänzen, zusammen mit Angaben über die erzielten Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern.

Anträge:

1. Im Vortrag sind Angaben über die Anzahl Motofahrzeuge, Entwicklungen nach Kategorien und die Steuereinnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer der letzten Jahre zu ergänzen.
2. Die GRÜNEN Kanton Bern verlangen eine aussagekräftige CO₂-Bilanzierung des Strassenverkehrs im Kanton Bern.

Plug-in-Hybride: Die Kategorie «geringe CO₂-Emissionen» setzt sich zusammen aus E-Fahrzeugen, Brennstoffzellenfahrzeugen und Plug-in-Hybriden. Hybride (ohne Plug-in) sind zwar sparsamer als reine Verbrenner ähnlicher Grösse und würden dadurch tiefer besteuert. Bei Plug-in-Hybriden ist der offizielle CO₂-Ausstoss aber ein sehr unsicherer Wert, da des-



sen reale Höhe stark vom Verhalten des Fahrzeughalters abhängt – je nachdem ob die Batterie extern geladen wird oder nicht. Mit einer Besteuerung nach offiziellem CO₂-Ausstoss würden die oftmals grossen und sehr schweren Plug-in-Hybride sehr tief besteuert, obwohl deren Umweltwirkung womöglich schlechter ist als die von effizienten Verbrennern.

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern beantragen, dass geprüft wird, wie die Besteuerung von Plug-in-Hybriden am wirksamsten ist.

Klimapolitische Ziele als Richtschnur

Es ist hinlänglich bekannt, dass der motorisierte Individualverkehr heute noch weitgehend CO₂-basiert ist und einer der grossen CO₂-Emitenten darstellt. Dies dürfte sich nur langsam ändern. 2015 entfielen in der Schweiz rund 26 % des Endenergieverbrauchs und 47 % der CO₂-Emissionen aus Brenn- und Treibstoffen auf den motorisierten Strassenverkehr. Den grössten Anteil daran haben die Personenwagen.⁶ Die Reduktion des Treibstoffverbrauchs – z.B. durch die Verbesserung bei der Wahl der Motorisierung beim Autokauf – hat unmittelbar positiven Einfluss auf die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen (S. 6 Vortrag).

Gemäss der **Energiestrategie 2006 des Kantons Bern** (Strategie Mobilität) lautet das Substitutionsziel, das 2035 erreicht werden sollte: 10 % der im Kanton Bern immatrikulierten Fahrzeuge weisen einen Alternativantrieb auf (heute weniger als 1 %).⁷

Im Vortrag werden weder auf die verbindlichen Ziele der Energiestrategie noch auf dieses Substitutionsziel des Regierungsrates verwiesen. So fehlt im Vortrag auch das Kapitel **«Auswirkungen auf die Umwelt / Nachhaltigkeit»**. Einzig im Kapitel **Auswirkungen auf die Volkswirtschaft** ist folgende Aussage zu finden: «Werden die klimapolitischen Ziele nicht erreicht, so ist mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen.» (Vortrag S.12)

Antrag:

Der Vortrag ist durch ein Kapitel «Auswirkungen auf die Umwelt / Nachhaltigkeit» zu ergänzen. Dabei sind auch die klima- und energiepolitischen Ziele des Kantons Bern einzubeziehen und mit relevanten Kennzahlen auszuführen.

Den verursachten Lärm an der Quelle in die Motorfahrzeugbesteuerung einbeziehen

Zu den «Grundzügen» der vorgeschlagenen Regelung zählt der Vortrag (S. 8) die Zielsetzung, dass eine «umweltrelevante Lenkungswirkung» beim Kauf von Motorfahrzeugen erzielt werden soll. Das Besteuerungsmodell solle «Bestandteil der energie- und umweltpolitischen

⁶ Bundesamt für Strassen (2017): «Förderinstrumente für effiziente Fahrzeuge: Auswirkungen auf Kauf und Nutzung von Autos, Forschungsbericht 2014/002_ENG, Dezember 2017»

⁷ Energiestrategie 2006 des Kantons Bern, beschlossen vom Regierungsrat am 5. Juli 2006 mit Änderungen gemäss Regierungsratsbeschluss vom 26. August 2015.



Massnahmen von Bund und Kanton sein. «Umweltrelevant» sind nicht nur der Energieverbrauch und der Treibhausgas- und Schadstoff-Ausstoss – umweltrelevant ist auch der Lärm, den Motorfahrzeuge verursachen. Die Verminderung von Lärm an der Quelle und der Schutz der Bevölkerung vor Lärm sind denn auch wichtiger Teil der «umweltpolitischen Massnahmen von Bund und Kanton».

Leider wird die Lärm-Problematik im Vortrag und im vorgeschlagenen Besteuerungsmodell mit keinem Wort erwähnt. Dabei hat der Regierungsrat 2019 in seiner Antwort auf eine Interpellation aus dem Grossen Rat festgestellt, die Umsetzung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzes sei «in einem so grossen Kanton wie Bern eine herausfordernde, aufwändige und kostenintensive Aufgabe». Allein für die 200 Kilometer Kantonsstrassen, die sanierungspflichtig seien, hätten 180 Millionen Franken ausgegeben werden müssen – und trotzdem sei man noch nicht am vorgeschriebenen Ziel. Im Gegenteil: «Der Lärmschutz hat sich in den letzten Jahren zunehmend zu einer Daueraufgabe entwickelt, weil bereits umgesetzte Massnahmen teilweise wegen der stetigen Verkehrszunahme und dem Trend zu grösseren Fahrzeugen mit breiteren Reifen wieder zunichte gemacht werden.»

Dem vom Regierungsrat beklagten «Trend zu grösseren Fahrzeugen mit breiteren Reifen» und dem dadurch verstärkten Strassenlärm könnte mit einer Berücksichtigung des unterschiedlich grossen Motoren- und/oder Reifenlärms bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge entgegengewirkt werden. An valablen Bemessungskriterien und verfügbaren Daten fehlt es nicht, zum Beispiel:

Die EU-weit gültige **Reifenetikette**, die seit 2014 gemäss der Energieeffizienzverordnung des Bundes (Anhang 4.2) auf allen Reifen angebracht sein muss, weist neben der Energieeffizienz auch die Rollgeräusche von Autoreifen aus – gut sichtbar in Dezibel. Im Auftrag des Bundes aktualisiert der TCS regelmässig die Daten der im Handel erhältlichen Reifen. Reifen sind für rund zwanzig Prozent des Treibstoffverbrauchs eines Fahrzeugs verantwortlich. Auch der Zusammenhang mit dem verursachten Lärm ist beträchtlich: Ab einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h übertönt das Rollgeräusch der Reifen den Motoren- und Auspufflärm. Durch die Ausrüstung eines Autos mit lärmarmen Pneus lassen sich die Geräuschemissionen des Fahrzeugs halbieren.⁸

Die **Autoumweltliste**, die in der Schweiz der VCS in Partnerschaft mit dem Programm EnergieSchweiz des Bundesamts für Energie jährlich herausgibt, berücksichtigt neben CO₂-Ausstoss und Schadstoff-Emissionen auch die Lärmbelastung. Das Bewertungssystem der international verwendeten Autoumweltliste wurde vom Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) in Heidelberg in Zusammenarbeit mit dem deutschen Umweltbundesamt entwickelt. Die aktuelle online-Datenbank umfasst rund 1000 Personenwagen und 400 Liefer-

⁸ Weitere Informationen: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/die-energieetikette/sichere-leise-und-energieeffiziente-reifen.html> / <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/reifen/eu-reifenetikette.php>



wagen und Minibusse. Die ausgewiesenen Daten werden mit dem global anwendbaren Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) erhoben.

Die Autoumweltliste weist seit 1997 für Neuwagen die Lärm-Typenprüfwerte der Fahrzeuge in der logarithmischen Einheit Dezibel dB aus. Eine Erhöhung um 10 dB entspricht einer Verdoppelung der empfundenen Lautstärke. Die Unterschiede der aufgelisteten Autos bewegen sich immerhin in der Hälfte dieser Grössenordnung (z.B. bei Kleinwagen zwischen 64 und 69 dB, bei Mittelklassewagen zwischen 65 und 70 dB, bei Vans (bis 7 Plätze) zwischen 67 und 73 dB, bei Allradfahrzeugen zwischen 66 und 70 dB). Beim Kauf eines Autos könnte also durch die Wahl eines Modells mit geringerem Motorenlärm ein erheblicher Beitrag zur Lärmvermeidung geleistet werden.⁹

Fazit: Beim Autokauf gibt es eine grosse Auswahl von Modellen, die den zulässigen Lärm-Grenzwert unterschiedlich stark unterschreiten. Mit einer Berücksichtigung des ausgewiesenen Motorenlärms bei der Motorfahrzeugbesteuerung könnte ein finanzieller Anreiz zur Wahl von lärmärmeren Fahrzeugen geschaffen werden. Das Gleiche gilt bei einem ergänzenden oder alternativen Einbezug der Reifen in die angestrebte Ökologisierung der Besteuerung des Motorfahrzeugverkehrs. Ein Einbezug in die Besteuerung hätte den Vorteil, dass – ergänzend zu den teuren Massnahmen zum Lärmschutz entlang der Strassen – auch präventiv bei der Lärmvermeidung an der Quelle angesetzt werden könnte.

Antrag

Die GRÜNEN Kanton Bern beantragen, den von Motorfahrzeugen verursachten Lärm als zusätzliche Komponente in die Besteuerung der Motorfahrzeuge einzubeziehen und mindestens einen Zuschlag für Motorfahrzeuge und/oder deren Reifen vorzuschlagen, die bezüglich Lärm im schlechteren Teil des verfügbaren und gemäss Grenzwert zulässigen Spektrums liegen.

Übermässig und unnötig lärmige, weil getunte Fahrzeuge verstärkt besteuern

Damit auch der übermässige und völlig unnötige Lärm getunter Autos – einem öffentlichen Ärgernis sondergleichen – erfasst werden könnte, müssten im Idealfall spezielle Messmethoden zum Einsatz kommen. Diese müssen im Rahmen der von der Schweiz übernommenen EU-Anforderungen an Strassenfahrzeuge (ECE-Lärmvorschriften) vorhanden sein, nachdem der Bundesrat in einer Antwort auf eine Motion im Nationalrat im Jahr 2009 (!) auf entsprechende Bestrebungen hingewiesen und einen Einsatz der Schweiz für eine schnell wirksame Lösung zugesichert hat (vgl. Curia Vista – Geschäftsdatenbank der Bundesversammlung: 09.3590 Motion Maximaler Lärmpegel für Motorfahrzeuge).

⁹ Weitere Informationen: <http://www.autoumweltliste.ch/umweltbewertung/strassenlaerm.html> / www.autoumweltliste.ch



Für nachträglich modifizierte Fahrzeuge müssten die Lärmwerte bei der vorgeschriebenen Fahrzeugprüfung ermittelt werden. Ein solches kantonales Vorgehen wäre durchaus im Sinne der Strategie, die auf Bundesebene zum Lärmschutz verfolgt wird. Der Bundesrat hat nämlich in seiner Antwort auf eine Interpellation 2016 abschliessend festgehalten, dass «allfällige kantonale Initiativen zur Entwicklung von Messmethoden, die übermässige Lärmemissionen messtechnisch erfasst und gegebenenfalls geahndet werden könnten, grundsätzlich begrüssenswert sind.» (vgl. Curia Vista – Geschäftsdatenbank der Bundesversammlung: 16.3711 Interpellation Motorradlärm messen und begrenzen).

Falls eine gezielte Erfassung des übermässigen Lärms von getunten Fahrzeugen nicht möglich ist, könnten die entsprechenden Fahrzeuge der Einfachheit halber – unabhängig von den ausgewiesenen Lärm-Typenprüfwerten für Fahrzeugmodelle, die in Bezug auf den Motor vergleichbar, aber (noch) nicht getunt sind – gleich besteuert werden wie Motorfahrzeuge im schlechteren Teil des verfügbaren und gemäss Grenzwert zulässigen Spektrums.

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern beantragen, nach Mitteln und Wegen zu suchen und konkrete Vorschläge auszuarbeiten, um die übermässigen Lärmemissionen getunter Fahrzeuge in die Motorfahrzeugbesteuerung einzubeziehen und zusätzlich zu besteuern.

Malus für die lärmigeren Autos einführen

Sowohl in der Autoumweltliste als auch für die Reifenetikette werden die Lärmwerte vereinfachend drei Kategorien zugeteilt. Diese könnten Grundlage für ein einfaches Besteuerungsmodell sein, das beispielsweise nur für Motorfahrzeuge in der schlechtesten Lärmkategorie einen Zuschlag auf der Motorfahrzeugsteuer (Malus) vorsehen könnte. Auch beim Reifenkauf wäre die Anwendung eines solchen Modells denkbar. Die Reifenetikette basiert auf der Grundidee der Energieetikette, die in der Rechtsordnung verankert ist und bisher auch bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge im Kanton Bern eine Anwendung gefunden hat (befristete Steuerreduktion für Fahrzeuge der Energieeffizienzklassen A und B).

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern beantragen, dass zum Einbezug des Lärms in die Bemessung der Motorfahrzeuge mindestens das einfache Modell eines Malus auf besonders lärmigen Fahrzeugen und/oder Reifen erarbeitet und vorgeschlagen wird.



Veteranenfahrzeuge (Art. 14a neu)

Nach heutigem Recht werden die rund 14-15'000 immatrikulierten Veteranenfahrzeuge ebenfalls nach Gewicht besteuert. Heute gibt es keine Plafonierung für Veteranenfahrzeuge. Neu ist eine Plafonierung bei Fr. 400 Maximalbesteuerung vorgesehen. Mit der neu vorgesehenen Plafonierung werden schwere Fahrzeuge (ab einem Gewicht von 1775 kg) finanziell entlastet. Diese Entlastung der schwersten Fahrzeuge ist weder ökologisch noch sachlich sinnvoll und wird daher abgelehnt.

Antrag:

Die GRÜNEN Kanton Bern beantragen, dass auf Art. 14a (Plafonierung schwere Veteranenfahrzeuge) verzichtet wird.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und der entsprechenden Anträge im Rahmen der weiteren politischen Diskussion und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Natalie Imboden
Präsidentin GRÜNE Kanton Bern,
Grossrätin

Esther Meier
Geschäftsführerin GRÜNE Kanton Bern

Beilage:

Antwort-Tabelle Vernehmlassung zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge