

Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-Malus-Systems für Personenwagen

1. Verordnung über die Erhebung der Steuern für Motorfahrzeuge

2. Teilrevision des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 6. Januar 2009, RRB Nr. 2009/28

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 | 7 |
| 3. Auswirkungen | 7 |
| 3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen | 7 |
| 3.2 Zuschlag für die Umfahrungen von Solothurn und Olten | 8 |
| 3.3 Vollzugsmassnahmen | 8 |
| 3.4 Folgen für die Gemeinden | 9 |
| 4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage | 9 |
| 4.1 Zur Verordnung (Beschlussentwurf I) | 9 |
| 4.2 Zum Gesetz (Beschlussentwurf II) | 13 |
| 5. Rechtliches | 14 |
| 6. Antrag | 15 |
| 7. Beschlussesentwurf 1 | 16 |
| 8. Beschlussesentwurf 2 | 23 |

Beilagen

- Grafik System / Tarif
- Gutachten ETH Zürich vom 12.9.08

Kurzfassung

Mit dieser Vorlage wird der Auftrag zur Einführung eines Bonus-Malus-Systems für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer gemäss Kantonsratsbeschluss vom 17. Mai 2006 (Geschäft A 017/2006) sowie die Massnahme SO-9 des Luftmassnahmeplanes 2000 (RRB 2001/1475 und RRB 2006/262) umgesetzt.

Das System zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern für die Kategorie der Personenwagen (und den ihnen steuerlich gleichgestellten Fahrzeugarten) wird umgestaltet und nach ökologischen Kriterien ausgerichtet. Alle andern Fahrzeugkategorien sind von der Teilrevision nicht betroffen.

Das Steuersystem für Personenwagen arbeitet mit zwei Kriterien, nämlich

- a) der Grundsteuer, die für alle Fahrzeuge geschuldet ist, und
- b) dem nach der Energieetikette abgestuften ökologischen Steueranteil.

Das Steuersystem ist als Lenkungsinstrument konzipiert, indem es das Inverkehrsetzen von umweltfreundlichen Fahrzeugen durch tiefe Steuern fördert (Bonus), und umgekehrt die weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge höher belastet (Malus).

Der Steuertarif ist unter Berücksichtigung der erheblichen Steuererleichterungen für die umweltschonendsten Kategorien so ausgestaltet, dass die Steuereinnahmen auf der Zeitachse ertragsneutral ausfallen. Erklärtes Ziel der Vorlage ist es, den aktuell generierten Steuerertrag aus der Motorfahrzeugsteuer sicherzustellen, die Steuerlast aber anders zu verteilen.

Das neue Steuersystem ist ein dynamisches Modell. Es führt tendenziell zu weniger Steuereinnahmen, weil der Anteil an umweltschonenden Fahrzeugen zunehmen wird. Zur Sicherung der für den Strassenbaufonds notwendigen finanziellen Mittel wird der Regierungsrat ermächtigt, die Motorfahrzeugsteuer der Entwicklung des steuerpflichtigen Fahrzeugbestandes anzupassen. Er wird deshalb berechtigt, die Steuer so festzusetzen, dass ein im voraus bestimmter Referenzsteuerertrag generiert wird.

Personenwagen ohne Energieetikette werden wie bisher nach Hubraum besteuert.

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

Sehr geehrte Frau Präsidentin
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 (Geschäft A 017/2006) einen Vorstoss mit dem Ziel überwiesen, die Motorfahrzeugsteuer zu ökologisieren (Stichwort: Bonus-Malus-System). Der Vorstoss deckt sich mit einem Anliegen des Luftmassnahmenplanes 2000. Als 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).

Wir haben im Rahmen der Stellungnahme zum Vorstoss zur Einführung des Bonus-Malus 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 Vorstoss wurde in diesem Sinne überwiesen.

1.1 Vernehmlassungsverfahren

Das Vernehmlassungsergebnis hat gezeigt, dass die Realisierung des Bonus-Malus-Systems in Form der zunächst vorgeschlagenen Gewichtsbesteuerung nicht mehrheitsfähig wäre (Details in RRB Nr. 2008/589 vom 1. April 2008). Als erfolgversprechend stellte sich im Rahmen von weiteren Abklärungen (Hearings) eine Teilrevision bezogen auf die Kategorie „Personenwagen“ und den ihnen gleichgestellten Fahrzeugarten heraus. Für jedes dieser Fahrzeug ist in Zukunft eine Grundsteuer geschuldet. Hinzu kommt je nach der Energieetikette des Bundesamtes für Energie/BFE (bzw. später je nach der sie ablösenden Umweltetikette) ein ökologischer Steueranteil. Für alle andern Fahrzeugkategorien ändert sich nichts. Damit werden zwei zentrale Forderungen der Vernehmlassung erfüllt, nämlich a) eine Teilrevision mit dem Ziel eines Bonus-Malus-Systems nur für Personenwagen, und b) ein Steuersystem, das sich an einem Kriterium orientiert, das gesamtschweizerisch Geltung hat.

1.2 Erwägungen

Das vorgeschlagene System arbeitet mit zwei Komponenten: Die Jahressteuer setzt sich aus der Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil, abgestuft nach der Energieetikette des Bundesamtes für Energie/BFE, zusammen. Das System ist einfach, transparent und nachvollziehbar.

Das Bonus-Malus-System hat Lenkungswirkung. Sie liegt darin, dass das System steuerliche Anreize für Fahrzeuge mit Etiketle A, B oder C schafft. Das Teilziel, insbesondere die ökologisch besten Fahrzeuge (Etiketle A), deutlich zu entlasten, wird mit einer fixen tiefen Jahressteuer (85 Franken) sichergestellt. Die Fahrzeuge am andern Ende der Skala (Energieetiketten F und G) sollen stärker belastet werden. Dies wird erreicht, indem bei A-Fahrzeugen auf eine variable Steuerkompo-

nente verzichtet wird. Die Grundsteuer ist zugleich die Jahressteuer. Ab Energieetikette B ist ein ökologischer Steueranteil geschuldet, der die aus Umweltschutzsicht gewünschte Progression bewirkt (je „schlechter“ die Etiketete desto höher die Steuer). Ein Verhältnis von 1 : 9 zwischen der Steuer für Energieetikette A und G garantiert die angestrebte Haushaltsneutralität (Kompensation der Steuerausfälle für ökologisch optimierte Fahrzeuge durch die weniger umweltfreundlichen Fahrzeuge). Diese Ausgestaltung bewirkt zudem eine genügende Änderung gegenüber dem heutigen System (Hubraum-Besteuerung).

Diese Lösung stimmt mit den Zielsetzungen des Bundes überein, indem dieser seine Steuern auf dem Verbrauch erhebt (Mineralölsteuern, Zollzuschlag) bzw. nach den Emissionen ausrichtet (Stichwort: CO₂-Abgabe, Importsteuer). Das Ziel, ökologisches Verhalten steuerlich zu belohnen, wird erreicht, wenn der Kanton ergänzend dazu zu einer Besteuerung übergeht, die sich an der Energieetikette ausrichtet. Kommt hinzu, dass das vorliegende Modell sich an die Empfehlungen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenverkehrsämter/asa anlehnt, die den Kantonen ein einheitliches Standardmodell vorschlägt. Die wichtigsten Komponenten des asa-Modelles sind zeitlich befristete Steuerentlastungen in der Form eines Rabattes für A-Fahrzeuge und einer zeitlich nicht befristeten Belastung für die andern Fahrzeugkategorien. Ein Steuersystemvergleich mit andern Kantonen zeigt, dass diese Zielsetzungen grundsätzlich akzeptiert sind. Die Unterschiede liegen allein in der steuer-technischen Ausgestaltung, wie Bonus und Malus eingeführt wurden.

Das von uns vorgeschlagene System mit zwei Komponenten (Grundsteuer und ökologischer Steueranteil) berücksichtigt die Tatsache, dass jedes Fahrzeug 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 nicht optimiertes Fahrzeug in Verkehr setzt. Die Summe aus Grundsteuer und ökologischem Steueranteil ergibt die jährlich geschuldete Motorfahrzeugsteuer pro Objekt. Die Steuerprivilegierung für die beste Klasse („A“) besteht darin, dass für diese Fahrzeug nur die Grundsteuer geschuldet ist. Ab Klasse „B“ ist zusätzlich ein ökologischer Steueranteil geschuldet.

Das vorgeschlagene Modell richtet sich an der Wertediskussion aus. Die Botschaft lautet: Wer ein ökologisch optimiertes Fahrzeug in Verkehr setzt, wird spürbar belohnt. Der Staat fördert dieses Verhalten mit tiefen Steuern.

Die Energieetikette wird vom Bundesamt für Energie/BFE zugeteilt (für Details: www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/00909/index.html?lang=de). Sie wurde per 1. Januar 2001 als Obligatorium eingeführt, ist seit 2003 am Markt wirksam und informiert über die Energieeffizienz der Neuwagenflotte. Sie enthält Angaben über den Verbrauch, die CO₂-Emissionen und die Energieeffizienz (Rating von „A“ bis „G“). Der Treibstoffverbrauch wird dabei in Relation zum Gewicht gesetzt. Rechtsgrundlage ist Artikel 8 des eidgenössischen Energiegesetzes vom 26. Juni 1998 (SR 730.0) und dessen Ausführungsbestimmungen. 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 Etiketete 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 Projekti-

tel "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 zukunftssicher ist. Die Zukunft gehört der „Umweltetikette“, weshalb bereits jetzt bestimmt wird, dass nach der Ablösung der Energieetikette die Umweltetikette Berechnungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer wird. Die Umweltetikette ist ebenfalls nach der Skala „A“ bis „G“ aufgebaut. Die Verschiebungen der Einteilungen bei Überführung werden minimal sein. Wir erwarten Auswirkungen nur im Segment der Dieselfahrzeuge: Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter werden nach der Einführung der Umweltetikette gegenüber der heutigen guten Wertung gemäss Energieetikette zurückgestuft werden.

Fahrzeuge ohne Energieetikette werden wie bisher nach Hubraum besteuert.

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 (eng begrenzte) personelle Auswirkungen für die Verwaltung. Der Grund liegt in den notwendigen Vollzugsmassnahmen (siehe nachstehend). Das neue System ist dynamisch und erfordert somit periodisch eine pro Fahrzeug individualisierte Neuberechnung der Motorfahrzeugsteuer.

Erklärtes Ziel der Vorlage ist es, den aktuell generierten Ertrag aus der Motorfahrzeugsteuer sicherzustellen (Referenzjahr 2008; +/- 62 Millionen Franken, inkl. Zuschlag für Umfahrungen). Die Finanzlage des Kantons erlaubt keine Steuergeschenke (siehe Unterdeckung Strassenbaufonds im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan/IAFP gemäss RRB Nr. 2008/565 vom 25. März 2008). Andererseits ist auch keine generelle Steuererhöhung notwendig. Mit der Vorlage wird also bloss die Steuerlast anders verteilt. In dem Mass, wie umweltfreundliche Fahrzeuge steuerlich entlastet werden, werden weniger umweltfreundliche Fahrzeuge belastet.

Zur Sicherung der finanziellen Ressourcen wird der Regierungsrat ermächtigt, die Steuern um maximal 15% anzuheben, falls die Referenzgrösse (Steuerertrag des Jahres des Inkrafttretens) nicht erreicht wird. Die Kompetenzdelegation an die Exekutive bedarf der Grundlage auf Gesetzesstufe, die im Gesetz über die Steuern für Motorfahrzeuge eingefügt wird (Teilrevision siehe Beschlussentwurf II).

Da die Vorlage auf die Ertragsneutralität auf der Zeitachse Wert legt, wird die Volkswirtschaft insgesamt per Saldo nicht mehr belastet. Der individuelle Fahrzeugkaufsentscheid ist massgebend für die Frage, ob die Steuerlast steigt oder sinkt. Im Zusammenhang mit der Steuerberechnung entsteht für die Motorfahrzeughalter und Motofahrzeughalterinnen keine zusätzliche Informationspflicht, da sämtliche notwendigen Daten bereits vorhanden sind. Eine administrative Mehrbelastung der Steuerzahler und Steuerzahlerinnen wird somit vermieden. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist auch der Anreiz interessant

und in Rechnung zu stellen, dass aus steuerlichen Gründen Personenwagen vorzeitig eingetauscht werden.

3.2 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.

3.3 Vollzugsmassnahmen

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Modelles wird sich in einem erhöhten Vollzugaufwand niederschlagen. Mehraufwand wird im EDV-Bereich anfallen (z.B. Entwicklung und Betreuung neuer Systeme) und bei den Mutationen (z.B. periodische Nachführung der Energieetikette).

3.4 Folgen für die Gemeinden

Die Gemeinden sind von der Vorlage nicht betroffen.

4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

4.1 Zur Verordnung (Beschlussentwurf I)

§ 1

Die Verordnung nennt die Fahrzeugkategorien, für die das Bonus-Malus-System gilt. Es sind dies die Personenwagen und die steuerlich ihnen gleichgestellten Fahrzeuge, mithin rund 75% der im Kanton Solothurn immatrikulierten Fahrzeuge. Die Umschreibung der steuerpflichtigen Fahrzeuge stimmt exakt mit der bisher geltenden Steuerkategorieeinteilung überein. Wer heute nach den Regeln der Personenwagen besteuert wird, wird dies auch in Zukunft. Wer nicht nach den Regeln der Personenwagen besteuert wird, wird dies auch in Zukunft nicht. Die steuerliche Behandlung der verschiedenen Fahrzeugkategorien wurde per Gesetz an den Kantonsrat delegiert. Er ist deshalb berechtigt, darüber in der Form einer kantonsrätlichen Verordnung zu legiferieren (vgl. § 2 des Gesetzes über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 / BGS 614.61).

§ 2

Massgebend für die Berechnung der Jahressteuer wird die Energieetikette, die der Bund verleiht (Bundesamt für Energie). Der Kanton übernimmt also die Umweltqualifikation des Bundes, und verzichtet damit auf die Definition von eigenen Umweltstandards für Personenwagen. Dies ist eine sinnvolle Lösung, die der Forderung gerecht wird, ein Bonus-Malus-System einzuführen, das einen gesamtschweizerischen Bezug hat (Verzicht auf Sonderlösung). Als Stichtag gilt der 1. Januar 2001, der Einführungstag des Obligatoriums für die Energieetikette, die allen Neufahrzeugen, die seit 2003 auf dem Markt sind, verliehen wird. Ältere Etiketten (d.h. vor dem 1.1.2001) werden nicht berücksichtigt.

§ 3

Für jedes in Verkehr gesetzte Fahrzeug ist die Grundsteuer geschuldet. Diese hat den Sinn des Infrastruktur- und Verwaltungsbeitrages und ist für alle steuerpflichtigen Fahrzeuge geschuldet. Wer ein Fahrzeug in Verkehr setzt, soll sich an den Kosten der Infrastruktur mit einem fixen Steuerbeitrag beteiligen.

§ 4

Für Steuerobjekte mit der Energieetikette „A“, also der bestmöglichen Auszeichnung, ist die Grundsteuer zugleich die Jahressteuer. Ab der Energieetikette „B“ ist neben der Grundsteuer zusätzlich ein ökologischer Steueranteil geschuldet. Je schlechter die Auszeichnung, desto höher der ökologische Steueranteil.

§ 5

Die Jahressteuer pro Fahrzeug ergibt sich aus der Addition von Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil. Für A-Fahrzeuge bildet die blosse Grundsteuer die Jahressteuer.

§ 6

Fahrzeuge ohne Energieetikette werden wie bisher nach Hubraum und zum bisherigen Tarif besteuert. Rund 50% der steuerpflichtigen Personenwagen im Kanton Solothurn haben noch keine Etiket- (Stand Ende 2008). Ziel der Vorlage ist es, diesen Bestand rasch zu senken. Tiefere Steuern für Etiketten-Fahrzeuge schaffen hier den notwendigen Anreiz.

§ 7

Die Grundsteuer pro Jahr beträgt neu 85 Franken, also die Hälfte des bisherigen Mindeststeuer gemäss Hubraumbesteuerung. Dieser Betrag entspricht für A-Fahrzeuge gleichzeitig der Jahressteuer. Aus einer andern Optik betrachtet erhalten also A-Fahrzeuge einen Rabatt von 50% gegenüber der bisherigen Minimalsteuer von 172 Franken pro Jahr.

§ 8

Der ökologische Steueranteil beträgt ab B-Fahrzeugen pro Buchstabe der Energieetikette 110 Franken, der zur Grundsteuer hinzu kommt. Ausgehend von einer durchschnittlichen Jahressteuer gemäss Hubraumbesteuerung von 330 Franken, zahlen als Fahrzeug mit Energieetikette „A“ bis „C“ (der anzahlmässig grössten Gruppen) in Zukunft weniger Steuern als bisher.

§ 9

Das neue Steuermodell ist dynamisch, d.h. die Neubewertung der Energieeffizienz eines Fahrzeuges gemäss technischem Fortschritt soll durchschlagen. Die Jahressteuer ändert sich somit, wenn sich die Energieetikette während der Steuerpflicht ändert. Konsequenterweise ist für den Fall des Eintritts in die Steuerpflicht unter neuem Recht die Energieetikette des Jahres des Eintritt in die Steuerpflicht massgebend, und nicht die Energieetikette, die dem Fahrzeug früher einmal zugeordnet war, z.B. im Moment der ersten Inverkehrsetzung.

§ 10

Wie oben dargelegt, wird in absehbarer Zeit die Energieetikette durch die Umweltetikette abgelöst. Die Ablösung wird bereits jetzt ausdrücklich geregelt, indem ab Einführung der Energieetikette diese zum steuerwesentlichen Kriterium erklärt wird.

§ 11

Der Zuschlag für die Umfahrungen Solothurn und Olten wird nach dem bisherigen System und dem bisherigen Tarif erhoben. Dies kompliziert zwar die Steuerberechnung pro Fahrzeug etwas (weil der Steuerzuschlag auf dem Hubraum berechnet wird) hat aber den Vorteil, dass der in einer Volksabstimmung hart umkämpfte Zuschlag nicht noch einmal zur Diskussion gestellt wird.

§ 12

Hier wird die Bestimmung genannt, die in der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (BGS 614.62) aufgehoben wird, nämlich die Hubraumbesteuerung für Personenwagen und den steuerlich ihnen gleichgestellten Fahrzeugen.

Die allgemeinen Bestimmungen über die Steuererhebung (Fälligkeiten, Bezeichnungen, usw.) gemäss der Verordnung von 1962 bleiben unverändert in Kraft, und gelten auch für die nach Etikette besteuerten Fahrzeuge.

Die „alten“ Bestimmungen bleiben für diejenigen Fahrzeuge anwendbar, die –mangels Energieetikette– weiterhin nach Hubraum besteuert werden.

§ 13

§ 7 Absatz 1 der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (BGS 614.62) ist anzupassen, indem neu nur noch die Kategorie der Motorräder nach Hubraum besteuert wird.

§ 14

Steuerobjekte mit Energieetikette, die nach Inkrafttreten der neuen Bestimmungen steuerpflichtig werden, werden nach dem neuen System behandelt. Massgebend ist jeweils die Energieetikette des Jahres, indem ein Objekt in die Steuerpflicht eintritt. Dies ist die Folge und Konsequenz des gewählten dynamischen Systems (vgl. Bemerkungen zu § 9 oben).

§ 15

Hier wird festgelegt, wie Fahrzeuge, für die bisher die Hubraumbesteuerung galt, indessen bereits über eine Energieetikette verfügten, in Zukunft besteuert werden. Steuerobjekte, die im Moment des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen bereits steuerpflichtig sind und über eine Energieetikette verfügen, werden neu nach der Energieetikette besteuert. Diese Fahrzeuge unterliegen also dem Systemwechsel. Massgebend ist die Energieetikette, die dem Fahrzeug im Jahr des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen zugeteilt ist. Dem dynamische System gemäss § 9 unterliegen also auch vom Systemwechsel betroffene Fahrzeuge. Diese Aussage gilt für das Jahr der Überführung ins neue Recht, wie auch die Folgejahre (siehe nachfolgendes Beispiel). Die überführten Fahrzeuge (Wechsel Hubraum- zur Etikettenbesteuerung) werden also gleich behandelt wie die Fahrzeuge, die erst unter dem neuen Recht steuerpflichtig werden. Ändert sich während der Steuerpflicht die Energieetikette, wird die Steuer auf das der Änderung folgende Jahr angepasst. Dieser Grundsatz gilt für alle Fahrzeuge mit Energieetikette, unbesehen des Eintritts in die Steuerpflicht.

Beispiel: Für ein bisher hubraumbesteuertes Fahrzeug mit Energieetikette A beträgt die Jahressteuer nach dem Systemwechsel 85 Franken, falls das Fahrzeug im Jahre des Inkrafttretens der neuen Bestimmungen weiterhin die Etikette A führen darf. Wird das Fahrzeug auf diesen Zeitpunkt hin mit der Etikette B bewertet, beträgt die Jahressteuer neu 195 Franken. Falls das Fahrzeug weiter in Betrieb bleibt, wird sich der Steuerbetrag mit jeder neuen Bewertung der Energieetikette ändern.

§ 16

Fahrzeuge ohne Energieetikette werden unabhängig des Eintritts in die Steuerpflicht immer nach Hubraum besteuert.

§ 17

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten. Aus rechtlichen und praktischen Gründen wird das neue Steuerrecht auf einen 1. Januar eingeführt werden. Die Umstellung wird auf ein neues Steuerjahr hin erfolgen, und nicht während eines laufenden Jahres.

4.2 Zum Gesetz (Beschlussentwurf II)

§ 2^{bis}

Wie oben gezeigt, hat die Einführung des Bonus-Malus-Systems finanzielle Folgen. Nach den Modellberechnungen sinkt der Steuerertrag auf der Zeitachse, je mehr Fahrzeuge steuerpflichtig werden, die über eine Energieetikette verfügen. Dies hat seinen Grund in den überdurchschnittlich vielen Gewinnern, nämlich den Fahrzeugen mit den Auszeichnungen „A“ bis „C“. Die Steuerlast dieser Fahrzeuge kommt unter die bisherigen durchschnittlichen Steuerlast zu liegen. Dieser Trend wird dadurch verstärkt, dass die Anzahl der nach Hubraum besteuerten Fahrzeugen, deren Steuerlast mit einigen unvermeidbaren Ausreissern höher ist als nach neuer Berechnungsmethode, abnimmt.

Der Strassenbaufonds wird auf die nächsten gut zehn Jahre defizitär bleiben. Diese Voraussicht gründet sich auf den heutigen aktuell generierten Steuerertrag. Die gleiche Feststellung gilt für den Zuschlag für die Umfahrungen von Solothurn und Olten. Zur Erreichung der Ziele gemäss IAFP (siehe oben) ist eine Korrekturmöglichkeit vorzusehen, die sicherstellt, dass der zur Eliminierung des Defizits des Strassenbaufonds und der Einhaltung des Zeitplanes notwendige Steuerertrag generiert wird.

Die Energieetikette wie die Umweltetikette sind dynamische Modelle, die im Zweijahresrhythmus wechseln. Da der Steuerertrag direkt von ihnen abhängt, ist das Korrekturinstrument so auszugestalten, dass es Anpassungen im gleichen Rhythmus ermöglicht. Auf Bundesebene wurde deshalb der Bundesrat (die Exekutive) ermächtigt, die (Import)Steuern den Veränderungen der ökologischen Beurteilung der Fahrzeuge anzupassen. Auf kantonaler Ebene ist aus der gleichen Überlegung ebenfalls die Exekutive mit dieser Aufgabe zu betrauen. Es handelt sich um die Nachführungskompetenz an den laufenden technischen Fortschritt, was keine Aufgabe des Parlamentes sein kann. Der Steuerertrag wird zudem durch den Fahrzeugbestand beeinflusst.

Dies macht die Einfügung einer Delegationsnorm im Gesetz über die Steuern für Motorfahrzeuge notwendig. Der Regierungsrat wird ermächtigt, zur Sicherstellung eines Referenzsteuerertrages die Jahressteuer gemäss Verordnung anzupassen. Der Regierungsrat soll sinkende Steuererträge bis 15% bezogen auf das Referenzjahr (Einführung des neuen Rechts) abschliessend in eigener Kompetenz ausgleichen können. Schwankungen des Steuerertrages bis zu 15% unter das Referenzjahr kann der Regierungsrat korrigieren. Sinkt der Steuerertrag noch weiter, wäre der Kantonsrat gefordert, die Steuern generell zu erhöhen. Der Regierungsrat soll seinen Entscheid mit Blick auf die Entwicklung des Strassenbaufonds und den Fahrzeugbestand treffen. Ziel ist, den Strassenbaufonds im Zeitplan gemäss IAFP aus dem Defizit zu führen. Würde der Steuerertrag wider Erwarten über die Referenzgrösse steigen, bestünde grundsätzlich kein Handlungsbedarf. Die Folge wäre ein rascheres Abtragen des Fondsdefizits. Aus diesem Grund kann auch das bisher bekannte Phänomen, dass der Bestand an steuerpflichtigen Fahrzeugen bisher (unterschiedlich stark) jährlich gestiegen ist, ausser Acht gelassen werden. Ein allfällig dadurch generierter Mehrertrag an Steuereinnahmen bewirkt, dass der Regierungsrat von seiner Kompetenz nicht Gebrauch machen muss. Der Mehrertrag würde die Strassenrechnung schneller aus dem Defizit führen, womit sich für den Kantonsrat politischer Handlungsspielraum eröffnen würde (positiver Fondsbestand oder generelle Steuersenkung bis zur Referenzgrösse).

Die Kompetenz des Regierungsrates bedeutet grundsätzlich keine Kompetenz zur Steuererhöhung. Gemäss vorgeschlagenem Modell sichert sie bloss ein bestimmtes Steuersubstrat. Generelle Steuererhöhungen und -senkungen sind und bleiben Sache des Kantonsrates.

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 für Personenwagen (und steuerlich diesen gleichgestellten Fahrzeugarten) die Form der Spezialnorm gewählt. Diese tritt gleichrangig neben die bestehende Norm (Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge vom 1. Oktober 1962, BGS 614.62) und ergänzt diese um die Spezialvorschriften für die Besteuerung der Personenwagen. Die allgemeinen Bestimmungen des Steuerrechtes der Verordnung über die Steuern von 1962 gelten deshalb unverändert weiterhin auch für die von dieser Teilrevision betroffenen Personenwagen.

Die Delegationsnorm an den Regierungsrat bedarf einer entsprechenden Einfügung im Gesetz über die Steuern für Motorfahrzeuge, über die separat zu beschliessen ist.

6. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlagen einzutreten und den nachfolgenden Beschlussentwürfen zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Klaus Fischer
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. **Beschlussesentwurf 1**

Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-Malus-Systems für Personenwagen

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 Motorfahrzeug und Fahrräder vom 23. Juli 1961²⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 6. Januar 2009 (RRB Nr. 2009/28) beschliesst:

1. Allgemeines

§ 1. Steuerbemessung

Die Steuern für Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge, leichte Motorwagen und dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport sowie schwere Motorwagen werden nach Massgabe dieser Verordnung erhoben.

2. Grundsätze der Steuerbemessung

2.1 Steuerobjekte mit Energieetikette

§ 2. Definition Energieetikette

Massgebend ist die Energieetikette, die das Bundesamt für Energie seit dem 1. Januar 2001 den Steuerobjekten zuteilt³⁾ .

§ 3. Grundsteuer

Die Grundsteuer ist für alle Steuerobjekte mit Energieetikette geschuldet.

§ 4. Ökologischer Steueranteil

¹⁾ Für Steuerobjekte mit Energieetikette B bis G ist der ökologische Steueranteil geschuldet.

²⁾ Für Steuerobjekte mit Energieetikette A ist kein ökologischer Steueranteil geschuldet.

§ 5. Berechnung Jahressteuer

¹⁾ Für Steuerobjekte mit Energieetikette B bis G bildet die Summe aus der Grundsteuer und dem ökologischen Steueranteil die Jahressteuer.

²⁾ Für Steuerobjekte mit Energieetikette A bildet die Grundsteuer die Jahressteuer.

¹⁾ SR 741.01.

²⁾ BGS 614.61.

³⁾ Energiegesetz vom 26. Juni 1998 / SR 730.0 in Verbindung mit Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 / SR 730.1 und deren Anhänge.

2.2 Steuerobjekte ohne Energieetikette

§ 6. Steuerobjekte ohne Energieetikette

Steuerobjekte ohne Energieetikette werden nach den bisherigen Berechnungsregeln und Tarif besteuert (Hubraumbesteuerung; siehe Anhang).

3. Tarif für Steuerobjekte mit Energieetikette

§ 7. Grundsteuer

Die Grundsteuer beträgt 85 Franken.

§ 8 Ökologischer Steueranteil

Der ökologische Steueranteil beträgt:

| | |
|-------------------|-------------|
| Energieetikette B | 110 Franken |
| Energieetikette C | 220 Franken |
| Energieetikette D | 330 Franken |
| Energieetikette E | 440 Franken |
| Energieetikette F | 550 Franken |
| Energieetikette G | 660 Franken |

4. Anpassung und Umweltetikette

§ 9. Anpassung

¹ Massgebend für die Steuerberechnung ist die Energieetikette des Jahres, in dem die Steuerpflicht begründet wird.

² Ändert sich während der Steuerpflicht die Energieetikette, wird die Steuer auf das der Änderung folgende Jahr angepasst.

§ 10. Umweltetikette

Mit Ablösung der Energieetikette durch die Umweltetikette bemisst sich die Jahressteuer in sinnemässiger Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung nach der Umweltetikette.

5. Zuschlag für Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten»

§ 11. Finanzierung Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten»

Der Zuschlag für die 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 vom 2. Juni 2002 beschlossen wurde (siehe Anhang).

6. Aufhebung und Abänderung bisherigen Rechts

§ 12. Aufhebung bisherigen Rechts

§ 23 der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962¹⁾ wird aufgehoben.

§ 13. Änderung bisherigen Rechts

§ 7 Absatz 1 der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962²⁾ lautet neu :

¹⁾ Die Steuer bemisst sich für Motorräder mit Hubkolbenmotor oder ähnlichen Systemen nach dem Hubraum.

7. Übergangsbestimmungen

7.1 Steuerobjekte mit Energieetikette

§ 14. Eintritt in die Steuerpflicht unter neuem Recht

Für Steuerobjekte mit Energieetikette, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung steuerpflichtig werden, ist die Energieetikette des Jahres des Eintritts in die Steuerpflicht massgebend.

§ 15. Bestehende Steuerpflicht

¹⁾ Steuerobjekte, die im Moment des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits steuerpflichtig sind und über eine Energieetikette verfügen, werden nach dem System der Energieetikette besteuert (Ziffer 2.1 dieser Verordnung).

²⁾ Massgebend ist die Energieetikette des Jahres des Inkrafttretens dieser Verordnung.

7.2 Steuerobjekte ohne Energieetikette

§ 16. Weiterführung Hubraumbesteuerung

¹⁾ Steuerobjekte ohne Energieetikette, die unter dem neuen Recht in die Steuerpflicht eintreten, werden nach den bisherigen Berechnungsregeln und Tarif besteuert (Hubraumbesteuerung; siehe Anhang).

²⁾ Steuerobjekte ohne Energieetikette, die im Moment des Inkrafttretens dieser Verordnung steuerpflichtig sind, werden nach den bisherigen Berechnungsregeln und Tarif besteuert (Hubraumbesteuerung; siehe Anhang).

8. Inkrafttreten

§ 17. Inkrafttreten

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

¹⁾ GS 82, 321 (BGS 614.62).

²⁾ GS 82, 321 (BGS 614.62).

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Anhang

Anhang zur Verordnung über die Erhebung von Steuern für Motorfahrzeuge

Verteiler KRB

Amt für öffentliche Sicherheit KK 07 09

Motorfahrzeugkontrolle

Staatskanzlei (SAN, Einleitung Einspruchsverfahren)

GS

BGS

Parlamentsdienste

Fraktionspräsidien (4)

Amtsblatt

Anhang zur Verordnung über die Erhebung von Steuern für Motorfahrzeuge

§ 23. Leichte Motorwagen zum Personentransport

Die Steuer für Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge, leichte Motorwagen und dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport sowie schwere Motorwagen wird wie folgt festgesetzt:

| Hubraum | Fr. | 15% Zuschlag | Hubraum | Fr. | 15% Zuschlag |
|---------------------------|--------|--------------|--------------------------------|--------|--------------|
| bis 600 cm ³ | 172.50 | 26.00 | 1000 – 1099 cm ³ | 230.00 | 35.00 |
| 601 – 699 m ³ | 184.00 | 28.00 | 1100 – 1199 cm ³ | 241.50 | 36.00 |
| 700 – 799 cm ³ | 195.50 | 29.00 | 1200 – 1299 cm ³ | 253.00 | 38.00 |
| 800–899 cm ³ | 207.00 | 31.00 | 1300 – 1399 cm ³ | 264.50 | 40.00 |
| 900 – 999 cm ³ | 218.50 | 33.00 | 1400 – 1499 cm ³ | 276.00 | 41.00 |

Ab 1500 cm³ wird ein Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm³ Hubraum von 15 Franken (15 % Zuschlag: 2 Franken) erhoben.

Zuschlag gemäss Volksabstimmung vom 2. Juni 2002 zur Finanzierung der Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten»

8. **Beschlussesentwurf 2**

**Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch Einführung eines Bonus-
Malus-Systems für Personenwagen
Teilrevision des Gesetzes über die Steuern und Gebühren für
Motorfahrzeuge und Fahrräder**

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 105 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958¹⁾ und Artikel 71 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986²⁾, nach Kenntnissnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 6. Januar 2009 (RRB Nr. 2009/28) beschliesst:

I.

Das Gesetzes über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961³⁾ wird wie folgt geändert:

§ 2^{bis} wird eingefügt

§ 2^{bis} ¹ Der Regierungsrat ist ermächtigt, die Jahressteuer, die der Kantonsrat für Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge, leichte Motorwagen und dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport sowie schwere Motorwagen festgelegt hat, bis maximal 15% zu erhöhen, falls der Steuerertrag infolge eines erhöhten Anteiles an energieeffizienten Fahrzeugen sinkt.

² Massgebend ist der gesamte Steuerertrag der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge des Jahres, indem die Besteuerung nach der Energieetikette eingeführt wird.

³ Der Regierungsrat trifft seinen Entscheid unter Berücksichtigung der Entwicklung des kantonalen Strassenbaufonds.

II.

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem Referendum.

¹⁾ SR 741.01.

²⁾ BGS 111.1.

³⁾ GS 82, 115 (BGS 614.61).

Verteiler KRB

Amt für öffentliche Sicherheit KK 07 09

Motorfahrzeugkontrolle

Staatskanzlei (SAN, Einleitung Einspruchsverfahren)

GS

BGS

Parlamentsdienste

Fraktionspräsidien (4)

Amtsblatt