

Beilage 2

9.2.2 Anpassung Motorfahrzeugsteuern

Die Besteuerung der Strassenfahrzeuge richtet sich nach dem Gesetz vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG, BSG 761.611). Zur teilweisen Gegenfinanzierung der grossen Einnahmeausfälle hat das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) im Auftrag des Regierungsrates Möglichkeiten aufgezeigt, wie die heute im Kantonsvergleich teilweise sehr tiefen Motorfahrzeugsteuern dem schweizerischen Durchschnitt angenähert werden könnten. Der entsprechende, ausführliche Bericht „Steuerstrategie – Besteuerung der Strassenfahrzeuge“ liegt diesem Bericht als Beilage 2 bei. Die wichtigsten Erkenntnisse aus diesem Bericht werden nachfolgend dargestellt.

Die durch die Motorfahrzeugsteuern generierten Erträge betragen seit 2013 jährlich rund CHF 240 Millionen. Dieser Betrag wird bis 2019 voraussichtlich auf rund CHF 256 Millionen steigen.¹ Die Normalsteuer bemisst sich für alle Fahrzeugarten nach dem Gesamtgewicht und beträgt ausser für Anhänger und Fahrzeuge mit elektrischem Batterieantrieb für die ersten 1'000 Kilogramm CHF 0.24 je Kilogramm. Dieser Tarif wurde mittels Volksvorschlag per 1. Januar 2013 von früher CHF 0.36 je Kilogramm herabgesetzt, was einer Reduktion um einen Drittel entspricht. Der Volksvorschlag zielte mit dieser deutlichen Reduktion darauf ab, die Steuer dem schweizerischen Mittelwert anzupassen. Für jede weitere Tonne wird ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht. Die heutige Motorfahrzeugsteuer ist also degressiv ausgestaltet. Daneben gibt es eine Bonusregelung für ökologisch effiziente Fahrzeuge.

Im interkantonalen Vergleich stellt sich heraus, dass der Kanton Bern heute bei den 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. Auswertungen zum Neufahrzeugbestand zeigen ausserdem, dass die mit der Gesetzesrevision eingeführten ökologischen Kriterien (Bonusregelung) keine nennenswerte Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf entfalten.

Aus Sicht des Regierungsrates wäre die Umsetzung der Gewinnsteuersenkungen ohne zusätzliche, teilweise Gegenfinanzierung finanzpolitisch nicht verantwortbar. Eine solche Gegenfinanzierung ist jedoch im Bereich der Steuern der natürlichen Personen abzulehnen, da hier bereits eine überdurchschnittlich hohe Fiskalbelastung vorliegt. Er spricht sich daher dafür aus, diese Gegenfinanzierung bei den Motorfahrzeugsteuern vorzunehmen, wo der Kanton Bern – wie erwähnt – teilweise interkantonale Spitzenplätze erreicht und gleichzeitig aus ökologischer Sicht Fehlanreize setzt.

Das SVSA hat vor diesem Hintergrund in seinem Bericht verschiedene Varianten entwickelt, um die Motorfahrzeugsteuern ab 1. Januar 2018 um rund 13 Prozent zu erhöhen und damit auf den schweizerischen Durchschnitt zurück zu führen, ohne das heute transparente und durchsetzbare System zu ändern, und unter Berücksichtigung des durch das Volk im Jahr 2012 beschlossenen Reduktionsziels.

Die im Bericht dargestellte, vom Regierungsrat bevorzugte und vorgeschlagene Variante besteht aus einer Kombination einer höheren Belastung aller in Verkehr stehenden und neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge sowie einer zusätzlichen Belastung von neu in Verkehr gesetzten energieineffizienten Fahrzeugen (nur Kategorien E, F und G):

¹ Sowohl aufgrund der Zunahme des Fahrzeugbestands, als auch aufgrund der steigenden Fahrzeuggewichte.

Massnahme	jährliche Mehreinnahmen
Erhöhung Grundansatz von CHF 0.24 auf CHF 0.27 (Variante A)	CHF 31.25 Mio.
Zuschlag für Energieeffizienzkategorien E, F, G (Variante C3)	CHF 1.90 Mio.
Ertragszuwachs aufgrund wachsendem Fahrzeugbestand	CHF 3.38 Mio.
Total (1. Jahr)	CHF 36.53 Mio.

Zu beachten gilt, dass diese Werte auf dem heutigen Fahrzeugbestand basieren. Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens zu erwartenden Einnahmen dürften aufgrund des weiteren Wachstums leicht ansteigen, weshalb per 2018 zusätzliche Einnahmen von rund CHF 3.4 Millionen eingerechnet wurden. Aus dem Zuschlag für die energieineffizienten Fahrzeuge ergeben sich zudem während dem Lebensalter der Fahrzeuge weitere jährlich steigende Einnahmen. Deshalb wurde bei der Gegenfinanzierung ab dem Jahr 2019 an Stelle von rund CHF 36 Millionen ein Betrag von rund CHF 40 Millionen eingestellt.

Für weitere Einzelheiten wird auf den beiliegenden Bericht des SVSA verwiesen.

Ausgangslage

Die Besteuerung der Strassenfahrzeuge richtet sich nach dem Gesetz vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG, BSG 761.611). 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. Steuerpflichtig ist die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter.

Die Normalsteuer bemisst sich für alle Fahrzeugarten nach dem Gesamtgewicht. Ausser für Anhänger und Fahrzeuge mit elektrischem Batterieantrieb beträgt die Grundsteuer für die ersten 1'000 Kilogramm 0,24 Franken je Kilogramm. Für jede weitere Tonne wird ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht. Ab dem 1. Januar 2013 erstmals in Verkehr gesetzte, besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffiziente Personenwagen werden für das laufende Jahr und drei folgende Jahre steuerlich begünstigt. Grundlage für die Festlegung der massgeblichen Verbrauchs-, Energie- und Emissionseffizienz bilden die Effizienzkategorien der eidgenössischen Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV, SR 730.01).

Die ökologischen Besteuerungskriterien sowie die Steuertarife wurden im Rahmen der Volksabstimmung vom 23. September 2012 festgelegt (Annahme Volksvorschlag). Ab 1. Januar 2013 wurde der Tarif für die Grundsteuer von 0,36 Franken je Kilogramm auf 0,24 Franken je Kilogramm gesenkt. Mit dem von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern angenommenen Volksvorschlag, welcher diese Reduktion der Strassenverkehrssteuer um 33 Prozent vorsah, sollte die Steuer dem schweizerischen Mittelwert angepasst werden. Für neu in Verkehr gesetzte Personenwagen der Effizienzkategorie A beträgt der Rabatt 40 Prozent, für Fahrzeuge der Effizienzkategorie B 20 Prozent. Die Einführung des Bonus-Systems führte zu einer weiteren Ertragssenkung um rund 4 Prozent.

Auswertungen zum Neufahrzeugbestand (Tabelle unten) zeigen, dass die mit der Gesetzesrevision eingeführten ökologischen Kriterien (Bonusregelung) keine nennenswerte Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf entfalten. Neben den günstigen Motorfahrzeugsteuern bei PS- und hubraumstarken Fahrzeugen im Kanton Bern wird auch durch die aktuell tiefen Treibstoffpreise kein ausgeprägtes ökologisches Kaufverhalten gefördert.

	A	B	C	D	E	F	G	Total
1. IV 2011	3'189	6'063	7'249	6'112	3'070	3'325	1'561	30'569
1. IV 2012	3'397	3'625	7'977	5'869	4'430	3'417	1'996	30'711
1. IV 2013	3'259	2'911	5'508	6'165	4'624	3'314	2'223	28'004
1. IV 2014	3'406	3'010	4'898	5'855	4'170	3'909	2'016	27'264
Durchschnittlich	3'313	3'902	6'408	6'000	4'074	3'491	1'949	29'137

Tabelle: Neuinverkehrsetzungen nach Energieeffizienzkategorie 2011 - 2014

In den letzten Jahren haben sich die Erträge wie folgt verändert (in Mio. CHF):

2011	345,6	2012	352,7	2013	237,8	2014	243,3
-------------	-------	-------------	-------	-------------	-------	-------------	-------

Die Erträge der Motorfahrzeugsteuern sind in den vergangenen Jahren aufgrund der Zunahme des Fahrzeugbestandes stetig gewachsen (der Rückgang 2012 bis 2013 widerspiegelt die Senkung der Grundsteuer per 1. Januar 2013). Je nach Konjunktur betrug das jährliche Wachstum zwischen 0,6 und 2,0 Prozent. Dieser Trend wird auch weiterhin in gedämpfter Form seine Wirkung entfalten.

Steuerstrategie Besteuerung der Strassenfahrzeuge

Auch die steigenden Fahrzeuggewichte, welche für die Veranlagung massgebend sind, haben zu einem stetigen Wachstum der Erträge beigetragen. Durch eine höhere Kollisionssicherheit der Fahrzeuge und Zusatzausstattungen sind die Fahrzeuge laufend schwerer geworden. Da die Energieeffizienz von Fahrzeugen nicht zuletzt auch durch das Gewicht beeinflusst wird, kann mit diesem Effekt mittelfristig nicht mehr gerechnet werden. Die bereits bei der Herstellung von Fahrzeugen eingreifenden ökologischen Lenkungsmassnahmen werden generell zu einer Reduktion der Gewichte führen.

Bei gleichbleibenden Besteuerungskriterien werden aufgrund der Bestandeszunahme in den Finanzplanjahren folgende Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern erwartet:

	Erwartete Zunahme	Erwartete Erlöse
2016	CHF 3'380'000	CHF 250'630'000
2017	CHF 2'510'000	CHF 253'140'000
2018	CHF 2'540'000	CHF 255'680'000
2019	CHF 1'280'000	CHF 256'960'000

Interkantonaler Vergleich

Die Besteuerung der Strassenfahrzeuge erfolgt in den Kantonen nach unterschiedlichen Bemessungskriterien. Im Vordergrund stehen dabei bei den leichten Motorfahrzeugen neben dem Gesamtgewicht und dem Hubraum auch Kombinationsvarianten. Zur Berücksichtigung der Energieeffizienz werden in einzelnen Kantonen Bonus-, Bonus-Malus- oder reine Malus-Systeme betrieben. Diese basieren zum Teil auf den Energieeffizienzkategorien des Bundes, CO₂-Grenzwerten, EURO-Abgaskategorien, verwendeten Treibstoffarten oder fahrzeugtechnischen Elementen (Hybrid usw.) und Kombinationen davon¹. Der Kanton Bern kennt ein reines Bonus-System.

Im interkantonalen Vergleich wies der Kanton Bern bis zur Steuersenkung die höchsten Strassenfahrzeugsteuern aus. Heute liegen die Steuern für Strassenfahrzeuge bei genereller Betrachtung erheblich unter dem in der Volksabstimmung angestrebten schweizerischen Mittelwert. Die aktuellsten Angaben der eidgenössischen Steuerverwaltung² basieren auf dem Jahr 2013. Der Kanton Bern liegt bei den Personenwagen gesamthaft auf Rang 5 von 26 Kantonen, bei den Personenwagen mit dem höchsten Gewicht und Hubraum gar auf dem ersten Rang³. Auch ein interkantonaler Vergleich bezogen auf die Besteuerung der 30 in der Schweiz meistverkauften Personenwagen eingeteilt in zehn Fahrzeugklassen zeigt, dass der Kanton Bern bei der Besteuerung der Strassenfahrzeuge rund 13 Prozent unter dem schweizerischen Mittelwert liegt⁴.

Vor allem bei Fahrzeugen mit mittlerem oder höherem Gesamtgewicht gehören die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Bern zu den tiefsten der Schweiz. Bevorzugt werden somit neben gewerblich genutzten Fahrzeugen auch leistungsstarke und ökologisch wenig effiziente Personenwagen (z.B. Off-Road), wie dies bereits anlässlich der Abstimmung dargelegt wurde.

¹ Kantonale Motorfahrzeugsteuern, Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge, Bundesamt für Energie, 2015

² Steuerbelastung in den Kantonshauptorten 2013, Motorfahrzeugsteuern, Eidgenössische Steuerverwaltung, Neuchâtel 2014

³ Rangreihenfolge für Personenwagenbesteuerung aufgrund Basisdaten des Berichts „Steuerbelastung in den Kantonshauptorten 2013“, Motorfahrzeugsteuern, Eidgenössische Steuerverwaltung, Neuchâtel 2014

⁴ Besteuerung 2015 der meistverkauften Personenwagen 2014, Vergleich schweizerischer Mittelwert zu Kanton Bern, Umfrage Vereinigung der Strassenverkehrsämter 2015

Zielsetzungen

Durch eine Teilrevision des Gesetzes vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG, BSG 761.611) soll die Zielsetzung des Volksvorschlages aus dem Jahr 2012 umgesetzt und die Besteuerung der Fahrzeuge effektiv dem schweizerischen Mittelwert angenähert werden. Dieses Ziel fördert auch die Stabilität des Finanzhaushaltes des Kantons Bern. Folgende Erwartungen sind an die Anpassung der Motorfahrzeugsteuern gestellt:

- Annäherung der Motorfahrzeugsteuern an den schweizerischen Mittelwert.
- Beibehaltung der bisherigen Bemessungsgrundlage für die Normalsteuer (Gesamtgewicht).
- Verbesserung der Wirksamkeit des ökologischen Besteuerungsmodells durch ein Malus-Modell für energieineffiziente Fahrzeuge unter Berücksichtigung von verbindlichen und nachvollziehbaren Grundlagendaten.
- Beibehaltung des heute für die Betroffenen transparenten und rechtlich durchsetzbaren Systems.
- Keine unerwünschten wirtschaftlichen Nebenwirkungen auf den Standort Kanton Bern.
- Mehreinnahmen im Umfang von bis zu CHF 40 Mio.
- Beibehaltung eines hochautomatisierten, wirtschaftlichen Bezugs der Motorfahrzeugsteuern.
- Umsetzung voraussichtlich bis 1. Januar 2018

Mögliche Handlungsvarianten zur Annäherung an den schweizerischen Mittelwert

Folgende Varianten stehen für eine einfache Annäherung der heutigen Steuertarife an den angestrebten schweizerischen Mittelwert zur Diskussion:

VARIANTE A: Erhöhung des Grundansatzes für die Normalsteuer

Der Grundansatz der Normalsteuer wird **für alle in Verkehr stehenden und neu in Verkehr kommenden Fahrzeuge** um 12,5 Prozent erhöht. Die Grundsteuer für die ersten 1'000 Kilogramm von 0,24 Franken je Kilogramm wird dadurch auf 0,27 Franken je Kilogramm angehoben. Für Anhänger und Fahrzeuge mit elektrischem Batterieantrieb beträgt die Grundsteuer neu anstelle von CHF 0,12 Franken CHF 0,135 Franken.

Die erwarteten Zusatzeinnahmen belaufen sich gesamthaft auf **CHF 31,250 Mio.** (Basis: CHF 250 Mio.).

VARIANTE B: Lineare Besteuerung der leichten Motorfahrzeuge oder Personenwagen

Die heutige Besteuerung aller Fahrzeuge berechnet sich aufgrund einer degressiven Besteuerungstabelle. Für die ersten 1'000 Kilogramm beträgt die Grundsteuer 0,24 Franken je Kilogramm. Für jede weitere Tonne wird ein Zuschlag erhoben, der jeweils 86 Prozent des Steuersatzes der vorangehenden Tonne entspricht. Der Degressionssatz beträgt somit 14 Prozent.

Eine lineare Besteuerung der Fahrzeuge führt dazu, dass die heute im schweizerischen Mittel unterdurchschnittlich besteuerten Fahrzeuge mit mittleren und höheren Gewichten etwas stärker belastet werden.

Auf eine lineare Besteuerung aller Fahrzeugarten, also inklusive schwere Motorwagen (Lastwagen, Sattelschlepper, Anhänger), ist aus wettbewerbsspolitischer Sicht zu verzichten. Schwere Motorwagen unterliegen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die LSVA beträgt bis zu CHF 1.30 pro Kilometer, womit die ökologische Lenkungswirkung umgesetzt ist.

Steuerstrategie Besteuerung der Strassenfahrzeuge

Wird die lineare Besteuerung für die in Verkehr stehenden und neu in Verkehr kommenden Personenwagen - unter Ausschluss der meist gewerblich genutzten „Lieferwagen“ - umgesetzt, betragen die erwarteten Zusatzeinnahmen **CHF 16,785 Mio.**⁵

Eine Ausnahme für die Lieferwagen liesse sich nur aus gewerbepolitischer Sicht rechtfertigen. Werden alle leichten Motorfahrzeuge und somit auch die Lieferwagen in das lineare Besteuerungsmodell einbezogen, ist gesamthaft mit Zusatzeinnahmen von **CHF 20,562 Mio.** zu rechnen.

Grundsätzlich könnte hier auch eine Steuertabelle mit abgeschwächter Degression berechnet werden (heute 14 Prozent). Dabei wären aber die zu erwartenden Einnahmen je nach gewähltem Degressionsatz erheblich tiefer anzusetzen.

Mögliche Handlungsvariante zur Verbesserung der ökologischen Lenkungswirkung

Folgende Variante kann die Wirksamkeit des ökologischen Besteuerungsmodells verbessern:

VARIANTEN C: Zuschläge für Energieeffizienzkategorien E, F und G

Die Zuschläge betreffen ausschliesslich die Fahrzeugart „Personenwagen“. Andere Fahrzeugarten wie Motorräder, Lieferwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge können erst dann in ein ökologisches Besteuerungsmodell einbezogen werden, wenn die Daten in verlässlicher und strukturierter Form beim Bund ebenfalls zur Verfügung stehen.

Energieeffizienzkategorie E:	Zuschlag 20 Prozent
Energieeffizienzkategorie F:	Zuschlag 40 Prozent
Energieeffizienzkategorie G:	Zuschlag 60 Prozent

Der Kanton Bern würde damit von einem reinen Bonus-System zu einem Bonus-Malus-System wechseln: Die Energieeffizienzkategorien A und B würden (nach wie vor) von einer Bonus-Regelung profitieren, die Kategorien C und D würden (nach wie vor) ohne Bonus bzw. Malus besteuert, die Kategorien E bis G wären (neu) mit einem Malus belastet.

Die Zuschläge werden während der gesamten Lebenszeit des Fahrzeuges erhoben. Betroffen sind alle Fahrzeuge, welche ab dem Datum des Inkrafttretens der Vorschriften erstmals neu in Verkehr gesetzt wurden. Das der nachfolgenden Berechnung zu Grunde liegende Mengengerüst basiert auf der durchschnittlichen Anzahl 1. IV der vergangenen vier Jahre. Es ist mit folgenden Zusatzeinnahmen pro Jahr zu rechnen:

	Variante C1 Basis degressiv Grundansatz CHF 240	Variante C2 Basis linear Grundansatz CHF 240	Variante C3 Basis degressiv Grundansatz CHF 270	Variante C4 Basis linear Grundansatz CHF 270
1. Jahr	CHF 1,7 Mio	CHF 1,9 Mio.	CHF 1,9 Mio.	CHF 2,1 Mio.
2. Jahr	CHF 3,4 Mio.	CHF 3,7 Mio.	CHF 3,9 Mio.	CHF 4,3 Mio.
3. Jahr	CHF 5,1 Mio.	CHF 5,7 Mio.	CHF 5,8 Mio.	CHF 6,4 Mio.
4. Jahr	CHF 6,8 Mio.	CHF 7,6 Mio.	CHF 7,7 Mio.	CHF 8,5 Mio.
5. Jahr	CHF 8,5 Mio.	CHF 9,5 Mio.	CHF 9,6 Mio.	CHF 10,7 Mio.
usw.				

⁵ Vergleich degressive zu linearer Besteuerung, SVSA 2015

Steuerstrategie Besteuerung der Strassenfahrzeuge

Die Zusatzeinnahmen nehmen während der durchschnittlichen Lebensdauer (15 Jahre) eines Personewagens zu, d. h. es werden nach 15 Jahren je nach gewählter Variante ca. CHF 25 - 31 Mio. Zusatzeinnahmen generiert. In der Realität dürften die Zusatzeinnahmen indessen etwas geringer ausfallen, da Fahrzeuge ausser Verkehr gesetzt werden oder in andere Kantone abwandern. Sollte die gewünschte Lenkungswirkung erzielt werden, werden die erwarteten Zusatzeinnahmen zusätzlich geringer ausfallen.

Grundsätzlich liessen sich weitere Daten für die ökologische Besteuerung der Strassenfahrzeuge beziehen (CO₂-Grenzwerte, EURO-Abgaskategorien usw.). Entsprechende Zuschlagsvarianten zeigen aber, dass sie mit dem bestehenden, auf der Energieetikette beruhenden Bonus-System – namentlich auch mit Blick auf eine effiziente und einfach kommunizierbare Besteuerung der Fahrzeuge - nicht ausreichend kompatibel sind. Ein entsprechendes Zuschlagssystem würde aufgrund seiner Intransparenz bei den Betroffenen viele Fragen auslösen. Die festzulegenden Grenzwerte müssten regelmässig überprüft und angepasst werden. Da keine klar ersichtlichen Vorteile gegenüber dem in Variante C dargestellten Zuschlagssystem erkennbar sind, wird auf die Skizzierung weiterer Varianten verzichtet.

Mögliche Kombination der Varianten

Im Interesse der Veranschaulichung wird nachfolgend eine mögliche Kombination der Varianten aufgezeigt, wobei die oben erwähnten Zielsetzungen umgesetzt werden (Kombination Variante A mit Variante C3). Es sollen dabei alle in Verkehr stehenden und neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge zusätzlich belastet werden, wobei sich die Besteuerung der Fahrzeuge dem schweizerischen Mittelwert annähern soll. Zusätzlich erfolgt eine Belastung von neu in Verkehr gesetzten energieineffizienten Fahrzeugen mit dem Ziel, dadurch einen ökologischen Lenkungs- und Anreizeffekt auszulösen. Auch wird den erwarteten Steuermehreinnahmen aufgrund der Zunahme des Fahrzeugbestandes Rechnung getragen.

Erhöhung Grundansatz von CHF 0,24 auf CHF 0,27 (Variante A)	CHF 31,25 Mio.
Zuschlag für Energieeffizienzkategorien E, F, G (Variante C3)	CHF 1,90 Mio.
Ertragszuwachs aufgrund wachsendem Fahrzeugbestand	<u>CHF 3,38 Mio.</u>
Total (1. Jahr)	CHF 36,53 Mio.

Zu beachten gilt, dass diese Werte auf dem heutigen Fahrzeugbestand basieren. Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens zu erwartenden Einnahmen dürften aufgrund des weiteren Wachstums leicht ansteigen. Aus dem Zuschlag für die energieineffizienten Fahrzeuge ergeben sich zudem während dem Lebensalter der Fahrzeuge weitere jährlich steigende Einnahmen.

Schlussfolgerungen

Die Angleichung der heutigen Motorfahrzeugsteuern an den schweizerischen Mittelwert kann durch verschiedene Varianten erreicht werden und generiert teilweise erhebliche Mehreinnahmen. Die vorgestellten Varianten - auch mit abweichenden Ansätzen – sind qualitativ gleichwertig und lassen sich grundsätzlich kombinieren. Massgebend für die Auswahl der Varianten, deren Kombination und konkrete Ausgestaltung ist der vom Volksvorschlag 2012 angepeilte schweizerische Mittelwert. Ebenfalls ist eine grösstmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Besteuerungsmodells für die betroffenen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter sicherzustellen. Berücksichtigt werden sollten bei der Variantenwahl auch die nach wie vor jährlich zu erwartenden Mehrerträge aufgrund des wachsenden Fahrzeugbestandes. Die vorgeschlagenen Varianten scheinen dafür geeignet. Die Varianten lassen sich mit einer ausreichenden Vorlaufzeit für die technische Umsetzung in der Informatiklösung mit verhältnismässigem Aufwand realisieren.

Anhang:

- Rangreihenfolge für Personenwagenbesteuerung

