KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 12. November 2024

Nr. 2024/1799

1. Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer 2. Änderung des Gebührentarifs
Kenntnisnahme des Vernehmlassungsergebnisses und weiteres Vorgehen

---

1. Erwägungen

Mit Beschluss Nr. 2024/535 vom 2. April 2024 hat der Regierungsrat den Entwurf zur Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer und die Änderung des Gebührentarifs in erster Lesung beraten und beschlossen. Das Bau- und Justizdepartement (BJD) wurde ermächtigt und beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist endete am 5. Juli 2024. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) ersuchte mit E-Mail vom 4. April 2024 um Erstreckung der Vernehmlassungsfrist bis am 11. Juli 2024, welche ihr gewährt wurde. Es haben sich nachstehende Organisationen und Privatpersonen am Vernehmlassungsverfahren beteiligt:

- Anton Portmann, Winznau (1)
- Jürg Bütikofer, Bettlach (2)
- Die Mitte Kanton Solothurn (3)
- Baumeisterverband Solothurn (4)
- SVP Kanton Solothurn (5)
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn (6)
- IG Strasse Solothurn (7)
- Grünliberale Kanton Solothurn (8)
- FDP.Die Liberalen Kanton Solothurn (9)
- Automobilclub der Schweiz, ACS Mitte (10)
- ASTAG Sektion Solothurn (11)
- Grüne Kanton Solothurn (12)
- EVP Kanton Solothurn (13)
- KMU- und Gewerbeverband Kanton Solothurn, Solothurn (14)
- Solothurner Handelskammer, Solothurn (15)
- SP Kanton Solothurn (16).

Der Verband Bürgergemeinden und Wald Kanton Solothurn (BWSO) hat ausdrücklich auf das Einreichen einer Stellungnahme verzichtet.

2. Vernehmlassungsergebnis

2.1 Einleitende Bemerkungen

Die Vorlage als Ganzes wird von den Vernehmlassungsteilnehmenden grossmehrheitlich begrüsst. Nur zwei Vernehmlassungsteilnehmende (1, 5) lehnen die Vorlage grundsätzlich ab, wobei eine Vernehmlassungsteilnehmerin (5) die Abschaffung des Steuerprivilegs für E-Fahrzeuge und die Senkung vieler Gebühren begrüsst. Es soll an dieser Stelle daran erinnert werden, dass die vorliegende Vorlage der Umsetzung zweier erheblich erklärter Aufträge des Kantonsrates dienen soll. Die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer (KRB Nr. A 0047/2019) ist ebenso erheblich erklärt worden wie die Abschaffung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen (KRB Nr. A 0139/2021). Wie Ziffer 2.3 zeigt, blieben zahlreiche Paragraphen unkommentiert. Einerseits sind diese eher technischer Natur, andererseits bestehen diese Regelungen schon und es wurde höchstens die Formulierung angepasst. Viele dieser Paragraphen werden auch durch das Bundesrecht vorgegeben.

Wie erwartet, gingen die meisten Bemerkungen und Vorschläge bei den neuen Regelungen ein – wie z.B. den Rabatten für Fahrzeuge, welche nach Nutzlast besteuert werden. Die Vernehmlassung hat dabei gezeigt, dass einige Definitionen aus dem Bundesrecht nicht oder zu wenig bekannt sind und erläutert werden müssen. Insbesondere ist die Einordnung der verschiedenen Fahrzeugarten in Kategorien bundesrechtlich festgelegt und kann nicht kantonal bestimmt werden. Auch zeigt sich eine Spaltung der Haltungen gegenüber emissionsfreien Fahrzeugen in Bezug auf ihren ökologischen Nutzen resp. ob es überhaupt sinnvoll und Aufgabe eines Gesetzes sei, Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb zu fördern.

Die Hauptanliegen der Stellungnahmen werden im Folgenden bei den jeweiligen Bestimmungen zusammengefasst dargestellt, wobei anzumerken ist, dass sich einige Eingaben gruppenweise ähneln oder gar deckungsgleich sind. Die Auswertung des Fragebogens ist im Anhang ersichtlich und enthält die wortgetreuen Rückmeldungen. Antworten von Vernehmlassungsteilnehmenden, welche auf den Fragebogen verzichtet und per Brief geantwortet haben, werden sinngemäss wiedergegeben, sofern sich diese einer konkreten Frage zuordnen lassen.

2.2 Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen

2.2.1 Motorfahrzeug- und Schiffssteuergesetz

§ 2 Zuständige Behörde

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (14) begrüsst die Namensänderung von Motorfahrzeugkontrolle (MFK) in Strassenverkehrsamt ausdrücklich.

§ 3 Abs. 3 Verwendungszweck der Steuern und Gebühren

11 Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16) sind dafür, im Zweckartikel explizit aufzuführen, dass der Kantonsrat die Steuersätze anpassen muss, sobald sie nicht mehr für die Deckung der Verwendungszwecke ausreichen. 2 Vernehmlassungsteilnehmende (1, 8) sind nicht mit dieser Regelung einverstanden.

Es wird teilweise gefordert, dass die Steueranpassung nur mit einem referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss beschlossen werden dürfe (7, 10, 11). Gleichzeitig wird verlangt, dass der Ver-

wendungszweck möglichst präzise formuliert resp. eng definiert werde. Primär habe die Abgabe dem Strassenbau- und –unterhalt zu dienen. Andere Eingaben weisen darauf hin, dass der Aufwand für die Aufgaben und Zwecke im Strassenverkehrsgesetz resp. in § 3 des Motorfahrzeugsteuergesetzes nicht aus den allgemeinen Steuergeldern finanziert werden dürfe (6, 12). Einzelne Eingaben verlangen, dass sowohl die Erhöhung als auch die Senkung der Steuersätze durch den Kantonsrat erwähnt werden müsse. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (3) findet es richtig, dass der Verwendungszweck durch die Steuern gedeckt werden muss und der Kantonsrat mit dieser Bestimmung zur Erhöhung verpflichtet wird. Ein anderer Vernehmlassungsteilnehmer (4) bemerkt, dass die eingenommenen Steuergelder auch in Zukunft zwingend und wie bisher zweckgebunden verwendet werden sollen. Konkret sollen die Steuergelder im gleichen Anteil in den kantonalen Infrastruktur- und Strassenbau zurückfliessen, damit erstens der jährliche Unterhalt dieser Bauten gewährleistet sei und zweitens kontinuierlich in neue Bauvorhaben investiert werden könne.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (8) bemerkt, dass sie sich zwar zum Verursacherprinzip bekennt, welches mit der Verwendung der Gelder in der Strassenrechnung gelebt wird. Diese Rechnung bestehe nicht nur aus Einnahmen. Es sei Aufgabe des Kantonsrates, langfristig für eine ausgeglichene Strassenrechnung zu sorgen. Das könne durch gezielte Erhöhungen der Besteuerung oder durch Minderausgaben geschehen. Eine generelle Zusage für eine Steuererhöhung, ungeachtet der anderen Parameter, könne deshalb nicht gegeben werden.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (13) stimmt der Regelung grundsätzlich zu. Für sie ist der Artikel allerdings so formuliert, dass eine Erhöhung zwingend ist, sobald die Deckung nicht mehr ausreicht. Folglich wäre der Beschluss des Kantonsrates ein rein formeller (er könnte ja gemäss Gesetz nicht «nein» sagen). Daher: wenn der Kantonsrat miteinbezogen wird, so müsse es offenbleiben, ob er eine Erhöhung beschliesse oder nicht. Oder der Artikel werde so formuliert, dass die Erhöhung automatisch (von Gesetzes wegen) erfolge.

§ 4 Anpassung der Steuersätze an die Teuerung

Neun Vernehmlassungsteilnehmende (3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 16) befürworten die Anpassung, vier (1, 2, 8, 15) lehnen die Anpassung ab. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (14) steht der Anpassung an die Teuerung kritisch gegenüber, ist jedoch damit einverstanden, da diese erst ab einer Veränderung von 1.5 Prozentpunkten vorgenommen werde. Ein anderer Vernehmlassungsteilnehmer (2) erachtet die Veränderung ab 1.5 Prozentpunkte als zu gering angesetzt. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (6) verlangt, dass sichergestellt werden müsse, dass nicht nur die jährliche Teuerung berücksichtigt wird, sondern die kumulierte Teuerung im Vergleich zum Referenzjahr.

Eine andere Vernehmlassungsteilnehmerin (8) weist darauf hin, dass es Aufgabe des Kantonsrates sein soll, die Besteuerung im Gesamtkontext mit anstehenden Aufgaben, Lenkungswirkung, Fahrzeugbestand, Teuerung usw. zu bestimmen. Sie stellt den Antrag, § 4 zu streichen.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (15) ist der Meinung, dass mit der Möglichkeit des Kantonsrates, die Steuersätze zu erhöhen und der zu erwartenden steigenden Fahrzeugzahlen genügend sichergestellt sei, dass die finanziellen Mittel ausreichten. Die Anpassung an die Teuerung sei deshalb nicht nötig. Ausserdem entsprächen die Veränderungen beim Landesindex der Konsumentenpreise nicht zwingend der Kostenentwicklung im Strassenbau und -unterhalt.

§ 7 Ausnahmen von der Steuerpflicht

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (9) fordert die Gleichstellung von Fahrzeugen der Feuerwehr mit Fahrzeugen des Bundes und somit eine Befreiung von der Steuerpflicht für Fahrzeuge der Feuerwehr.

§ 8 Reduktion der Motorfahrzeugsteuer

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (5) fordert Steuerreduktionen für AHV/IV-Rentner, Familien, Gewerbetreibende und Handwerker sowie für Veteranenfahrzeuge. Der Wunsch für einen Steuerrabatt für Veteranenfahrzeuge wird auch von zwei anderen Vernehmlassungsteilnehmenden geäussert (7, 10).

§ 12 Bemessungsgrundlagen

Abschaffung der Hubraumbesteuerung

12 Vernehmlassungsteilnehmende (1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16) stimmen der Abschaffung der Hubraumbesteuerung zu. Drei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10, 11) lehnen die Abschaffung ab. Sie weisen darauf hin, dass es auch andere Möglichkeiten gäbe, Verbrennungsmotoren klimaneutral zu betreiben (Verbrennungsmotoren im E-Fuel Betrieb, Hubkolbenmotoren mit Wasserstoff als Treibstoff). Für diese Fahrzeuge müsse eine Lösung analog der E-Fahrzeuge gefunden werden. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (14) weist darauf hin, dass im Rahmen eines neuen Tarifsystems Veränderungen der Tarife unumgänglich seien. Entscheidend sei jedoch, dass sich die Differenzen zum bisherigen Steuersystem im Rahmen halten und es nicht zu einer allgemeinen Erhöhung der Steuereinnahmen komme. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (3) weist darauf hin, dass die Aufhebung der Hubraumbesteuerung nötig sei, um die Vorgabe zu erfüllen, E-Fahrzeuge zu besteuern.

Lineare und individuelle Steuerbemessung

12 Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16) stimmen einer linearen Steuerbemessung zu, ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) lehnt diese ab, er erachtet eine Besteuerung nach Gewicht in kg als fachlich korrekt. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10) verlangen, dass die heutige Steuerobergrenze resp. der heutige Spitzensteuersatz beibehalten werde. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) begrüsst, dass keine künstlichen Grenzen mehr geschaffen werden. Andere (6, 12) erwähnen, dass mit den heutigen elektronisch automatisierten Berechnungsmöglichkeiten zur Steuerberechnung Stufentarife nicht mehr nötig seien. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (3) bemerkt, dass die individuelle Besteuerung Sinn mache, damit jedes Fahrzeug unabhängig von der Antriebstechnologie besteuert werden könne. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (11) verlangt die Besteuerung von schweren Motorwagen zum Personentransport weiterhin nach Sitzplätzen.

§ 16 Motorfahrzeuge zum Personentransport

§ 16 Abs. 1

11 Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16) sind damit einverstanden, dass die Hubraumbesteuerung für leichte und schwere Motorwagen zum Personentransport und für Motorräder durch die Besteuerung nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) und Normleistung in Kilowatt (kW) abgelöst wird. Drei Vernehmlassungsteilnehmer (1, 10, 11) sind nicht damit einverstanden. Ein Teilnehmer (2) regt eine Besteuerung nach Leergewicht an, ein anderer (11) nach Normleistung in Kilowatt (kW). Begrüsst werden die technologieunabhängigen Kriterien und deren Kombinationen. Ein Teilnehmer (11) möchte, dass schwere Personenwagen zum Personentransport weiterhin nach Sitzplätzen besteuert werden.

Ein Teilnehmer (1) regt die Besteuerung aller Kategorien nach einer einheitlichen Grundlage an. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (3) stellt sich hinter die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer und findet die vorgeschlagenen, technologieunabhängigen Kriterien zur Steuerbemessung in der Kombination richtig. Sie findet, dass die konkrete Berechnung zwar schwierig nachzuvollziehen, jedoch einfach verständlich sei. Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (6, 12) weisen

darauf hin, dass das Gewicht der wichtigste Faktor bezüglich Abnützung der Infrastruktur und Emissionen wie Lärm und Pneuabrieb sei.

Drei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10, 11) sind unter der Bedingung einverstanden, dass für Fahrzeuge mit anderen Antriebstechnologien (E-Fuel, Hubkolbenmotoren mit Wasserstoff als Treibstoff) eine Lösung gefunden wird. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (10) findet eine Besteuerung nach Normleistung in kW sinnvoller, mit Ausnahme von schweren Motorwagen zum Personentransport über 3.5 t. Diese seien weiterhin nach Sitzplätzen zu besteuern.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (11) fragt sich, ob eine Besteuerung nach Normleistung (in kW) nicht einfacher wäre. E-Fahrzeugen solle in diesem Fall einen Rabatt gewährt werden.

§ 16 Abs. 2

Acht Vernehmlassungsteilnehmer- und teilnehmerinnen (3, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 16) sind damit einverstanden, dass Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nur nach Gesamtgewicht in kg besteuert werden. Vier Vernehmlassungsteilnehmer- und teilnehmerinnen (1, 2, 10, 15) sind nicht einverstanden.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (6, 12) möchten Quads wie Motorräder und nicht wie Motorwagen besteuern, da es sich um reine Sportgeräte handle. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (9) fordert die Streichung von Absatz 2, da dies einem Rabatt entspräche. Es wird befürchtet, dass dieser Rabatt dazu beitragen könnte, dass die Steuereinnahmen schnell sinken und dadurch die Steuersätze schon bald erhöht werden müssten. Die Vernehmlassungsteilnehmerin ist der Meinung, dass es nicht Aufgabe eines Gesetzes sein könne, Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge zu schaffen. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (2) weist darauf hin, dass emissionsfreie Fahrzeuge die Strassen auch abnutzen und die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuabrieb und Strassenbelagabtrag belasten. Emissionsfreie Fahrzeuge sollten darum mit einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden. Er macht ausserdem eine Reduktion des Gewichtfaktors auf zwei Kommastellen beliebt. Er schlägt vor, Ziffer (Abs.) 2 zu streichen und durch folgenden Passus zu ersetzen: «Motorfahrzeuge zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Tarif von 80% des berechneten Betrages besteuert.» Er schlägt weiter vor, neu einen Absatz 3 einzufügen: «die berechnete Steuer ist auf den nächsten Franken zu runden». Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (5) lehnt jegliche Privilegierung von Elektrofahrzeugen und eine zusätzliche unnötige Ökologisierung kategorisch ab. Sie verlangt, dass der Auftrag «Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» als erfüllt abgeschrieben werden solle. Aufgrund der CO_2-Reduktionsziele des Bundes werde eine kantonale «Ökologisierung» im Strassenverkehr ohnehin obsolet, da der private Personenverkehr vollständig CO_2 frei werde. Anstatt einer Steuerreduktion von 20% für emissionsfreie Fahrzeuge zum Sachentransport, für Gesellschaftswagen und pauschalbesteuerte Fahrzeuge solle ein Sozialrabatt von 20% für AHV/IV-Rentner, Familien, Handwerker und Gewerbetreibende sowie für Veteranenfahrzeuge gewährt werden.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (3) begrüsst, dass E-Fahrzeuge einen Vorteil in der Besteuerung erhalten, damit ein ökologischer Anreiz bestehe. Durch das Weglassen des Kriteriums «Leistung» werde berücksichtigt, dass dieses keine Korrelation mit der Umwelt- und Strassenbelastung hat.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (6, 12) begrüssen die Bevorzugung als Lenkung in Richtung emissionsfreie Antriebe, wobei sie eine Präzision von «emissionsfreien» Antrieben wünschen. Es sei auch die Frage zu klären, inwieweit Lärm auch als Emission zähle, da fast jedes motorisierte Fahrzeug auch Lärm verursachen würde (exkl. elektrische Fahrräder und gewisse E-Trendfahrzeuge).

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 11) stimmen unter der Bedingung zu, dass auch für andere emissionsfreie Fahrzeuge (E-Fuel, Hubkolbenmotor mit Wasserstoff als Treibstoff) eine Lösung gefunden wird.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (10) sieht den Gesetzgebungsauftrag über die Treibstoffabgaben schon erfüllt, da auf elektrische Energie die entsprechenden Abgaben nicht anfallen. Der Auftrag könne ohne weitere Folgen abgeschrieben werden.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (11) wiederholt den Hinweis auf Besteuerung nach Normleistung und Gewährung eines Rabattes für emissionsfreie Fahrzeuge.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (15) findet, dass die neue Regelung dem Grundsatz der antriebsneutralen Besteuerung widerspreche und lehnt sie deshalb ab. Für die Abnutzung der Strassen sei vor allem das Gewicht entscheidend. Zudem sei aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Lenkungsabgabe auf CO_2-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen könnten.

§ 17 Gesellschaftswagen

§ 17 Abs. 1

Neun Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 8, 9, 12, 13, 15, 16) stimmen zu, dass Gesellschaftswagen zukünftig nach Nutzlast und nicht mehr nach Sitzplätzen besteuert werden, vier (1, 7, 10, 11) Vernehmlassungsteilnehmende stimmen dieser Regelung nicht zu. Drei Teilnehmer- und Teilnehmerinnen (7, 10, 11) machen geltend, dass die Berechnung nach Sitzplätzen für spezialisierte Personentransporte wie z.B. Behindertentransporte, Rollstuhltransporte und andere «Nischenangebote» zielführender wäre. Die Berechnung nach Nutzlast würde die Besteuerung verteuern im Vergleich zur Besteuerung nach Sitzplätzen. Der Wechsel zur Nutzlastbesteuerung würde zudem den administrativen Aufwand für Unternehmen vergrössern. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) wünscht eine Besteuerung nach Gesamtgewicht und Leistung und keine Subventionierung von Gesellschaftswagen zugunsten von Personenwagen.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (10) meint, dass die Berechnung nach Nutzlast für spezialisierte Personentransporte wie z.B. Rollstuhltransport, Behindertentransport und «Nischenangebote» wesentlich teurer sei.

§ 17 Abs. 2

Zehn Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 16) sind damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden. Drei Vernehmlassungsteilnehmende (1, 10, 15) sind dagegen. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) findet, dass «emissionsfrei» kein definierter Begriff sei. Ein anderer Vernehmlassungsteilnehmer (2) weist darauf hin, dass emissionsfreie Fahrzeuge die Strassen auch abnutzen und die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuabrieb und Strassenbelagabtrag belasten. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (4) sieht die Reduktion des Steuertarifes für emissionsfreie Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor skeptisch. Die Ungleichbehandlung verschiedener Antriebstechnologien sei nicht zu rechtfertigen.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 11) wiederholen den Hinweis wie bei § 16 Abs. 2, dass auch andere emissionsfreie Fahrzeuge berücksichtigt werden sollen.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (10) wiederholt den Hinweis wie bei § 16 Abs. 2, dass der Gesetzgebungsauftrag über die Treibstoffabgaben schon erfüllt sei und abgeschrieben werden könne.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (15) wiederholt den Hinweis zu § 16 Abs. 2.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) unterstützt, auch weitere Antriebe mit einer Netto-Null-Bilanz, wie z.B. Biogas Antriebe, als emissionsfrei zu klassifizieren und zu einem reduzierten Tarif zu besteuern.

§ 18 Motorfahrzeuge zum Sachentransport

§ 18 Abs. 1

Die meisten Vernehmlassungsteilnehmer- und teilnehmerinnen (2, 3 ,4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 13, 15, 16) sind damit einverstanden, dass Fahrzeuge zum Sachentransport weiterhin nach Nutzlast besteuert werden. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) ist dagegen.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (14) möchte keine massive Verteuerung der Steuern für Nutzfahrzeuge. Weiter wird eine Senkung der Steuer pro kg Nutzlast auf 0.3 Franken pro kg verlangt. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) erachtet das Gesamtgewicht als massgeblich für die Strassenkosten. Die Verrechnung nach Nutzlast sei eine nicht verfassungsmässige Grundlage und führe zu Subventionen zu Lasten von Personenwagenbesitzern. Ein weiterer Vernehmlassungsteilnehmer (4) begrüsst die Feststellung, dass an der Nutzlastbesteuerung festgehalten wird. Er weist jedoch darauf hin, dass es bei einzelnen Fahrzeugen um eine Verteuerung bis zu 26% im Vergleich zu heute kommen könne. Die Fahrzeuge zum Sachentransport zahlen seit 2001 die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die nach ökologischen Aspekten der Motorisierung erhoben wird. Je moderner und emissionsfreier ein Fahrzeug ist, desto weniger LSVA wird erhoben. Eine Verteuerung der Nutzlaststeuertarife hält Unternehmer davon ab, bei diesen schweren Fahrzeugkategorien kontinuierlich in einen modernen und umweltverträglicheren Fuhrpark zu investieren. Eine überschiessende Verteuerung der Nutzlastbesteuerung sei nicht nachvollziehbar und aus ökologischer Sicht kontraproduktiv. Sie solle nochmals zwingend überdacht werden.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 11) wünschen zusätzliche Angaben/Erläuterung für die Definition der Nutzlast bei Sattelmotorfahrzeugen resp. bei den Zugfahrzeugen (sog. Sattelschlepper).

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (8) bemerkt, dass die Dekarbonisierung im Bereich Nutzfahrzeuge bis 3.5 t Gesamtgewicht eine Herausforderung sei. Aufgrund des höheren Leergewichts von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ergäbe sich eine geringere Nutzlast, die mit den beantragten 20% Rabatt nur ungenügend aufgefangen wird. Sie beantragt die Besteuerung nach Nutzlast und einen Rabatt von 30%. Aufgrund des höheren Leergewichts von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ergibt sich eine geringere Nutzlast für die betroffene Fahrzeugkategorie. Dieser erhebliche Mindernutzen mache sich in einer sehr zögerlichen Dekarbonisierung bei diesen Fahrzeugen bemerkbar.

§ 18 Abs. 2

Acht Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 11, 12, 13, 16) sind damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge zum Sachentransport mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80 Prozent besteuert werden, vier Vernehmlassungsteilnehmer- und teilnehmerinnen (1, 9, 10, 15) sind dagegen. Es wird geltend gemacht, dass der Gesetzgebungsauftrag über die Treibstoffabgabe schon erfüllt sei und dass die Regelung einer antriebsneutralen Besteuerung widerspreche. Zwei Vernehmlassungsteilnehmerinnen (8, 9) fordern einen höheren Rabatt in der Höhe von 30% (8) resp. 33% (9). Es wird anerkannt, dass der Zwang zur Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge bestehe, teilweise sei es auch eine Voraussetzung, um an Submissionen teil-

nehmen zu können. Es wird auch darauf hingewiesen, dass das höhere Leergewicht von batteriebetriebenen Fahrzeugen zu einer geringeren Nutzlast führen würde und dieses Manko mit dem beantragten Rabatt von 20% ungenügend aufgefangen werde.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) verweist auf das Gleichbehandlungsprinzip. Ein weiterer Vernehmlassungsteilnehmer (2) weist darauf hin, dass emissionsfreie Fahrzeuge die Strassen auch abnutzen und die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuabrieb und Strassenbelagabtrag belasten.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 11) wiederholen den Hinweis analog zu § 16 Abs. 2 betreffend emissionsfreien Antrieben.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (8) wiederholt den Hinweis zu § 18 Abs. 1 und verlangt einen Rabatt von 30% anstatt von 20%.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (10) wiederholt den gleichen Hinweis wie zu § 16 Abs. 2.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (15) wiederholt den Hinweis zu § 16 Abs. 2. Sie weist ausserdem darauf hin, dass mit dem neuen Tarif für die Nutzlastbesteuerung einzelne Motorfahrzeugkategorien mit teilweise bis zu 26% massiv verteuert würden. Eine Verteuerung betreffe insbesondere die Transport- und Baubranche und solle zwingend überdacht werden.

§ 19 Pauschalsteuer

§ 19 Abs. 1

Fast alle Vernehmlassungsteilnehmenden sind damit einverstanden, dass bisher pauschalbesteuerte Fahrzeuge weiterhin pauschal besteuert werden und dass dreirädrige Motorfahrzeuge, Kleinmotor- und Leichtmotorfahrzeuge neu auch pauschal besteuert werden. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (11) ist nicht betroffen/gibt keine Stellungnahme dazu ab. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (6) regt an, motorisierte Trendfahrzeuge (E-Trottinetts, Segways etc.) auch in diese Kategorie aufzunehmen und pauschal zu besteuern.

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (6, 12) stellen den Antrag, Motorschlitten wie Motorräder zu besteuern, da es sich um reine Sportgeräte handle. Sie finden jedoch die Pauschalsteuer insb. bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen sinnvoll.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (1) wünscht eine abschliessende Aufzählung und schlägt weitere Fahrzeuge vor, welche pauschal besteuert werden sollten (Fahrzeuge von Blaulichtorganisationen, konzessionierte Linienbusse, landwirtschaftliche Fahrzeuge).

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) spricht sich dafür aus, wenige Kategorien pauschal zu besteuern. Sie bemerkt, dass die Höhe der Pauschale ohne Grund etwas viele, zufällige Schnapszahlen aufweise. Sie würde einfachere, gerade Zahlen anregen.

§ 19 Abs. 2

Acht Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 7, 8, 12, 13, 16) befürworten einen reduzierten Tarif für pauschalbesteuerte Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb, vier (1, 9, 10, 15) lehnen diesen gestützt auf die gleichen Argumente wie bei den Paragraphen 17 Abs. 2 und 18 Abs. 2 ab. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (2) weist darauf hin, dass emissionsfreie Fahrzeuge die Strassen auch abnutzen und die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuabrieb und Strassenbelagabtrag belasten. Ein Vernehmlassungsteilnehmer (11) gibt keine Stellungnahme dazu ab/ist nicht betroffen.

Drei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10, 15) wiederholen ihren Hinweis zu § 16 Abs. 2.

§ 24 Bemessungsgrundlagen Schiffe

Zehn Vernehmlassungsteilnehmende (1, 2, 3, 6, 8, 9, 12, 13, 15, 16) sind damit einverstanden, dass Schiffe mit Wasserplatz und Domizilschiffe nach dem gleichen Prinzip (Normleistung des Motors in Kilowatt [kW]) besteuert werden. Drei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10, 11) gaben keine Stellungnahme dazu ab.

Weniger Zustimmung erhielt die Frage, ob der Steuersatz für Domizilschiffe tiefer sein soll als der Steuersatz für Wasserplatzschiffe. Sieben Vernehmlassungsteilnehmende (1, 2, 3, 9, 13, 15, 16) sprechen sich dafür aus, dass Domizilschiffe tiefer besteuert werden sollen als Wasserplatzschiffe. Vier Vernehmlassungsteilnehmende (1, 6, 8, 12) sind dagegen, dass Wasserplatzschiffe steuerlich bevorzugt werden sollen. Zwei Vernehmlassungsteilnehmende (6, 12) machen geltend, dass Domizilschiffe und Wasserplatzschiffe gleich oft oder öfter zum Einsatz kommen können. Die Vorteile der Wasserplatzschiffe würden mit den Wasserplatzgebühren ausgeglichen. Drei Vernehmlassungsteilnehmende (7, 10, 11) gaben keine Stellungnahme dazu ab.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (8) bemerkt, dass die Unterscheidung bei der Besteuerung von Schiffen oder Motorfahrzeugen nach der Art, wo diese parkiert sind, völlig sachfremd sei. Es gäbe absolut keinen Grund mehr, die beiden Schiffskategorien unterschiedlich zu besteuern. Auch Park- und Abstellplätze bei anderen Motorfahrzeugen seien limitiert. Sie stellt den Antrag, Domizil- und Standortschiffe identisch zu besteuern.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) ist für diese Regelung, da für den Anhänger schon eine Steuer bezahlt wurde und darum die tiefere Steuer gerechtfertigt sei.

§ 24 Abs. 3

Sieben Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 6, 8, 12, 13, 16) sind damit einverstanden, dass Schiffe mit einem emissionsfreien Antrieb einen Rabatt von 20% erhalten. 3 (1, 9, 15) sind dagegen. Dies aus den gleichen Überlegungen wie bei § 16 Abs. 2. Es sei nicht Aufgabe des Gesetzes, Anreize für den Betrieb emissionsfrei angetriebener Schiffe zu schaffen. Drei Vernehmlassungsteilnehmende gaben keine Stellungnahme dazu ab (7, 10, 11).

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (15) wiederholt den Hinweis zu § 16 Abs. 2. Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (16) wiederholt den Hinweis zu § 17 Abs. 2.

§ 26 Übertragung von Kontrollschildern

12 Vernehmlassungsteilnehmende (2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16) begrüssen die einfachere Übertragbarkeit von Kontrollschildern. Zwei (1, 12) gaben keine Stellungnahme dazu ab. Die vereinfachte und kundenfreundliche Übertragbarkeit wird von einem Vernehmlassungsteilnehmer (14) begrüsst, verschiedene Eingaben wünschen einen Rabatt für die Übertragung innerhalb der Familie (5, 7, 10, 11). Ausserdem beantragt eine Vernehmlassungsteilnehmerin (5) generell tiefere Übertragungsgebühren.

§ 27 Versteigerung und freihändige Abgabe von Kontrollschildern

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (8) erwähnt im Zusammenhang von § 27 i.V.m. § 73^{sexies} des Gebührentarifs (GT; BGS 615.11), dass es klar sein müsse, dass es sich bei den Gebühren in § 73^{sexies} Abs. 2, 3 und 4 um ein Mindestgebot handle.

2.2.2 Gebührentarif

Grundsätzlich wird allgemein begrüsst, dass die Gebühren zukünftig im allgemeinen Gebührentarif aufgeführt werden. Es wird auch begrüsst, dass die Systematik vereinfacht wird. Zu den Gebühren wurden sehr wenige Eingaben gemacht.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (5) äussert sich dahingehend, dass auf jegliche Gebührenerhöhung zu verzichten sei. Gebührensenkungen seien willkommen. Die Übertragungsgebühren für Kontrollschilder seinen ebenfalls angemessen zu reduzieren und bei Übertragungen innerhalb der Familie sei ein Rabatt zu gewähren.

Ein Vernehmlassungsteilnehmer (14) begrüsst, dass mit dieser Vorlage ein grosser Teil der Gebühren gesenkt wird.

Eine Vernehmlassungsteilnehmerin (9) weist darauf hin, dass bei § 73^{sexies} Abs. 2 GT i.V.m. § 27 Motorfahrzeug- und Schiffssteuergesetz klarzustellen sei, dass es sich in Abs. 2, 3 und 4 um ein Mindestangebot handeln muss.

Eine andere Vernehmlassungsteilnehmerin (16) weist darauf hin, dass die Gebührenbreite in § 73^{septies} Abs. 1 Bst. c bei den Ausnahme- und Sonderbewilligungen aussergewöhnlich breit sei. Dies sei ebenfalls der Fall bei § 73^{novies} Abs. 1 Bst. j. Sie könne sich vorstellen, die Bandbreite zu reduzieren.

2.3 Paragraphen ohne Bemerkungen in der Vernehmlassung

Folgende Paragraphen des neuen Gesetzes blieben in der Vernehmlassung unkommentiert:

§ 1 Gegenstand und Geltungsbereich

§ 5 Steuerobjekt

§ 6 Steuersubjekt

§ 9 Steuerperiode

§ 10 Beginn und Ende der Steuerpflicht

§ 11 Ersatzfahrzeug

§ 13 Zahlungsverzug

§ 14 Nachzahlung und Rückerstattung

§ 15 Kleinbeträge

§ 20 Wechselschilder

§ 21 Kollektiv-Fahrzeugausweis und Händlerschild

§ 22 Tagesausweis

§ 23 Beginn und Ende der Steuerpflicht (Schiffe)

§ 25 Kollektivausweis für Schiffe

§ 28 Rechtsschutz

§ 29 Rechtsöffnungstitel.

2.4 Auswertung und weiteres Vorgehen

Die Auswertung der Vernehmlassung hat ergeben, dass der Vorentwurf für die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer und die Änderung des Gebührentarifs mit überwiegender Mehrheit auf Zustimmung stösst. Der Vernehmlassungsentwurf stellt folglich eine zweckmässige Grundlage für die Weiterbearbeitung der Vorlage dar.

Aufgrund der eingegangenen Vernehmlassungen ist im Rahmen der Weiterbearbeitung der Vorlage vorgängig auf die grundlegenden Einwände der Vernehmlassungsteilnehmenden einzugehen.

2.4.1 Allgemeine Bemerkungen

Das Gesetzgebungsprojekt stösst auf mehrheitliche Zustimmung. Die Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektro- und Solarfahrzeuge ist unbestritten. Auch findet die Umstellung von Hubraumbesteuerung auf Besteuerung nach Gesamtgewicht und Leistung resp. auf Besteuerung nach Gewicht für emissionslose Personenfahrzeuge breite Zustimmung. Emissionslos wird in Art. 9a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) definiert. Es existiert somit eine bundesrechtliche Regelung, welche anwendbar ist. Kantonale Definitionen sind nicht nötig. Es konnte in der Vernehmlassung festgestellt werden, dass dies nicht bekannt war.

Ebenfalls praktisch unbestritten ist die Abschaffung der Stufentarife (z.B. bei Personenwagen nach Hubraumstufen und bei Nutzfahrzeugen nach Nutzlaststufen) und die Einführung von linearen Tarifen. Während die Stufentarife bisher degressiv ausgestaltet waren, wird bei den neuen Tarifen darauf verzichtet – der Auftrag zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer schreibt vor, dass der CO_2-Ausstoss durch Fahrzeuge deutlich gesenkt werden muss. Die Besteuerung sei so auszugestalten, dass eine starke Lenkungswirkung erzielt werde. CO_2-arme oder CO_2-freie Mobilität sei zu belohnen. So ist es sachgerecht, dass Nutzfahrzeuge mit einer hohen Nutzlast mehr bezahlen als Nutzfahrzeuge mit einer tiefen Nutzlast. Die Nutzlast hat einen direkten Zusammenhang mit dem CO_2-Ausstoss eines Fahrzeugs. Ebenso ist es sachgerecht, dass Fahrzeuge mit einem grossen Gesamtgewicht und hoher Motorenleistung mehr bezahlen als Fahrzeuge mit einem tiefen Gesamtgewicht und einer geringeren Motorenleistung. Auch hier besteht ein direkter Zusammenhang mit dem CO_2-Ausstoss. Durch die individuelle Besteuerung wird genau diesem Prinzip Rechnung getragen – wer ein Fahrzeugmodell mit einer geringeren Motorleistung fährt, zahlt weniger als eine Person, welche das gleiche Modell in einer hochmotorisierten Ausführung wählt.

Das neue Motorfahrzeugsteuergesetz hat immer noch den gleichen Zweck und die gleiche Aufgabe wie das bisherige. Die Motorfahrzeugsteuern stellen eine wichtige Einnahmequelle für den Kanton dar und werden hauptsächlich für die Strasseninfrastruktur verwendet.

Die formellen Anpassungen und die Verschiebung der Gebühren in den kantonalen Gebührentarif stossen auf breite Zustimmung – ebenso wie die Umbenennung der MFK in Strassenverkehrsamt.

2.4.2 Anpassung der Steuersätze an die Teuerung

Die Steuersätze der Motorfahrzeugsteuer wurden seit den 60er-Jahren nie mehr angepasst, da bisher kein Teuerungsausgleich vollzogen wurde. Mit der politischen Vorgabe, dass die Steuern nach der Gesetzesrevision auf dem gleichen Niveau wie heute bleiben müssen, ist auch ausgeschlossen, dass die Steuern insgesamt angehoben werden. Es ist jedoch nicht nachhaltig, wenn die Steuereinnahmen für die nächsten Jahre auf dem heutigen Niveau eingefroren werden. Die Steuern müssen an die Teuerung angepasst werden können – sowohl an eine positive Teuerung als auch an eine negative Teuerung. Die Anpassung erfolgt automatisch, wenn die Bedingungen

dafür erfüllt sind. Der Regierungsrat ist für die Umsetzung zuständig. Dieser neue Paragraph soll beibehalten werden. Die Teuerungsanpassung ist eine technische Umsetzungsfrage und muss nicht durch den Kantonsrat entschieden werden. Der Kantonsrat ist für die allgemeine Steuererhöhung oder –senkung gemäss § 3 Abs. 3 zuständig. Dabei handelt es sich um eine politische Frage, welche unter Abwägung sämtlicher Parameter wie Ausgaben, Einnahmen, Verteilung etc. beantwortet werden muss. Der Teuerungsausgleich ist eine Vollzugsmassnahme, welche der Exekutive zugeteilt wird.

2.4.3 Bemessungsgrundlagen

Die Bemessungsgrundlagen Gewicht, Leistung und Nutzlast sowie die Pauschalen sind im Grundsatz unbestritten. In der Vernehmlassung wurde jedoch festgestellt, dass die einzelnen Steuersätze noch einmal überdacht und neu berechnet werden müssen. Bei einzelnen Kategorien gibt es noch Optimierungspotenzial, so zum Beispiel bei den Personenwagen und den Lieferwagen. Anhand der Simulation der Steuerrechnung für die nächsten 25 Jahre werden die Steuersätze überarbeitet und im Entwurf an den Kantonsrat angepasst.

2.4.4 Gesellschaftswagen

Bei den Gesellschaftswagen gibt es einen Wechsel von der Besteuerung nach Sitzplatz zu der Besteuerung nach Nutzlast. Dies aus zwei Gründen: Einerseits soll das neue Gesetz so einfach wie möglich ausgestaltet werden, andererseits ist dies auch mit dem Auftrag der Ökologisierung erklärbar. Ein Gesellschaftswagen mit einer bestimmten Nutzlast kann mit mehr Sitzplätzen auch mehr Personen transportieren und ist somit effizienter. Wie die vorhandene Nutzlast eines Gesellschaftswagens genutzt wird, ist ein unternehmerischer Entscheid. Bisher wurden Gesellschaftswagen mit weniger Plätzen steuerlich bevorzugt. Durch den Wechsel von der Sitzplatz- zu der Nutzlastbesteuerung werden Rollstuhltransporte oder Transporte von Personen mit einer Mobilitätsbehinderung nicht tangiert. Eine Auswertung der Daten der MFK ergab, dass nur zwei Gesellschaftswagen im Kanton ausdrücklich für den Transport von behinderten Personen eingelöst sind. Die meisten Rollstuhltransporte finden mit Personenwagen oder mit Kleinbussen statt. Diese wurden bisher nach Hubraum besteuert und in Zukunft nach Gesamtgewicht und Leistung. Der Wechsel von der Sitzplatz- zur Nutzlastbesteuerung ergibt keine Nachteile. Ausserdem wurden die Steuersätze so modelliert, dass die Steuerbelastung für Gesellschaftswagen mehr oder weniger gleichbleibt. Aufgrund der linearen Besteuerung kann es jedoch dazu kommen, dass Gesellschaftswagen mit einer hohen Nutzlast neu etwas stärker besteuert werden. Dies ist eine Folge der linearen Steuertarife und der Abschaffung der degressiven Besteuerung. Gesellschaftswagen mit einem emissionsfreien Antrieb werden einen Rabatt von 20% erhalten.

2.4.5 Schiffssteuern

Die Schiffssteuern machen einen sehr kleinen Anteil am Steuerertrag des Kantons aus. Es sind circa 1’000 Schiffe immatrikuliert, welche einen Steuerertrag von rund Fr. 220'000.00 pro Jahr einbringen. In Bezug auf die Schiffssteuern ergab die Vernehmlassung ein uneinheitliches Bild. Es wird jedoch daran festgehalten, dass Domizilschiffe weniger stark besteuert werden, auch nach dem Wegfall der Grundsteuer von Fr. 40.00 pro Jahr. Beide Kategorien werden jedoch neu nach den gleichen Grundsätzen besteuert, nämlich nach der Motorenleistung. Die Halter und Halterinnen von Domizilschiffen werden darum in Zukunft mehr Steuern bezahlen als bisher. Schiffe mit einem emissionsfreien Antrieb werden einen Rabatt von 20% erhalten.

2.4.6 Rabatte für E-Fahrzeuge

Überraschenderweise gibt es Widerstand gegen Rabatte für E-Fahrzeuge. Dies jedoch nicht bei jeder Fahrzeugkategorie. Bei den Fahrzeugen zum Sachentransport wird von den gleichen Vernehmlassungsteilnehmenden, welche sich gegen Rabatte bei Fahrzeugen zum Personentransport, Gesellschaftswagen, pauschalbesteuerten Fahrzeugen und Schiffen aussprechen, höhere

Rabatte gefordert. Der Grund für die Opposition gegen Rabatte für emissionsfreie Antrieb erhellt sich nicht aus den Kommentaren. Der Widerstand scheint ideologisch begründet. Es wird in der Vernehmlassung mehrmals geäussert, dass es nicht Aufgabe des Gesetzes sei, bestimmte Antriebsformen zu fördern. Die Rabatte gelten für sämtliche emissionsfreien Antriebe gemäss Art. 9a VTS und sind somit immer noch antriebs- und technologieneutral. Die Rabatte für Fahrzeuge mit einem emissionsfreien Antrieb führen nicht dazu, dass Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor höher besteuert werden. Die Steuern wurden so modelliert, dass die Steuerbelastung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr oder weniger gleichbleibt. Emissionsfreie Fahrzeuge erhalten einen Rabatt. Die vorgeschlagenen 20% gleichen den Nachteil aus, der durch das höhere Gesamtgewicht aufgrund der Batterien entsteht.

Bei Fahrzeugen zum Sachentransport (Lieferwagen, Lastwagen, Satteltransportfahrzeuge) hat der Bund entschieden, dass das Fahrzeuggesamtgewicht heraufgesetzt wird, um den Nachteil durch das höhere Batteriegewicht auszugleichen. Ein emissionsfreier Lieferwagen für einen Handwerksbetrieb kann jetzt schon schwerer sein als einer mit einem Verbrennungsmotor. Er wird trotzdem formell noch als leichtes Fahrzeuge (< 3.5 t) behandelt und kann immer noch mit der Führerausweiskategorie B gefahren werden.

Der vorgeschlagene Rabatt erlaubt es, die Steuereinnahmen gleichbleibend zu erhalten. Wenn ein höherer Rabatt gewährt werden würde, käme es zu einem Steuerausfall. Angesichts der finanziellen Lage des Kantons und des Massnahmenplans zur Einsparung von 60 Millionen Franken in den nächsten vier Jahren erscheint es nicht opportun, einen Gesetzesentwurf zu präsentieren, welcher die Einnahmen in Zukunft sinken lässt. Die definitive Festlegung des Rabatts und der definitiven Steuersätze obliegt jedoch dem Kantonsrat.

Die Anpassung des Gebührentarifs muss gemäss Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes (PüG; SR 942.20) obligatorisch dem Preisüberwacher zur Anhörung unterbreitet werden. Dieser ist mit den vorgeschlagenen Anpassungen einverstanden.

3. Beschluss

3.1 Von den eingegangenen Stellungnahmen wird Kenntnis genommen. Der Regierungsrat dankt allen Organisationen und Privatpersonen, die sich am Vernehmlassungsverfahren beteiligt haben.

3.2 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Preisüberwacher mit dem Entwurf des Gebührentarifs einverstanden ist.

3.3 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, Botschaft und Entwurf an den Kantonsrat im Sinne der Erwägungen auszuarbeiten.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Auswertung «Fragebögen zur 1. Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuern»

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (rf)
Motorfahrzeugkontrolle
Motorfahrzeugkontrolle (z.Hd. der Organisationen und Privatpersonen, die sich am Vernehmlassungsverfahren beteiligt haben; elektronische Zustellung)
Finanzdepartement
Volkswirtschaftsdepartement
Departement des Innern
Departement für Bildung und Kultur
Staatskanzlei
Aktuariat JUKO
Aktuariat FIKO
Aktuariat UMBAWIKO