



Nachweis über die zweckgebundene Verwendung der Strassenverkehrssteuern 2019-2022

Bericht der Sicherheitsdirektion zuhanden des Regierungsrates

Bearbeitungsdatum	2. Februar 2024
Version	2.0
Dokument Status	abgenommen
Klassifizierung	Nicht klassifiziert
Autor	SVSA / GS SID
Dateiname	Beilage-Bericht-14.02.2024-de

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	3
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Methodik	3
3.1	Zweckbestimmung der Strassenverkehrssteuer	4
3.2	Aufgabenkreise.....	4
3.3	Stufe 1: Einfacher Vergleich von Einnahmen und Bruttoausgaben	4
3.4	Stufe 2: Berücksichtigung weiterer zweckgebundener Einnahmenquellen zur Finanzierung der Verwendungszwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG	5
3.5	Würdigung Berechnungsmethodik.....	6
4.	Nachweis 2019 – 2022.....	7
4.1	Berechnungsgrundlagen	7
4.2	Resultate	9
4.3	Würdigung	10
4.4	Ausblick.....	10
5.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	10
6.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	10
7.	Auswirkungen auf die Gemeinden	10
8.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	10
9.	Antrag.....	10

1. Zusammenfassung

Mit RRB 942/2016 beauftragte der Regierungsrat die damalige Polizei- und Militärdirektion (POM; heute Sicherheitsdirektion, SID) in Zusammenarbeit mit der damaligen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE; heute Bau- und Verkehrsdirektion, BVD) und der Finanzdirektion (FIN), den summarischen Nachweis über die zweckgebundene Verwendung der Strassenverkehrssteuern alle vier Jahre auf Basis der vorangegangenen vier Rechnungsjahre zu aktualisieren und dem Regierungsrat zur politischen Würdigung zu unterbreiten. Der Regierungsrat stellte mit RRB 1438/2019 vom 18. Dezember 2019 fest, dass die Strassenverkehrssteuer in der Periode 2015-2018 im Sinne der gesetzlichen Zweckbindung verwendet worden ist. Mit der vorliegenden Berichterstattung wird die Einhaltung der Zweckbindung für die Periode 2019-2022 geprüft.

Die erhobenen Zahlen zeigen auf, dass der Nachweis der zweckbestimmten Verwendung der Strassenverkehrssteuer im Betrachtungszeitraum der Jahre 2019-2022 vollständig erbracht werden kann.

2. Rechtsgrundlagen

- Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge vom 12. März 1998 (BSFG; BSG 761.611)
- Art. 5 Abs. 1 Bst. b des Dekrets vom 11. September 2019 über die Aufgaben der Direktionen und der Staatskanzlei und die Direktionsbezeichnungen (ADSD; BSG 152.010)
- Art. 2 Abs. 1 Bst. b und Art. 9 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Sicherheitsdirektion (OrV SID; BSG 152.221.141)

3. Methodik

Der Nachweis basiert auf einem vereinfachenden Ansatz, der die Einnahmen aus der Strassenverkehrssteuer den Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG gegenüberstellt.¹ Bei der Entwicklung der Methodik war zu beachten, dass erstens bei der Auslegung der Zwecke ein Interpretationsspielraum besteht, zweitens nicht alle identifizierten Aufgaben in Form von Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke mit überschaubarem Ressourceneinsatz quantifiziert werden können und drittens auch weitere Einnahmequellen existieren, die für die gleichen Zwecke eingesetzt werden sollen. Um den ersten und zweiten Punkt aufzufangen, wurden sogenannte «Aufgabenkreise» (Kern; Erweiterung, quantifiziert; Erweiterung, nicht quantifiziert) definiert, die eine engere und weitere Auslegung der Zwecke repräsentieren. Um den dritten Punkt aufzunehmen, wurde ein stufenweiser Nachweis eingeführt (1. Stufe: ohne weitere Einnahmen, 2. Stufe: mit weiteren Einnahmen für gleiche Zwecke). In den nachfolgenden Abschnitten werden diese einzelnen methodischen Grundlagen kurz erläutert.

Im Zuge der Direktionsreform wurden per 1. Januar 2020 verschiedenen Produktgruppen und Produkte der Staatsrechnung umbenannt und/oder neu strukturiert. Die erhobenen Daten und die nachfolgenden Ausführungen bilden den Stand ab 1. Januar 2020 ab. Auf eine Differenzierung für das Rechnungsjahr 2019 wird zur einfacheren Nachvollziehbarkeit verzichtet. Die Sicherheitsdirektion hat das notwendige Zahlenmaterial unter Mithilfe der mitbetroffenen Direktionen² erhoben.

¹ An dieser Stelle sei erwähnt, dass seit Inkrafttreten des Strassengesetzes 2009 der Kanton Bern auf die Erstellung einer detaillierten kantonalen Strassenrechnung verzichtet. Zwar liefert die BVD zu Handen des Bundesamts für Statistik (BFS) jährlich eine Zusammenstellung von Daten für die Strassenrechnung des Bundes. Diese Daten sind jedoch insbesondere für die vom Bund geforderte Abgrenzung optimiert und umfassen nicht alle für den Nachweis relevanten Ausgaben, weshalb diese Berechnung nicht für den Nachweis verwendet werden kann.

² FIN, BVD, Wirtschafts-, Umwelt und Energiedirektion (WEU) sowie Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI)

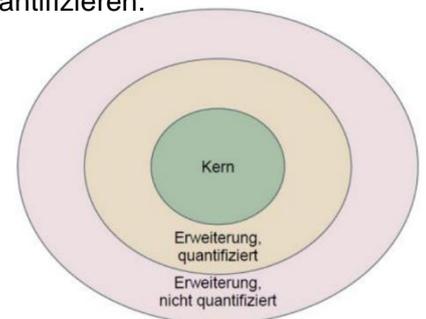
3.1 Zweckbestimmung der Strassenverkehrssteuer

Der Reinertrag der Strassenverkehrssteuer dient gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG folgenden Zwecken:

- a Neu-, Aus- und Umbau von Strassenverkehrsanlagen,
- b Erhaltung und Betrieb von Strassenverkehrsanlagen,
- c Gewährleistung der Verkehrssicherheit,
- d Vornahme von Umwelt-, Landschafts- und Ortsbildschutzmassnahmen im Zusammenhang mit Strassenverkehrsanlagen,
- e Förderung des umweltgerechten Verkehrs.

3.2 Aufgabenkreise

- **Kern:** Im Kern befinden sich jene Aufgaben, die eindeutig mit den Zwecken gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG vereinbar sind. Sie sind für den Nachweis zwingend zu quantifizieren.
- **Erweiterung, quantifiziert:** In diesem Aufgabenkreis befinden sich Aufgaben, die bei einer weiteren Auslegung des Interpretationsspielraums von Artikel 2 Absatz 1 BSFG zu berücksichtigen sind. Mit Blick auf die Anforderung eines einfach zu erbringenden Nachweises werden aber nur jene Positionen einbezogen, die mit verhältnismässig geringem Aufwand quantifizierbar sind.
- **Erweiterung, nicht quantifiziert:** In diesen Aufgabenkreis werden Aufgaben eingeteilt, die bei einer weiten Auslegung ebenfalls den Verwendungszwecken gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG entsprechen, jedoch nur mit hohem Aufwand und mit hoher Unsicherheit quantifiziert werden können. Mit Blick auf das Ziel, den Nachweis mit verhältnismässigen Arbeitsaufwand zu erbringen, erfolgt darum insoweit keine Quantifizierung.



3.3 Stufe 1: Einfacher Vergleich von Einnahmen und Bruttoausgaben

Es erfolgt eine Gegenüberstellung der Strassenverkehrssteuereinnahmen und der Ausgaben für die Zwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG nach der folgenden Faustregel:

- **Fall 1A: Ausgaben übersteigen die Einnahmen:** Der Nachweis der zweckgebundenen Verwendung ist auf dieser Stufe erbracht.
- **Fall 1B: Einnahmen sind grösser als die Ausgaben:** Hier stellt sich die Frage, für welche Aufgaben die restlichen Mittel verwendet werden. Der Nachweis ist nicht erbracht.

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Gegenüberstellung der Einnahmen aus der Strassenverkehrssteuer (grüne Säule) sowie die daraus gesamthaft zu finanzierenden Ausgaben (rote Säule).

Fall 1A: Ausgaben \geq Einnahmen Zweckbindung erfüllt		Erläuterung
Verbleibender Finanzierungsbedarf	Mittelverwendung: Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke	Die Ausgaben für die gemäss Artikel 2 BSFG vorgesehenen Zwecke übersteigen die Einnahmen der Strassenverkehrssteuern. → Der Nachweis der zweckgebundenen Verwendung ist auf der ersten Stufe erbracht. Um Vorbehalte gegenüber dem Nachweis weitgehend auszuschliessen sollte der Nachweis mit der zweiten Stufe verfeinert werden.
Strassenverkehrssteuern		
Fall 1B: Einnahmen > Ausgaben, Zweckbindung nicht erfüllt		Erläuterung
Strassenverkehrssteuern	Nicht verwendete Einnahmen	Die Strassenverkehrssteuereinnahmen übersteigen die Aufwände für die gemäss Artikel 2 BSFG vorgesehenen Verwendungszwecke. → Der Nachweis ist auf dieser Stufe gemäss dieser Methodik nicht erbracht.
	Mittelverwendung: Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke	

3.4 Stufe 2: Berücksichtigung weiterer zweckgebundener Einnahmequellen zur Finanzierung der Verwendungszwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG

Bei dieser zweiten Stufe wird berücksichtigt, dass nicht die Bruttoausgaben, sondern die Nettoausgaben für den Nachweis relevant sind. Wenn durch andere zweckgebundene Einnahmequellen die insgesamt zu finanzierenden Ausgaben vermindert werden, muss dies in die Berechnung des Nachweises einfließen. Neben den ordentlichen Einnahmen aus der Strassenverkehrssteuer werden für den Nachweis auf Stufe 2 zusätzliche Einnahmequellen berücksichtigt. Es handelt sich dabei beispielsweise um Staatsbeiträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette oder um fiskalische Erlöse, wie den Kantonsanteil an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben kann zu verschiedenen Ergebnissen führen, welche in der nachfolgenden Abbildung gezeigt und beschrieben werden:

- **Fall 2A: Aufwand übersteigt die Einnahmen.** Der Nachweis der zweckgebundenen Mittelverwendung ist erbracht.
- **Fall 2B: Einnahmen übersteigen die Aufwände.** Der Nachweis ist nicht erbracht, weder für die Strassenverkehrssteuern noch für die übrigen zweckgebundenen Einnahmequellen. Die Argumentation, dass im Fall 2B der Nachweis allein für die Strassenverkehrssteuern erbracht sei, weil die Bruttoausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSFG höher sind als die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern, scheint zu wenig belastbar. Eine Ausblendung der übrigen zweckgebundenen Einnahmen ist mithin nicht zielführend. Der Nachweis sollte sie berücksichtigen, was bedeutet, dass die Nettoausgaben und nicht die Bruttoausgaben relevant sind.

In der nebenstehenden Abbildung werden die Einnahmen aus der Strassenverkehrssteuer (grüne Säule), die Einnahmen aus anderen für die gleichen Zwecke zu verwendenden Quellen (gelbe Säule) sowie die gesamthaft zu finanzierenden Aufwände (rote Säule) dargestellt.

Fall 2A: Ausgaben \geq Einnahmen Nachweis erbracht		Erläuterungen
Verbleibender Finanzierungsbedarf	Mittelverwendung: Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke	Die Aufwände für die Zwecke gemäss Artikel 2 BSG übersteigen die Einnahmen der Strassenverkehrssteuern und der übrigen, für die gleichen Zwecke zu verwendenden Einnahmen. → Der Nachweis der zweckgebundenen Verwendung ist somit für das betrachtete Jahr bzw. die Periode erbracht.
Anteil zweckgebunden von anderer Einnahmequelle A		
Strassenverkehrssteuern		
Fall 2B: Einnahmen > Ausgaben Nachweis nicht erbracht		Erläuterungen
Anteil zweckgebunden von anderer Einnahmequelle A	Zweckbindung A? Mittelverwendung: Ausgaben für die vorgesehenen Zwecke	Die Summe aus Einnahmen der übrigen Einnahmequellen (gelb) sowie der Strassenverkehrssteuern (grün) übersteigen die mit den Verwendungszwecken gemäss Artikel 2 BSG verbundenen Aufwände. Eine eindeutige Zuordnung der Aufwände zu den Einnahmen ist aber nicht möglich. Sofern der Einnahmenüberschuss eine gewisse Toleranzgrenze aufgrund von jährlichen Schwankungen oder Spezialereignissen überschreitet (vgl. nachfolgende Ausführungen) ist der Nachweis mit der verwendeten Methode nicht korrekt bzw. nicht eindeutig erbracht. Allenfalls sind weitere Nachweisstufen anzugehen und allenfalls nicht quantifizierbare Aufwände sind einzubeziehen.
Strassenverkehrssteuern	Zweckbindung Strassenverkehrssteuer?	

3.5 Würdigung Berechnungsmethodik

Für den Nachweis werden alle Stufen und Aufgabenkreise ausgewertet. Die grösste Relevanz für den Nachweis geniesst wie bisher der Nachweis auf Stufe 2 mit einer weiten Auslegung der Zwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BSG. Einzubeziehen sind daher alle Aufgaben im «Kern» sowie im Bereich «Erweiterung, quantifiziert». Die Stufe 2 bezieht wie dargelegt auch andere zweckgebundene Finanzierungsquellen mit ein.

Die Methodik beruht auf einer einjährigen Betrachtung. Tatsache ist, dass es starke jährliche Schwankungen bei den Aufwandpositionen gibt. Die verwendete Methodik verlangt beim jährlichen Nachweis aus diesem Grund eine gewisse Toleranz (Bandbreite) bzw. es muss ein gewisses «Augenmass» bei der Beurteilung gewahrt werden. Entsprechend wird eine vierjährige Periode betrachtet und für den Nachweis der zweckgebundenen Mittelverwendung als relevant erachtet.

4. Nachweis 2019 – 2022

4.1 Berechnungsgrundlagen

Grundsätzlich werden im Nachweis für die Jahre 2019 – 2022 die gleichen Grundlagen verwendet wie in den Vorperioden. Bei der Erarbeitung der relevanten Zahlen hat sich gezeigt, dass infolge der Direktionsreform teilweise eine Anpassung des ursprünglichen Konzepts notwendig war. Bei einzelnen Positionen stützen sich die Berechnungen auf verbesserte Datengrundlagen.

A/B Neu-, Aus- und Umbau von Strassenverkehrsanlagen / Erhaltung und Betrieb von Strassenverkehrsanlagen

Für die Raumkosten für die Räume, in welchen Strassenaufgaben nach Artikel 2 Absatz 1 BSFG verrichtet werden, wurde bisher ein Prozent des Saldos I des Produkts «Immobilienmanagement» eingesetzt.

Nach Absprache mit dem Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG) werden neu die jeweils in den Geschäftsberichten ausgewiesenen «Kalkulatorischen Raumkosten» als Grundlage beigezogen. Der für den Nachweis angerechnete Anteil beträgt wie bisher ein Prozent. Durch die neue Grundlage ergeben sich leicht höhere Aufwendungen.

Zuschuss des Kantons für geografisch-topografische Lasten: Bis 2011 wurden vier Prozent der Strassenverkehrssteuern sowie 30 Prozent des Kantonsanteils an der LSVa an die Gemeinden zur Finanzierung von Gemeindestrassen ausgeschüttet. Diese Vergütung erfolgt seither über den Zuschuss des Kantons für geografisch-topografische Lasten. Da der Beitrag für Strassen nicht mehr detailliert ausgewiesen wird und sich rechnerisch nicht mehr herleiten lässt, wird für diesen Nachweis konstant der berechnete Wert von 2011 eingesetzt (CHF 13.75 Mio.), in der Annahme, dass die Kosten für die Gemeindestrassen nicht allzu stark variieren dürften. Der Betrag wird zudem im Sinne einer vorsichtigen Anrechnung nicht der Teuerung angepasst.

C Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Verkehrsüberwachungskosten der Kantonspolizei werden in Verkehrserziehung, Verkehrsüberwachung, Schwerverkehrskontrolle, Staumanagement sowie Räumlichkeiten inkl. Mietaufwand unterteilt. Dabei werden die verbuchten Stunden des Personals aus dem Zeiterfassungssystem mit CHF 120.00 pro Stunde berechnet. Hinzu kommen Sachaufwendungen der Erfolgsrechnung sowie Investitionen der entsprechenden Berichtsperiode. Die gleiche Berechnung berücksichtigt auch das Tiefbauamt für die jährliche Strassenrechnung zu Handen des Bundesamtes für Statistik.

Die bisher verwendete Produktgruppe (PG) «Gesundheitsschutz und Sanitätsdienst» gibt es nicht mehr. Gemäss Angaben der GSI ist der Bereich Rettungswesen ein Produkt der PG «Spitalversorgung» bzw. «Gesundheitsversorgung». Diesem Produkt werden insbesondere die Betriebsbeiträge an die Rettungsdienste belastet. Daher wird der Saldo II des Produkts «Rettungswesen» als Grundlage für die Erhebung beigezogen (auf eine Differenzierung nach Saldo I und II kann verzichtet werden, da das Produkt hauptsächlich aus Staatsbeiträgen besteht). Um eine gewisse Kontinuität zu erreichen, wurde rechnerisch ein ähnliches Niveau wie in Vergangenheit hergeleitet: Die für die Jahre 2015 - 2018 für den Nachweis gemeldeten Werte wurden den jeweiligen Saldi II 2019 - 2022 gegenübergestellt. Im Durchschnitt ergibt sich daraus ein Anteil von rund zwei Prozent. Das bedeutet, dass nach dieser groben Schätzung zwei Prozent der Staatsbeiträge an Rettungsdienste im Zusammenhang mit Strassenverkehrsunfällen und damit für den Zweck gemäss Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c BSFG eingesetzt werden. Dabei handelt es sich nach Einschätzung der SID um einen eher zu tiefen Anteil. Im Sinne eines möglichst vorsichtigen Nachweises wurde der Wert jedoch beibehalten. Für zukünftige Nachweise könnte eine vertiefte Analyse dieses Bereichs belastbarere Werte liefern.

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

Die Beiträge an den Renaturierungsfonds (WEU) werden nicht mehr berücksichtigt, da es sich nur um marginale Beiträge handelt und der Anteil im Zusammenhang mit Strassen nicht belegt werden kann.

Für die Berücksichtigung der Waldstrassen wurde in früheren Nachweisen ein prozentualer Anteil des Saldos I des Staatsforstbetriebes eingesetzt. Für den vorliegenden Nachweis wurde die Datengrundlage verbessert. Neu werden die vom Amt für Wald und Naturgefahren gemeldeten Nettokosten für die forstliche Erschliessung des Staatsforstbetriebes sowie die Kantonsbeiträge an forstliche Erschliessungsprojekte Dritter berücksichtigt.

E Förderung des umweltgerechten Verkehrs

Mit der Bestellung und Abgeltung des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs sowie der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den Unterhalt und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stellt der Kanton eine gute ÖV-Erschliessung sicher. Das ÖV-Angebot ist eine umweltgerechtere Verkehrsalternative zum motorisierten Individualverkehr.



4.2 Resultate

	2019		2020		2021		2022	
Aufwand nach Zweck BSG Art. 2 (in Mio. CHF)	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert
A+B Bau, Betrieb und Unterhalt	279.4	8.8	233.5	8.8	251.1	8.8	243.6	8.8
C Verkehrssicherheit	70.5	13.5	75.5	12.5	75.8	9.9	74.9	11.9
D Umwelt, Landschaftsschutz	1.2	0.4	1.2	0.2	1.7	0.3	1.9	0.3
E Förderung umweltger. Verkehr	-	15.2	-	16.7	-	16.1	-	18.8
Total	351.1	37.8	310.1	38.2	328.6	35.1	320.3	39.9
Ertrag (in Mio. CHF)	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert	Kern	Erweitert, quantifiziert
Strassenverkehrssteuern (Stufe I)	269.0		271.4		275.9		277.5	
Zusätzliche Einnahmen für Stufe II	63.4	20.0	51.3	19.3	51.9	20.1	49.5	19.8
Nachweis Stufe 1	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz
Kern	269.0	351.1	82.1	30.5%	271.4	310.1	38.7	14.3%
Kern + Erweitert, quantifiziert	269.0	388.9	119.9	44.6%	271.4	348.3	76.9	28.3%
Nachweis Stufe 2	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz
Kern	332.4	351.1	18.7	5.6%	322.7	310.1	-12.5	-3.9%
Kern + Erweitert, quantifiziert	352.4	388.9	36.5	10.4%	342.0	348.3	6.3	1.8%
	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz
	327.8	328.6	0.8	0.3%	327.8	328.6	0.8	0.3%
	347.8	363.8	15.9	4.6%	347.8	363.8	15.9	4.6%
	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz	Ertrag	Aufwand	Saldo	Differenz
	327.1	320.3	-6.7	-2.1%	327.1	320.3	-6.7	-2.1%
	346.8	360.2	13.3	3.8%	346.8	360.2	13.3	3.8%

Hinweis: Ein negativer Saldo bedeutet, dass die Erträge den Aufwand übersteigen, der Nachweis somit im Einzeljahr nicht erbracht werden konnte. Für den Nachweis der Zweckgebundenheit relevant ist indes die Mehrjahresbetrachtung. Bei einem positiven Saldo übersteigen die Aufwände die Erträge. Es wird also mehr für die Zwecke Artikel 2 Absatz 1 BSG ausgegeben, als aus berücksichtigten Einnahmequellen (Strassenverkehrssteuern [Stufe 1] und übrige zweckgebundene Erträge [Stufe 2]) eingenommen wird.



4.3 Würdigung

Der Nachweis der zweckgebundenen Mittelverwendung ist in der Periode 2019-2022 erbracht.

Diese Aussage bezieht sich auf den Nachweis auf den Stufen 1 und 2 unter Berücksichtigung aller quantifizierten Aufwände und weiterer zweckgebundener Einnahmequellen zur Finanzierung der Verwendungszwecke gemäss Artikel 2 Absatz 1 BFG. Dieser Nachweis ist in allen vier Betrachtungsjahren deutlich erbracht (siehe Resultate in Abschnitt 4.2). Werden auf Stufe 2 nur die Aufwände im «Kern» berücksichtigt (engere Auslegung), übersteigt der Ertrag den Aufwand in den Jahren 2020 und 2022. Weil Aufwände und Erträge aperiodisch anfallen können und die Aufwände stärkeren Schwankungen unterliegen, eignet sich zur Glättung eine Betrachtung der kumulierten Saldi über alle vier Jahre der Periode. Daraus geht hervor, dass der Nachweis sowohl bei weiter als auch bei enger Auslegung erbracht ist (mindestens ausgeglichener oder positiver Saldo über vier Jahre).

4.4 Ausblick

Die Sicherheitsdirektion wird den summarischen Nachweis unter Einbezug der fachlich involvierten Direktionen für die Periode 2023-2026 im Jahr 2027 vorbereiten und dem Regierungsrat zur politischen Würdigung unterbreiten.

5. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die in Artikel 2 Absatz 1 BFG vorgesehenen Verwendungszwecke der Strassenverkehrssteuern unterstützen insbesondere das strategische Ziel: «Der Kanton Bern steigert seine Attraktivität als Innovations- und Investitionsstandort». Der Kanton sorgt demnach für eine attraktive und zukunftsorientierte Infrastruktur und stellt die nötigen Ressourcen für deren Unterhalt zur Verfügung.

6. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

Keine Auswirkungen.

7. Auswirkungen auf die Gemeinden

Keine Auswirkungen.

8. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Keine Auswirkungen.

9. Antrag

Die Sicherheitsdirektion beantragt dem Regierungsrat, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen und festzustellen, dass der Nachweis der zweckgebundenen Verwendung der Strassenverkehrssteuer für die Periode 2019-2022 erbracht wird.