

***Verordnung über die Erhebung der Steuern für
Motorfahrzeuge (Ökologisierung der
Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines
Bonus-Malus-Systems)***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom, RRB Nr.

Zuständiges Departement

Departement des Innern

Vorberatende Kommission(en)

Justizkommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Vernehmlassungsverfahren	5
1.2 Erwägungen	5
2. Verhältnis zur Planung	6
3. Auswirkungen	7
3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen	7
3.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen.....	7
3.3 Zuschlag für die Umfahrungen von Solothurn und Olten	7
3.4 Vollzugsmassnahmen.....	7
3.5 Folgen für die Gemeinden.....	7
4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage.....	7
5. Rechtliches	10
6. Antrag	10
7. Beschlussesentwurf	12

Beilagen

1. § 14: Tagesbewilligungen (Steuervergleichslisten)
2. Gewicht/Hubraum nach Marken
3. Anhang zu § 16 Absatz 1 der Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge

Kurzfassung

Mit dieser Vorlage wird der Auftrag zur Einführung eines Bonus-Malus-Systems für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer gemäss Kantonsratsbeschluss vom 17. Mai 2006 (KR-Nr. A 017/2006) sowie die Massnahme SO-9 des Luftmassnahmeplanes (RRB 2001/1475 und RRB 2006/262) umgesetzt.

Das System zur Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge wird vollständig umgestaltet und nach ökologischen Kriterien ausgerichtet.

Massgebend für die Jahressteuer ist neu das Gesamtgewicht des Fahrzeuges gemäss Verkehrszulassung.

Die Bemessung erfolgt über zwei Elemente, nämlich mittels

- a) der einheitlichen pauschalen Besteuerung pro Fahrzeugkategorie (Grundsteuer)
- b) dem nach Gesamtgewicht und Fahrzeugkategorie abgestuften Steuertarif (ökologischer Steueranteil).

Das Steuersystem ist als Lenkungsinstrument konzipiert (Bonus-Malus-System), indem

- es finanzielle Anreize schafft, ökologisch optimierte Fahrzeuge in Verkehr zu setzen,
- es befristete Steuerbefreiungen einführt (Bonus),
- es mittels einer grosszügigen Übergangsregelung den raschen Ersatz des Altwagenparkes fördert (Bonus),
- bei leichten Fahrzeugen nur die Grundsteuer als Jahressteuer erhoben wird (Bonus),
- es bei schwereren Fahrzeugen einen ökologischen Steueranteil einführt (Malus).

Der Steuertarif ist unter Berücksichtigung der Steuerbefreiung so ausgestaltet, dass die Steuereinnahme auf der Zeitachse ertragsneutral ausfällt.

Der Zuschlag zur Finanzierung der Umfahrungen in Solothurn und Olten wird unverändert nach bisherigem Steuersystem und Tarif erhoben.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge (Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-Malus-Systems).

1. Ausgangslage

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 17. Mai 2006 (KR-Nr. A 017/2006) einen Vorstoss mit dem Ziel überwiesen, die Motorfahrzeugsteuer zu ökologisieren (Stichwort: Bonus-Malus-System). Wir haben im Rahmen der Stellungnahme zum Vorstoss erklärt, wie wir diesen umzusetzen gedenken, nämlich mit einem Steuersystem mit zwei Komponenten (vgl. RRB Nr. 2006/494 vom 7. März 2006). Die Jahressteuer soll sich aus einer Grundsteuer und einem ökologischen Steueranteil zusammensetzen, der an der Fahrzeugtechnik anknüpft. Der Vorstoss wurde in diesem Sinne überwiesen. In der Folge wurde der in die Vernehmlassung geschickte Entwurf um diesen Eckwert herum formuliert.

Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer entspricht zudem einem Auftrag im Luftmassnahmenplan 2000. Mit der Massnahme SO-9 haben wir im Jahre 2001 (RRB 2001/1475) beschlossen, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien neu zu gestalten, um so einen Anreiz zum Kauf emissionsärmerer Fahrzeuge zu schaffen. Im Rahmen des 2. Rechenschaftsberichtes wurde diese Zielsetzung im Jahre 2005 bekräftigt (RRB 2006/262).

1.1 Vernehmlassungsverfahren

XXX

1.2 Erwägungen

Die Frage, wie die Ökologie bei Fahrzeugen in Steuerfranken am besten ausgedrückt wird, ist umstritten und wird höchst unterschiedlich beantwortet. Es gibt kein allseits als richtig anerkanntes Modell. Ausgehend von der Fahrzeugtechnik fallen als Kriterium verschiedene Ansatzpunkte in Betracht wie Gewicht, Hubraum, Emissionen, Kraftentwicklung des Motors oder Verbrauch, um die wichtigsten zu nennen. Wir haben uns für die Gewichtsbesteuerung entschieden. Diese vereint genügend Plausibilitätskriterien, um die Motorfahrzeugsteuer ökologisch auszurichten und diese zusätzlich einfach, transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Diese Lösung passt auch in die allgemeine Landschaft, indem der Bund seine Steuern auf dem Verbrauch erhebt (Mineralölsteuern, Zollzuschlag) bzw. nach den Emissionen ausrichtet (Stichwort: CO₂-Abgabe, Importsteuer). Das Ziel, ökologisches Verhalten zu belohnen, wird erreicht, wenn der Kanton ergänzend dazu zur Gewichtsbesteuerung übergeht. Kommt hinzu, dass das vorliegende Modell ganz auf der Linie der Empfehlungen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenverkehrsämter/asa liegt, die den Kantone ein einheitliches Standardmodell zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer vorschlägt.

Die Gewichtsbesteuerung fördert das Inverkehrsetzen von leichten Fahrzeugen. Die Plausibilität sagt, dass je leichter ein Fahrzeug ist, desto weniger die Umwelt beansprucht wird (Verbrauch, Abgas, Emissionen, Tendenz zu leistungsschwachen Motoren usw.). Dieses Modell verzichtet zwar auf Differenzierungen wie sie die kombinatorischen Modelle kennen, die mehrere Kriterien (Gewicht, Verbrauch, Emissionen) berücksichtigen, und untereinander verschieden gewichten. Bei gleicher Ausrichtung macht die Gewichtsbesteuerung mit dem grossen Vorteil der Konstanz, Einfachheit und Transparenz die Nachteile gegenüber den komplizierten Modellen mehr als wett (Stichwort: Praxistauglichkeit im Massengeschäft).

Der Übergang zur Gewichtbesteuerung erlaubt zudem die Vereinheitlichung der Steuerbemessungskriterien. Bisher galten je nach Fahrzeugkategorie verschiedene Bemessungskriterien (z.B. Gewicht, Hubraum, Anzahl Fahrgastplätze).

Das vorgeschlagene System mit zwei Komponenten (Grundsteuer und ökologischer Steueranteil) berücksichtigt die Tatsache, dass jedes Fahrzeug und sei es auch noch so ökologisch optimiert, Infrastruktur- und Verwaltungskosten verursacht. Die Grundsteuer ist der Beitrag eines jeden Fahrzeuges an diese Kosten. Hinzu kommt nun der ökologische Steueranteil, wonach mehr Steuern bezahlt, wer ein schwereres Fahrzeug in Verkehr setzt. Die Summe aus Grundsteuer und ökologischem Steueranteil ergibt die jährlich geschuldete Motorfahrzeugsteuer pro Objekt.

Im Sinne eines Lenkungs- und Anreizsystems wird das Instrument der Steuerbefreiung für bestimmte Fahrzeugtypen eingeführt. Die Frage, welche Fahrzeuge unter die Steuerbefreiung fallen sollen, ist mehrdimensional. Je nach Ansatzpunkt resultieren verschiedene Lösungen. Das vorgeschlagene Modell richtet sich an der Wertediskussion aus und nicht an der Steuertarifdiskussion (Steuerrabatt). Die Botschaft lautet: Wer ein ökologisch optimiertes Fahrzeug in Verkehr setzt, wird spürbar belohnt. Der Staat fördert dieses Verhalten mit einer Steuerbefreiung im Umfang von drei Jahressteuern, was für einen durchschnittlichen Personenwagen rund 1'000 Franken ausmacht.

Die Vorlage orientiert sich zudem am Prinzip der grossen Zahl. Die übergeordneten Umweltziele (z.B. Verbesserung der Luftqualität) erreichen wir dann am besten, wenn möglichst rasch möglichst viele ökologisch verträgliche Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden, der Altwagenpark mithin schneller als bisher getauscht wird. Dies wirkt beim Fahrzeugpark für den Individualverkehr infolge der grossen Zahl am besten. Deshalb wird die Steuerbefreiung nur für Personenwagen gewährt, und nicht bei Fahrzeugklassen mit geringen Inverkehrsetzungszahlen.

Von der Steuer befreit werden indessen nur Personenwagen, die die Energieetikette "A" des Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation/UVEK erhalten haben (für Details: www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/00909/index.html?lang=de). Die Energieetikette ist seit dem 1. Juli 2006 ein dynamisches Modell, d.h. die Wertung wird alle zwei Jahre dem neusten Stand der Technik angepasst. Da die Etiketle im Bezug zur aktuell angebotenen Fahrzeugpalette in den Verkaufsstellen steht, ist sie marktnah und auch aus andern Bereichen im Bewusstsein der Bevölkerung infolge ihres einfachen und prägnanten Systems bestens verankert. Die Energiegüte wird mit den Buchstaben A bis G ausgedrückt. Das Alternativmodell zur Energieetikette ist das sog. "KeeF-Modell" (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge/KeeF). Beim Bund sind nun aber Bestrebungen im Gang, die Energieetikette und das KeeF-Modell zusammenzuführen (unter dem Projekttitel "Umweltetikette"). Die stärkere Gewichtung der Emissionswerte im System der Energieetikette im Jahr 2006, das zu höheren Hürden für die Güte "A" für Personenwagen geführt hat, war ein erster Schritt dazu. Sicher ist, dass das heute schon wenig verbreitete KeeF-Modell abgelöst wird und deshalb wenig zukunftsicher ist.

2. Verhältnis zur Planung

Mit dieser Vorlage werden alle kantonsrätlichen Vorstösse und verwaltungsinternen Projekte erledigt, die die Umgestaltung des Steuerrechts für Motorfahrzeuge aus Umweltschutzgründen fordern.

3. Auswirkungen

3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen

Die Vorlage hat keine personellen Auswirkungen. Gemäss Modellrechnungen wird der Ertrag aus der Motorfahrzeugsteuer auf einer längeren Zeitachse betrachtet in etwa im bisherigen Rahmen (+/- 60 Millionen, inkl. Zuschlag für Umfahrungen) verbleiben. Gewisse Schwankungen sind infolge der Steuerbefreiung und einer grosszügigen Übergangsregelung jedoch in Kauf zu nehmen. Würden erheblich mehr Fahrzeuge mit der Energieetikette "A" in Verkehr gesetzt als geplant (Planwert für Ertragsneutralität: Ein Drittel der jährlichen Erstinverkehrsetzungen sind steuerbefreite "A"-Fahrzeuge), könnte der Gesamtsteuerertrag durchaus sinken. Das neue Steuersystem ist grundsätzlich ertragsneutral ausgestaltet. Die konkrete Steuerbelastung pro Steuerobjekt wird indessen infolge der Umstellung auf die Gewichtsbesteuerung Änderungen erfahren.

3.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Aus volkswirtschaftlicher Sicht erscheint die Vorlage als insgesamt unproblematisch. Für Halter und Halterinnen von ökologisch optimierten Fahrzeugen sinken die Motorfahrzeugsteuern und es verbleibt ihnen mehr Geld zur freien Verfügung in der privaten Haushaltskasse. Unternehmungen, die mehrere Fahrzeuge besitzen oder zur Verfügung stellen, werden animiert, die Vorteile der Anschaffung von ökologischen Fahrzeugen gewinnbringend auszuschöpfen. Wer sich für ein Fahrzeug entscheidet, das nicht ökologisch optimiert ist, wird in einem verkräftbaren und akzeptablen Mass höher besteuert. Darin zeigt sich der Lenkungseffekt des neuen Steuersystems. Da die Vorlage auf die Ertragsneutralität auf der Zeitachse Wert legt, wird die Volkswirtschaft insgesamt per Saldo nicht mehr belastet. Der individuelle Kaufentscheid ist massgebend für die Frage, ob die Steuerlast steigt oder nicht. Im Zusammenhang mit der Steuerberechnung entsteht für die Motorfahrzeughalter und Motofahrzeughalterinnen keine zusätzliche Informationspflicht, da sämtliche notwendigen Daten bereits vorhanden sind. Eine administrative Mehrbelastung wird somit vermieden.

3.3 Zuschlag für die Umfahrungen von Solothurn und Olten

Der Zuschlag zur Finanzierung der Projekte "Solothurn, Entlastung West" und "Entlastung Region Olten" wird weiterhin nach den Berechnungsregeln und dem Tarif erhoben, unter denen er gemäss Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 beschlossen wurde.

3.4 Vollzugsmassnahmen

Es sind keine speziellen Vollzugsmassnahmen zu treffen.

3.5 Folgen für die Gemeinden

Die Gemeinden sind von der Vorlage nicht betroffen.

4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

§ 1

Paragraph 1 ist der eigentliche Zweckartikel. Die Verordnung nennt Bemessungskriterien und Tarif für die Motorfahrzeugsteuer, in Konkretisierung von § 2 des Gesetzes über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 (BGS 614.61). Die Regelung

dieser Punkte wurde per Gesetz an den Kantonsrat delegiert. Er ist deshalb berechtigt, darüber in der Form einer kantonsrätlichen Verordnung zu legiferieren.

§ 2

Für jedes in Verkehr gesetzte Fahrzeug ist die pauschale Grundsteuer geschuldet. Diese hat den Sinn des Infrastruktur- und Verwaltungsbeitrages und ist für alle steuerpflichtigen Fahrzeuge geschuldet. Wer ein Fahrzeug in Verkehr setzt, und das gilt auch für ökologisch optimierte Fahrzeuge, soll sich an den Kosten der Infrastruktur mit einem fixen Betrag beteiligen. Die Ökologie wird bei der Gewichtsbesteuerung berücksichtigt. Die zeitlich befristeten Ausnahmen von der Steuerpflicht aus Gründen des gewünschten Lenkungseffektes sind in § 12 umschrieben.

§ 3

Die Besteuerung nach Gesamtgewicht ist eines der ökologischen Elemente des neuen Steuerrechts. Die Gewichtsbesteuerung überzeugt schon im Rahmen einfacher Plausibilitätsüberlegungen: Fahrzeuge mit höherem Gewicht belasten die Umwelt generell höher als Fahrzeuge mit niedrigem Gewicht. Je weniger Gewicht bewegt wird, desto besser für die Umwelt. Leistungsschwache Motoren genügen für leichte Fahrzeuge. Der Kraftstoffverbrauch und damit die Emissionen nehmen ab. Kommt hinzu, dass jedes Fahrzeug ein Gewicht aufweist und damit die absolute Vergleichbarkeit und zugleich die Steuergerechtigkeit gewährleistet ist. Um den unterschiedlichen Fahrzeugkategorien gerecht zu werden, wird die Grundsteuer und die Besteuerung pro Kilogramm pro Klasse unterschiedlich festgelegt (siehe Bemerkungen zu § 5 ff.). Bemessungsgrundlage ist das Gesamtgewicht eines Fahrzeuges, wie es im Rahmen der Zulassung verbindlich festgestellt und im Fahrzeugausweis dokumentiert wird. Damit sind sämtliche unter die Steuerpflicht fallenden Fahrzeuge nach dem exakt gleichen Kriterium erfasst und eingeordnet. Mit der Gewichtsbesteuerung werden zugleich die verschiedenen Bemessungskriterien der heutigen Motorfahrzeugsteuer vereinheitlicht. Unterschiedliche Bemessungskriterien (z.B. die Besteuerung nach Anzahl Sitzplätzen bei Autocars) macht keinen Sinn mehr, wenn der Steuertarif ökologisiert wird.

§ 4

Die Jahressteuer pro Fahrzeug ergibt sich aus der Addition von Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil nach Gewicht. Bis zu einer bestimmten Gewichtslimite (siehe § 5) ist bloss die Grundsteuer als Jahressteuer geschuldet (Bonus). Dieses Steuerprivileg gilt nur für die pro Steuerkategorie ausdrücklich genannten Ausnahmen. Der ökologische Steueranteil wird in jeder Steuerkategorie erst ab dem ersten Kilogramm über der Gewichtslimite erhoben (Malus).

§§ 5 - 11

In diesen Paragraphen werden die Fahrzeuge in die massgebenden Steuerkategorien eingeteilt. Pro Kategorie wird der Grundbetrag und die Steuer pro Kilogramm bestimmt. Es gibt keine Fahrzeuge, die nicht einer dieser Kategorien zugeordnet werden können: Die Kategorien folgen nämlich der technischen Einteilung nach Bundesrecht im Rahmen der Zulassung als Strassenfahrzeuge.

Die Bestimmungen sind einheitlich nach dem gleichen Schema aufgebaut: Absatz 1 umschreibt, wer unter die jeweilige Kategorie fällt. Absatz 2 nennt die geschuldete Grundsteuer. Absatz 3 bestimmt die Referenzgrösse in Kilogramm Gesamtgewicht zur Unterscheidung zwischen der Steuerbemessung nach dem Modell der reinen Grundsteuer (Bonus) und dem Modell aus Grundsteuer plus ökologischem Steueranteil (Malus). Absatz 4 nennt jeweils den Steuerbetrag pro zusätzlichem Kilogramm Gesamtgewicht. Verschieden pro Fahrzeugkategorie ist somit lediglich der Tarif hinsichtlich der Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil. Die Referenzgrösse ist für alle Fahrzeugklassen einheitlich auf 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht festgelegt. Alle Fahrzeuge bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht, von denen es eine grosse Anzahl gibt, werden

in Zukunft nur noch die Grundsteuer als Infrastrukturbeitrag bezahlen. Der Malus in Form des ökologischen Steueranteils greift für alle Fahrzeugkategorien, die unter die Jahresbesteuerung fallen, ab dem ersten Kilogramm über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht.

§ 12

Fahrzeuge mit der Energieetikette "A" des Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation/UVEK und ausschliesslich mittels Strom betriebene Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge) sind für 36 Monate von der Steuerpflicht befreit. Diese zahlen während dieser Zeit weder die Grundsteuer noch den ökologischen Steueranteil. Ab dem 37. Monat ist die volle Jahressteuer geschuldet. Das ist auch mit Blick darauf gerechtfertigt, dass die Energieetikette seit Mitte 2006 ein dynamisches Modell ist. Im Turnus von zwei Jahren werden die Zuordnungen überprüft und dem technischen Fortschritt angepasst. Wir gehen (in Analogie zu Schätzungen der ETH-Zürich) davon aus, dass sich der Anteil der jährlichen Ersteinlösungen von Personewagen mit Energieetikette "A" von derzeit 16 - 18% nach Einführung des Bonus-Malus-Systems sehr rasch auf 20% erhöhen und dann weiter steigen wird. Die Steuerbefreiung gilt auch für Fahrzeuge, die ausschliesslich mittels Elektrizität betrieben werden, nicht von vornherein für Hybridfahrzeuge. Diese sind von der Steuerpflicht nur dann befreit, wenn sie -wie die andern Fahrzeuge auch- mit der Energieetikette "A" ausgezeichnet werden. Die Frist der Steuerbefreiung von 36 Monaten kann weder unterbrochen noch verlängert werden und beginnt mit der ersten Inverkehrsetzung zu laufen.

§ 13

Die Steuer für Händlerschilder wird pro Fahrzeugkategorie (erkennbar an den verschiedenen Farben der Kontrollschilder) mit einem festen Frankenbetrag fixiert. Differenzierungen machen hier keinen Sinn, weil mit einem Händlerschild beliebige (steuerbefreite und steuerpflichtige) Fahrzeuge der zugelassenen Kategorien in einem beliebigen Zeitrahmen in Betrieb gesetzt werden können. Der Aufwand der einzelfallgerechten Besteuerung pro Fahrzeug wäre unverhältnismässig.

§ 14

Für Tagesbewilligungen, die nach Bundesrecht bis maximal 96 Stunden ausgestellt werden dürfen, gibt es keine Steuerbefreiung. Infolge der äussert geringen Steuerbeträge bei Tagesbewilligungen, ist ein Lenkungseffekt weder wahrscheinlich noch notwendig. Aus diesem Grund wird eine Pauschale festgesetzt, abgestuft nach der Dauer der Inverkehrsetzung.

§ 15

Fahrzeuge, die mit einem Wechselschild eingelöst werden, sind nur dann von der Steuer befreit, wenn alle auf das gleiche Schild eingelösten Fahrzeuge mit der Etiketete "A" ausgezeichnet sind. Ansonsten bestimmt sich die Jahressteuer nach dem schwersten Fahrzeug.

§ 16

Der Zuschlag für die Umfahrungen Solothurn und Olten wird nach dem bisherigen System und dem bisherigen Tarif erhoben. Der Zuschlag ist deshalb auch für Fahrzeuge geschuldet, die nach neuem Recht für 36 Monate oder pro rata temporis von der Jahressteuer befreit sind.

§ 17

Hier werden alle Bestimmungen genannt, die in der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (BGS 614.62)

aufgehoben werden. Die allgemeinen Bestimmungen über die Steuererhebung (Fälligkeiten, Bezeichnungen, usw.) gemäss der Verordnung von 1962 bleiben unverändert in Kraft.

§ 18

Von der Steuerbefreiung von 36 Monaten sollen grundsätzlich nur Fahrzeuge profitieren können, die nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen erstmals in Verkehr gesetzt werden. Im Sinne einer grosszügigen Übergangsregelung sollen indessen pro rata temporis auch "A"-Fahrzeuge und reine Elektrofahrzeuge steuerbefreit sein, die bis zwei Jahre vorher in Verkehr gesetzt wurden. Beispiele: Wer sein "A"-Fahrzeug einen Monat vor Inkrafttreten dieser Verordnung eingelöst hat, profitiert noch 35 Monate von der Steuerbefreiung. Wer sein "A"-Fahrzeug 24 Monate vor Inkrafttreten in Verkehr gesetzt hat (der Maximalfrist), profitiert noch 12 Monate von der Steuerbefreiung. In der Einführungsperiode des neuen Rechts ist deshalb ein spürbarer Steuerertragseinbruch möglich, der nach Ablauf der Überführungsfrist allerdings wieder kompensiert wird, ab dem Zeitpunkt nämlich, da altrechtliche "A"-Fahrzeuge nicht mehr von der Steuerpflicht befreit sein werden.

§ 19

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

5. Rechtliches

Nach § 2 des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 (BGS 614.61) regelt der Kantonsrat die Höhe der Steuer (Absatz 1) und die Bemessungsgrundlagen (Absatz 2). Die entsprechende kantonsrätliche Verordnung unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (BGS 111.1).

Aus Gründen der Lesbarkeit, Transparenz und Nachvollziehbarkeit haben wir für die Einführung des Bonus-Malus-Systems die Form der Spezialnorm gewählt, die neben die bestehende Allgemeinnorm (Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge vom 1. Oktober 1962, BGS 614.62) tritt und diese ergänzt. Die allgemeinen Bestimmungen des Steuerrechtes für Motorfahrzeuge verbleiben in der genannten Verordnung von 1962 und gelten -unverändert- weiter.

6. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Peter Gomm
Landammann

Yolanda Studer
Staatsschreiber-Stv.

7. **Beschlussesentwurf**

Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 105 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958¹⁾ und § 2 des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961²⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom (RRB Nr.), beschliesst:

I. Allgemeines

§ 1. Steuerbemessung

Die Steuern für Objekte, die der Steuerpflicht nach dem Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961³⁾ unterliegen, werden nach Massgabe dieser Verordnung erhoben.

II. Grundsätze der Steuerbemessung

§ 2. Grundsteuer

Für jedes Objekt ist die Grundsteuer geschuldet.

§ 3. Ökologischer Steueranteil

¹ Für jedes Objekt ist der ökologische Steueranteil geschuldet

² Der ökologische Steueranteil bemisst sich nach dem Gesamtgewicht des Steuerobjektes gemäss Fahrzeugausweis.

§ 4. Berechnung Jahressteuer

¹ Die Jahressteuer pro Objekt entspricht der Summe aus der Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil.

² In den im III. Kapitel pro Steuerkategorie abschliessend aufgezählten Ausnahmefällen wird kein ökologischer Steueranteil erhoben. In diesen Ausnahmefällen bildet die Grundsteuer die Jahressteuer.

III. Steuerkategorien und Steuertarif

§ 5. Steuerkategorie 1

¹ Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge, leichte Motorwagen und dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport sowie schwere Motorwagen bilden die Steuerkategorie 1.

² Die Grundsteuer beträgt 172.50 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 36 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

¹⁾ SR 741.01.
²⁾ BGS 614.61.
³⁾ BGS 614.61.

§ 6. Steuerkategorie 2

¹ Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen zum Sachentransport, dreirädrige Motorfahrzeuge zum Sachentransport, schwere Motorwagen zum Sachentransport sowie Sattelmotorfahrzeuge und Sattelschlepper bilden die Steuerkategorie 2.

² Die Grundsteuer beträgt 275 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 7 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

§ 7. Steuerkategorie 3

¹ Anhänger bilden die Steuerkategorie 3.

² Die Grundsteuer beträgt 80 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 7 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

§ 8. Steuerkategorie 4

¹ Schwere Motorwagen zum Personentransport bilden die Steuerkategorie 4.

² Die Grundsteuer beträgt 275 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 7 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

§ 9. Steuerkategorie 5

¹ Traktoren, Motorkarren, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und ähnliche Fahrzeuge bilden die Steuerkategorie 5.

² Die Grundsteuer beträgt 30 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 1,6 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

§ 10. Steuerkategorie 6

¹ Motorräder und Kleinmotorräder bilden die Steuerkategorie 6.

² Die Grundsteuer beträgt 50 Franken.

³ Für Objekte bis 100 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 100 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 12 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

§ 11. Steuerkategorie 7

¹ Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren bilden die Steuerkategorie 7.

² Die Grundsteuer beträgt 20 Franken.

³ Für Objekte bis 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht wird kein ökologischer Steueranteil erhoben.

⁴ Für Objekte über 1'200 Kilogramm Gesamtgewicht beträgt der ökologische Steueranteil 1,5 Rappen pro zusätzlichem Kilogramm.

IV. Steuerbefreiung

§ 12. Steuerbefreiung

¹ Objekte der Steuerkategorie 1, die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation/UVEK mit der Energieetikette "A" bewertet wurden, sind für 36 Monate von der Jahressteuer befreit.

² Objekte, die ausschliesslich durch Elektrizität angetrieben werden (Elektrofahrzeuge), sind für 36 Monate von der Jahressteuer befreit.

³ Die Fristen nach den Absätzen 1 und 2 beginnen mit der ersten Inverkehrsetzung des Objektes zu laufen. Sie können weder unterbrochen noch verlängert werden und enden in jedem Fall nach 36 Monaten.

⁴ Ab dem 37. Monat ist für die weitere Dauer der Steuerpflicht die Jahressteuer gemäss § 4 geschuldet.

V. Spezialfälle

§ 13. Händlerschilder

¹ Die Steuer für Objekte mit Händlerschildern beträgt pro Objekt und Jahr:

- a) Motorwagen 660 Franken;
- b) Motorräder 165 Franken;
- c) Kleinmotorräder 82.50 Franken;
- d) Landwirtschaftliche Traktoren, Motoreinachser, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Anhänger 110 Franken.

² Für Objekte, die mit einem Händlerschild in Betrieb gesetzt werden, gilt die Steuerbefreiung nach § 12 nicht.

§ 14. Tagesbewilligungen

¹ Die Steuer für Objekte mit Tagesbewilligungen beträgt für:

- a) 24 Stunden 10 Franken;
- b) 48 Stunden 20 Franken;
- c) 72 Stunden 30 Franken;
- d) 96 Stunden 40 Franken.

² Für Objekte, die mit einer Tagesbewilligung in Verkehr gesetzt werden, gilt die Steuerbefreiung nach § 12 nicht.

§ 15. Wechselschilder

¹ Bei Wechselschildern ist für das erste Objekt die Jahressteuer nach § 4, für die weiteren Objekte die Grundsteuer der betreffenden Steuerkategorie geschuldet.

² Das Fahrzeug mit dem höchsten Gewicht gilt als erstes Objekt.

³ Die Steuerbefreiung nach § 12 gilt nur, wenn alle Objekte, die mit dem gleichen Wechselschild in Betrieb gesetzt werden, unter die Steuerbefreiung fallen.

VI. Zuschlag zur Finanzierung der Projekte "Solothurn, Entlastung West" und "Entlastung Region Olten"

§ 16. Zuschlag

¹ Der Zuschlag zur Finanzierung der Projekte "Solothurn, Entlastung West" und "Entlastung Region Olten" wird weiterhin nach den Berechnungsregeln und dem Tarif erhoben, unter denen er in der Volksabstimmung von 2. Juni 2002 beschlossen wurde (siehe Anhang).

² Der Zuschlag ist auch für diejenigen Objekte geschuldet, die nach § 12 oder § 18 dieser Verordnung von der Steuer befreit sind.

VII. Aufhebung bisherigen Rechts

§ 17. Aufhebung bisherigen Rechts

Die folgenden Bestimmungen der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962¹⁾ werden aufgehoben:

- a) § 7 Bemessungsgrundlagen;
- b) § 19^{ter} Steuerbefreiung für Solarfahrzeuge;
- c) § 23 Leichte Motorwagen zum Personentransport;
- d) § 24 Leichte Motorwagen zum Gütertransport, schwere Motorwagen usw.;
- e) § 24^{bis} Schwere Motorwagen zum Personentransport;
- f) § 25 Traktoren, Motorkarren usw.;
- g) § 26 Motorfahrzeuganhänger;
- h) § 27 Motorräder;
- i) § 28 Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren;
- j) § 29 Händlerschilder;
- k) § 30 Absatz 1 Tagesbewilligung;
- l) § 31 Wechselschilder.

VIII. Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 18. Steuerbefreiung

¹ Für die ganze Dauer von 36 Monaten sind nur diejenigen Objekte nach § 12 von der Jahressteuer befreit, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstmals in Verkehr gesetzt werden.

² Objekte, die bis zwei Jahre vor Inkrafttreten dieser Verordnung erstmals in Verkehr gesetzt und vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Umwelt/UVEK mit der Energieetikette "A" bewertet wurden oder ausschliesslich durch Elektrizität angetrieben werden, sind bis zum Ablauf der 36-monatigen Frist von der Jahressteuer befreit. Für die Berechnung des Fristenlaufes gilt § 12 Absatz 3 sinngemäss.

§ 19. Inkrafttreten

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

¹⁾ GS 82, 321 (BGS 614.62).

Verteiler KRB

Amt für öffentliche Sicherheit KK 07 09
Staatskanzlei (SAN, Einleitung Einspruchsverfahren)
GS
BGS
Parlamentsdienste
Fraktionspräsidien (4)
Amtsblatt