

Auswertung

Fragebögen zur Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuern

A. Entwurf des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuern

1.	§ 3 Abs. 3 Verwendungszweck der Steuern und Gebühren	
	Sind Sie damit einverstanden, dass der Kantonsrat die Steuersätze erhöht, sobald sie nicht mehr zur Deckung der Verwendungszwecke ausreichen?	
	10 JA /81%	1 NEIN / 9% Portmann
	1 keine Stellungnahme VCS	
	Bemerkungen:	
	<p>ASTAG: Nur über einen referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrates. Zweck ist möglichst eng und abschliessend zu definieren.</p> <p>ACS, IG Strasse (IGS): Nur über einen referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrates. Der Verwendungszweck soll präzise ausformuliert werden; primär hat die Abgabe dem Strassenbau und -Unterhalt zu dienen.</p> <p>EVP: Grundsätzlich ja. Der Artikel ist allerdings so formuliert, dass eine Erhöhung zwingend ist, sobald die Deckung nicht mehr ausreicht. Folglich wäre der Beschluss vom Kantonsrat ein rein formeller (er könnte gemäss Gesetz ja nicht "nein" sagen). Daher: Wenn der Kantonsrat miteinbezogen wird, so muss es offen bleiben, ob er eine Erhöhung beschliesst oder nicht. Oder aber der Artikel wird so formuliert, dass die Erhöhung automatisch (von Gesetzes wegen) erfolgt.</p> <p>FDP: Die beiden Bestimmungen regeln nur die Anpassung der Steuersätze nach oben. Wir fordern, dass das Gesetz auch eine Regelung zur Reduktion der Steuersätze beinhaltet und dies nicht nur für Halter- und Halterinnen mit Beeinträchtigung (§8).</p> <p>Baumeisterverband (BVS): Die Totalrevision des Gesetzes muss sicherstellen, dass die damit eingenommenen Steuergelder auch in Zukunft zwingend und entsprechend der bisherigen Praxis zweckgebunden verwendet werden. Konkret: die Steuergelder müssen im gleichen Anteil in den kantonalen Infrastruktur- und Strassenbau zurückfliessen, damit a) der jährliche Unterhalt dieser Bauten gewährleistet und b) kontinuierlich in neue Bauvorhaben investiert werden kann.</p> <p>GLP: Die GLP bekennt sich zum Verursacherprinzip, welches hier mit der Verwendung der Gelder in der Strassenrechnung gelebt wird.</p> <p>Diese Rechnung besteht aber nicht nur aus Einnahmen. Es ist Aufgabe des Kantonsrates langfristig für eine ausgeglichene Strassenrechnung zu sorgen. Dies kann durch gezielte Erhöhungen der Besteuerung oder durch Minderausgaben geschehen. Eine generelle Zusage für eine Steuererhöhung ungeachtet der anderen Parameter kann die GLP deshalb nicht geben.</p>	

	<p>GRÜNE/VCS: Der Aufwand für die im Strassenverkehrsgesetz resp. § 3 Motorfahrzeugsteuergesetz vorgesehenen Zwecke darf nicht aus allgemeinen Steuergeldern finanziert werden.</p> <p>MITTE: Wir finden es richtig, dass die Deckung des Verwendungszweckes gegeben sein muss und der Kantonsrat mit dieser Bestimmung zur Erhöhung verpflichtet wird.</p> <p>SOHK: Der Verwendungszweck der Steuern und Gebühren wird mit der Totalrevision der MFK-Gesetzgebung nicht verändert. Der Hauptteil der Mittel fliesst weiterhin in den Strassenbau und -unterhalt. Sollten die zweckgebundenen Mittel nicht mehr zur Deckung des Finanzbedarfs ausreichen, soll der Kantonsrat die Steuersätze erhöhen können.</p>	
2.	§ 4 Anpassung der Steuersätze an die Teuerung	
	Sind Sie damit einverstanden, dass die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer der Teuerung angepasst wird, sofern sich der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) um 1.5 Prozentpunkte verändert?	
	9 JA / 70%	4 NEIN / 30% GLP, SOHK, Portmann, Bütikofer
	Bemerkungen:	
	<p>Bütikofer: Die Veränderung auf 1.5 Prozentpunkte ist zu gering angesetzt.</p> <p>FDP: Die beiden Bestimmungen regeln nur die Anpassung der Steuersätze nach oben. Wir fordern, dass das Gesetz auch eine Regelung zur Reduktion der Steuersätze beinhaltet und dies nicht nur für Halter- und Halterinnen mit Beeinträchtigung (§8).</p> <p>GLP: Es soll Aufgabe des Kantonsrates sein die Besteuerung im Gesamtkontext mit anstehenden Aufgaben, Lenkungswirkung, Fahrzeugbestand, Teuerung usw. zu bestimmen. Antrag: § 4 ist zu streichen</p> <p>VCS: Das revidierte Gesetz muss sicherstellen, dass nicht nur die jährliche Teuerung berücksichtigt werden muss, sondern die Teuerung im Vergleich zum Referenzjahr, also dem Jahr der Inkraftsetzung des revidierten Gesetzes. Gemeint ist, wenn die Teuerung 3 Jahre 0.5% beträgt, muss danach auch diese Steuer teuerungsbereinigt werden.</p> <p>SOHK: Mit der neu geplanten antriebsneutralen Besteuerung, der Möglichkeit für den Kantonsrat, die Steuersätze zu erhöhen und die anzahlmässige Entwicklung der immatrikulierten Fahrzeuge stellen genügend sicher, dass die erforderlichen finanziellen Mittel ausreichen. Zudem entsprechen Veränderungen beim Landesindex der Konsumentenpreise nicht zwingend Kostenentwicklungen im Strassenbau- und unterhalt.</p> <p>KGVSO: Kritisch sieht der KMU- und Gewerbeverband auch die Anpassung der Steuersätze an die Teuerung, welche aber immerhin erst ab einer Veränderung von 1.5 Prozentpunkte vorgenommen wird.</p>	
3.	§ 12 Bemessungsgrundlagen	
3.1	<p><i>Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb haben keinen Hubraum. Die bisherige Hubraumbesteuerung ist für diese Fahrzeuge nicht möglich.</i></p> <p>Sind Sie damit einverstanden, dass die Hubraumbesteuerung abgeschafft wird?</p>	
	11 JA / 79%	3 NEIN / 21% ASTAG, ACS, IG Strassen (IGS)
	Bemerkungen:	

	<p>ASTAG, ACS, IGS: Diese Aussage ist so nicht korrekt.</p> <p>Es gibt die Möglichkeit, Verbrennungsmotoren klimaneutral zu betreiben. Beispiele: - Verbrennungsmotoren im E-Fuel-Betrieb. - Hubkolbenmotoren (Verbrenner) mit Wasserstoff als Treibstoff (BMW, Toyota, Deutz AG).</p> <p>Für diese Fahrzeuge muss eine Lösung analog der E-Fahrzeuge gefunden werden.</p> <p>MITTE: Um der Vorgabe gerecht zu werden, dass auch E-Fahrzeuge zu besteuern sind, muss die Hubraumbesteuerung aufgehoben werden.</p> <p>SOHK: Um die Aufträge des Kantonsrates umsetzen zu können, sollen in der neuen MFK-Gesetzgebung technologieunabhängige Bemessungsgrundlagen festgelegt werden. Als Bemessungsgrundlage sollen in Zukunft das Gesamtgewicht in Kilogramm, die Normleistung des Motors in Kilowatt, die Nutzlast in Kilogramm oder in einer Kombination dieser Faktoren dienen. Aus diesem Grund soll die bisherige Hubraumbesteuerung abgeschafft werden. Mit dem Wegfall der Hubraumbesteuerung wird die Voraussetzung für die Besteuerung von Elektrofahrzeugen geschaffen. Jedes Fahrzeug soll künftig unabhängig von der Antriebstechnologie individuell besteuert werden. Befürwortung.</p>	
3.2	<p><i>Bisher wurde der Tarif der Motorfahrzeugsteuer in Stufen festgelegt (z.B. Hubraum von 1000-1999cm³, 2000-2999cm³, etc.).</i></p> <p>Sind Sie damit einverstanden, dass die neue Motorfahrzeugsteuer linear und individuell pro Fahrzeug bemessen wird?</p>	
	12 JA / 92.4 %	1 NEIN, Portmann / 7.6%
	<p>Bemerkungen:</p> <p>ACS: Der heutige Spitzensteuersatz darf dabei nicht überschritten werden.</p> <p>IGS: Die heute gültige Obergrenze der Motorfahrzeugsteuer soll beibehalten werden.</p> <p>GRÜNE: Mit den heutigen elektronisch automatisierten Berechnungsmöglichkeiten braucht es keine Stufen mehr.</p> <p>MITTE: Die individuelle Besteuerung macht insbesondere Sinn, damit jedes Fahrzeug unabhängig von seiner Antriebstechnologie besteuert werden kann.</p> <p>VCS: Mit den heutigen elektronisch automatisierten Berechnungsmöglichkeiten braucht es keine Stufen mehr.</p> <p>SP: Abgrenzung in verschiedene Klassen sind für die SP problematisch, weil so künstliche Grenzen (z.Bsp.1999) geschaffen werden. Deshalb unterstützt die SP eine lineare Steuer.</p>	
3.3	<p>Sind Sie damit einverstanden, dass leichte und schwere Motorwagen zum Personentransport und Motorräder/Kleinmotorräder mit Verbrennungsmotor nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) und Normleistung in Kilowatt (kW) gemäss Fahrzeugausweis besteuert werden?</p>	
	11 JA / 78.6%	3 NEIN / 21.4% ASTAG, ACS, Portmann
	<p>Bemerkungen:</p> <p>ASTAG: Ja, sofern für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, eine Lösung gefunden wird. Schwere Motorwagen zum Personentransport sollen weiterhin nach Sitzplätzen besteuert werden.</p> <p>ACS: Eine Besteuerung nach Normleistung (kW) erscheint uns sinnvoller.</p>	

	<p>Ausnahme bilden die schweren Motorwagen über 3.5t; diese sind weiterhin nach Sitzplätzen zu besteuern.</p> <p>IGS: Ja, sofern für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, eine Lösung gefunden wird. Einige Mitglieder der IG können sich auch eine Motorfahrzeugsteuer allein auf der Basis der Normleistung in kW vorstellen.</p> <p>Bütikofer: Anstelle des Gesamtgewichts sollte das Leergewicht als Basis dienen. Somit hat der Hersteller eine Vorgabe, um die Fahrzeuge leichter zu bauen.</p> <p>MITTE: Wir stehen hinter der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Wie in der Vorlage aufgezeigt, wären verschiedene Varianten für die Bemessungsgrundlage möglich gewesen. Da die vorgeschlagenen Kriterien technologieunabhängig sind, sind diese in der Kombination richtig.</p>	
3.4	Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge zum Sachentransport weiterhin nach Nutzlast (in kg) besteuert werden?	
	12 JA / 92.4%	1 NEIN / 7.6% (Portmann)
	<p>Bemerkungen:</p> <p>GLP: Die Dekarbonisierung im Bereich Nutzfahrzeuge bis 3.5T Gesamtgewicht ist eine Herausforderung. Aufgrund des höheren Leergewichtes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ergibt sich eine geringere Nutzlast, die mit den beantragten 20% Rabatt nur ungenügend aufgefangen wird. <i>Antrag: Besteuerung nach Nutzlast +30% Rabatt</i></p> <p>MITTE: Ist in Ordnung. Allerdings fehlt in der Botschaft die Begründung, warum dies so belassen wird.</p> <p>SOHK: Mit dem neuen Tarif für die Nutzlastbesteuerung wurden einzelne Motorfahrzeugkategorien mit teilweise bis zu plus 26 Prozent massiv verteuert. Eine solche Verteuerung trifft insbesondere die Transport- und Baubranche und sollte noch einmal zwingend überdacht werden.</p> <p>SP: Ja, eine Besteuerung nach Gesamtgewicht wäre für LKW viel zu teuer. Deshalb unterstützt die SP die Besteuerung nach Nutzlast.</p>	
3.5	Sind Sie damit einverstanden, dass bestimmte Fahrzeugkategorien weiterhin pauschal besteuert werden?	
	13 JA / 100%	0 NEIN
	<p>Bemerkungen:</p> <p>GRÜNE, VCS: Insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist das weiterhin sinnvoll.</p> <p>SP: Aus Sicht der SP spricht nichts dagegen, für wenige Kategorien eine Pauschalsteuer beizubehalten. Die Höhe der Pauschale weist ohne Grund etwas viele, zufällige Schnapszahlen auf. Hier würde die SP einfachere, gerade Zahlen anregen.</p>	
4.	§ 16 Motorfahrzeuge zum Personentransport	
4.1	Sind Sie damit einverstanden, dass folgende Fahrzeuge zum Personentransport nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) und Normleistung in Kilowatt (kW) besteuert werden:	
	<ul style="list-style-type: none"> - Kleinmotorräder und Motorräder - Leichte Motorwagen (bis 3.5t) - Schwere Motorwagen (ab 3.5t) 	
	11 JA / 84.7%	2 NEIN / 15.3% (ACS, Portmann)

	<p>Bemerkungen:</p> <p>ASTAG: Ja, sofern für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, eine Lösung gefunden wird. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, warum man nicht der Einfachheit halber alle Fahrzeuge nach Normleistung besteuert und für emissionsfreie Fahrzeuge einen Rabatt gewährt.</p> <p>ACS: Eine Besteuerung nach Normleistung (kW) erscheint uns sinnvoller. Ausnahme bilden die schweren Motorwagen über 3.5t; diese sind weiterhin nach Sitzplätzen zu besteuern.</p> <p>IGS: Ja, sofern für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, eine Lösung gefunden wird. Einige Mitglieder der IG können sich auch eine Motorfahrzeugsteuer allein auf der Basis der Normleistung in kW vorstellen.</p> <p>Bütikofer: Anstelle des Gesamtgewichts sollte das Leergewicht als Basis dienen. Somit hat der Hersteller eine Vorgabe, um die Fahrzeuge leichter zu bauen.</p> <p>FDP: Die Besteuerung von Motorfahrzeugen zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb nur nach Gesamtgewicht beurteilen wir als sehr kritisch. Dies entspricht einem Rabatt. Die prognostizierte Zunahme dieser Motorfahrzeuge könnte dazu beitragen, dass § 3 Abs. 3 dieses Gesetzes viel schneller zur Anwendung kommt und damit alle Steuersätze erhöht werden müssten. Es kann nicht die Aufgabe auf dieser Gesetzesstufe sein, Anreize zu schaffen. Die «graue Energie», die in der Produktionskette von Elektrofahrzeugen anfällt (Rohstoffgewinnung und Herstellung von Batterien) ist teilweise höher als jene, die in Benzinern steckt. <i>Die FDP. Die Liberalen fordern die Streichung dieses Absatzes.</i></p> <p>GRÜNE: Das Gewicht ist der wichtigste Faktor bezüglich Abnutzung der Infrastruktur und Immissionen wie Lärm und Pneuabrieb.</p> <p>MITTE: Die konkrete Berechnung ist zwar schwieriger nachvollziehbar, die Kriterien sind aber einfach zu verstehen. Im weiteren siehe Antwort zu Frage 3.3</p> <p>VCS: Das Gewicht ist der wichtigste Faktor bezüglich Abnutzung der Infrastruktur und Immissionen wie Lärm und Pneuabrieb.</p> <p>KGVSO: Der KGV SO ist sich bewusst, dass mit dem neuen Tarifsystem gewisse Fahrzeughalter von Verbrennungsmotoren höher besteuert werden als bisher. Andere zahlen dafür weniger hohe Steuern. Dies ist im Rahmen einer Veränderung der Tarife unumgänglich. Für den Verband ist aber entscheidend, dass sich die Differenzen zum bisherigen Steuersystem im Rahmen halten und die Vorlage an sich steuerneutral umgesetzt ist. Es also nicht zu einer Erhöhung der Steuereinnahmen kommt. Halter und Halterinnen von Elektrofahrzeugen zahlen nach wie vor weniger Steuern, da nur nach Gesamtgewicht besteuert wird beziehungsweise erhalten bei Fahrzeugen zum Sachtransport nach Nutzlast einen Rabatt.</p> <p>Allerdings werden die leichten Nutzfahrzeuge im Verhältnis zu stark besteuert. Das Gewerbe ist auf ihre Nutzlast angewiesen, die Fahrzeuge fahren aber relativ wenig Kilometer und sind oftmals den ganzen Tag stationär. Ein Malergeschäft beispielsweise muss sein Material am Morgen zur Baustelle transportieren können, das Fahrzeug ist danach aber tagsüber stationär und belastet die Strasseninfrastruktur weniger stark als schwerere Nutzfahrzeuge. <i>Der KGV SO fordert deshalb, eine Senkung der Steuer nach Nutzlast auf 0.3 Franken pro Kilogramm.</i></p>
4.2	<p><i>Emissionsfreie Fahrzeuge sollen gemäss Gesetzgebungsauftrag weniger stark besteuert werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.</i></p>

Sind Sie damit einverstanden, dass leichte und schwere Motorwagen und Motorräder/Kleinmotorräder mit emissionsfreiem Antrieb (E-Fahrzeuge) nur nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) besteuert werden?		
8 JA / 66%	4 NEIN / 33% (ACS, SOHK, Portmann, Bütikofer)	VCS keine Angabe
Bemerkungen:		
<p>ASTAG: 4.2. muss auch für die unter 3.1 erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, gelten. Es stellt sich grundsätzlich die Frage, warum man nicht der Einfachheit halber alle Fahrzeuge nach Normleistung besteuert und für emissionsfreie Fahrzeuge einen Rabatt gewährt</p> <p>ACS: Der Gesetzgebungsauftrag ist über die Treibstoffabgaben schon erfüllt, da auf elektrischer Energie entsprechende Abgaben nicht anfallen. Der Auftrag kann ohne weitere Folgen abgeschrieben werden.</p> <p>IGS: 4.2. muss auch für die unter 3.1 erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, gelten. Einige Mitglieder der IG können sich auch eine Motorfahrzeugsteuer auf der Basis der Normleistung in kW, abzüglich Rabatt vorstellen.</p> <p>Bütikofer: Emissionsfreie Fahrzeuge nutzen die Strassen auch ab und belasten die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuantrieb und Strassenbelagabtrag. Auch diese el. Fahrzeuge können mit reduziertem Tarif von 80% besteuert werden.</p> <p>GRÜNE: Die Bevorzugung ist als Lenkung in Richtung emissionsfreien Antrieben zu begrüssen, wobei evtl. "emissionsfrei" noch zu präzisieren wäre: Z.B. wasserstoffangetriebene Fahrzeuge emittieren (unschädlichen) Wasserdampf. Emissionsfrei ist ein Betrieb nur, wenn der eingesetzte Energieträger (Strom, H₂) fossilfrei erzeugt wird. Weitere Emissionen wie Reifenabrieb und Lärm lassen sich aber nicht verhindern. Zudem sind die vor- und nachgelagerten Emissionen nicht miteingeschlossen. Wir schlagen deshalb vor, statt ".... mit emissionsfreiem Antrieb (E-Fahrzeuge)....." zu schreiben ... " DIE IM BETRIEB KEINE SCHÄDLICHEN ABGASE EMITTIEREN.... "</p> <p>MITTE: Damit ein ökologischer Anreiz besteht, müssen E-Fahrzeuge einen Vorteil in der Besteuerung erhalten. Durch das Weglassen des Kriteriums der Leistung wird berücksichtigt, dass dieses keine Korrelation mit der Umwelt- und Strassenbelastung hat.</p> <p>VCS: Die Bevorzugung ist als Lenkung in Richtung emissionsfreien Antrieben zu begrüssen, wobei evtl. "emissionsfrei" noch zu präzisieren wäre: Z.B. wasserstoffangetriebene Fahrzeuge emittieren (unschädlichen) Wasserdampf. Emissionsfrei ist ein Betrieb nur, wenn der Energieträger (Strom, H₂) fossilfrei erzeugt wird. Zudem ist die Frage zu klären, inwieweit Lärm in diesem Zusammenhang als Emission zählt, denn beinahe jedes motorisierte Fahrzeug verursacht Lärm (mit Ausnahme von E-Velos und gewisser E-Trendfahrzeuge).</p> <p>SOHK: Diese neue Regelung widerspricht dem Grundsatz einer antriebsneutralen Besteuerung und ist deshalb abzulehnen. Für die Abnutzung der Strassen ist vor allem das Gewicht entscheidend. Zudem wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen können.</p> <p>KGVSO: Der KMU- und Gewerbeverband begrüsst, dass Elektro-Fahrzeuge nicht mehr steuerbefreit sein sollen. Auch sie belasten die Strasseninfrastruktur und sollen sich an der Finanzierung ebendieser beteiligen. Der Trend weg von den Verbrennungsmotoren hin zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen hat sich in den vergangenen Jahren akzentuiert. Eine vollständige Steuerbefreiung zur Förderung der Elektrofahrzeuge war lange Zeit sinnvoll, ist nun aber nicht mehr angebracht. Schweizweit ist Solothurn der einzige Kanton, in dem Elektrofahrzeuge komplett von der Steuerpflicht befreit sind. Bei einer Beibehaltung dieser Steuerbefreiung fehlen dem Kanton schon bald wichtige finanzielle Mittel für das Solothurner Strassennetz.</p>		

5.	§ 17 Gesellschaftswagen		
5.1	Sind Sie damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen neu nach Nutzlast in Kilogramm (kg) und nicht mehr nach Anzahl Sitzplätze besteuert werden?		
	9 JA / 69.7%	4 NEIN / 30.7% (ASTAG, ACS, IGS, Portmann)	
	Bemerkungen:		
	<p>ASTAG, IGS: Die Berechnung nach Anzahl Sitzplätze ist zielführender. Die Berechnung nach Nutzlast ist für spezialisierte Personentransporte, z.B. Rollstuhltransport, Behindertentransporte, "Nischenangebote" etc. im Vergleich teurer. Ein Wechsel zur Nutzlastbesteuerung vergrößert zudem den administrativen Aufwand bei den Unternehmen.</p> <p>ACS: Die Berechnung nach Nutzlast ist für spezialisierte Personentransporte, z.B. Rollstuhltransport, Behindertentransporte, "Nischenangebote" etc. wesentlich teurer.</p>		
5.2	Sind Sie damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden?		
	10 JA / 83.4	2 NEIN / 16.6% (ACS, SOHK)	Portmann keine Angabe
	Bemerkungen:		
	<p>ASTAG, IGS: 5.2 muss auch für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, gelten.</p> <p>ACS: Der Gesetzgebungsauftrag ist über die Treibstoffabgaben schon erfüllt und kann ohne weitere Folgen abgeschrieben werden. Auf elektrischer Energie fallen entsprechende Abgaben nicht an.</p> <p>Bütikofer: Emissionsfreie Fahrzeuge nutzen die Strassen auch ab und belasten die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuantrieb und Strassenbelagabtrag.</p> <p>SOHK: Diese neue Regelung widerspricht dem Grundsatz einer antriebsneutralen Besteuerung und ist deshalb abzulehnen. Für die Abnutzung der Strassen ist vor allem das Gewicht entscheidend. Zudem wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen können.</p> <p>SP: Die SP unterstützt es, auch weitere Antriebe mit einer Netto-Null Bilanz, wie Biogas-Antriebe, als emissionsfrei zu klassieren und zu einem reduzierten Tarif zu besteuern.</p>		
6.	§ 18 Motorfahrzeuge zum Sachtransport		
6.1	Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge zum Sachtransport (leichte und schwere Motorwagen, Sattelmotorfahrzeuge, Sattelschlepper) weiterhin nach Nutzlast in Kilogramm (kg) besteuert werden?		
	12 JA / 92.4%	1 NEIN / 7.6% (Portmann)	
	Bemerkungen:		
	<p>ASTAG, IGS: Für die Definition der Nutzlast bei Sattelmotorfahrzeugen bedarf es einer zusätzlichen Erklärung/Angaben/Erläuterungen.</p> <p>GLP: Aufgrund des höheren Leergewichtes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ergibt sich eine geringere Nutzlast für die betroffene Fahrzeugkategorie. Dieser erhebliche Mindernutzen macht sich in einer sehr zögerlichen Dekarbonisierung bei diesen</p>		

	Fahrzeugen bemerkbar. Der Mindernutzen durch die geringere Nutzlast wird mit den beantragten 20% Rabatt nur ungenügend aufgefangen wird. <i>Antrag: Besteuerung nach Nutzlast +30% Rabatt</i>		
6.2	Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrzeuge zum Sachentransport mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden?		
	8 JA / 66%	4 NEIN / 33% (Portmann, SOHK, FDP, ACS)	GLP keine Angabe
	<p>Bemerkungen:</p> <p>ASTAG, IGS: 6.2 muss auch für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, gelten.</p> <p>ACS: Der Gesetzgebungsauftrag ist über die Treibstoffabgaben schon erfüllt, da auf elektrischer Energie entsprechende Abgaben nicht anfallen. Der Auftrag kann ohne weitere Folgen abgeschrieben werden.</p> <p>Bütikofer: Emissionsfreie Fahrzeuge nutzen die Strassen auch ab und belasten die Umwelt mit Feinstaub durch Pneumabtrieb und Strassenbelagabtrag.</p> <p>FDP: Im Gegenzug fordern die FDP. Die Liberalen eine Erhöhung des Rabatts für Motorfahrzeuge zum Sachentransport mit emissionsfreiem Antrieb <i>von 20 % auf 33 %</i>. Begründung: die Transportunternehmungen sehen sich vermehrt vom Zwang der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge konfrontiert, einerseits um an Submissionen überhaupt teilnehmen zu können, andererseits um die Ökologie-Ziele ihrer Lieferanten zu erfüllen. Obwohl diese Fahrzeuge im Betrieb – unter bestimmten Umständen – günstiger sind als herkömmliche LKW – ist deren Anschaffung sehr teuer. Zudem sind gemäss Studienergebnisse die emissionsfreien LKWs nur rentabel, wenn sie nicht bis zum zulässigen Höchstgewicht beladen werden, weshalb mit einem höheren Rabatt diese Nachteile teilweise ausgeglichen werden können.</p> <p>GLP: Aufgrund des höheren Leergewichtes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ergibt sich eine geringere Nutzlast, die mit den beantragten 20% Rabatt nur ungenügend aufgefangen wird. <i>Antrag: Besteuerung nach Nutzlast +30% Rabatt</i></p> <p>SOHK: Diese neue Regelung widerspricht dem Grundsatz einer antriebsneutralen Besteuerung und ist deshalb abzulehnen. Für die Abnutzung der Strassen ist vor allem das Gewicht entscheidend. Zudem wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen können.</p>		
7.	§ 19 Pauschalsteuer		
7.1	Sind Sie damit einverstanden, dass dreirädrige Motorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge und Leichtmotorfahrzeuge neu zukünftig pauschal besteuert werden?		
	12 JA / 92.4%	0 NEIN	1 / 7.6% keine Stellungnahme ASTAG
	<p>Bemerkungen:</p> <p>VCS: Der VCS regt an, motorisierte Trendfahrzeuge in diese Kategorie aufzunehmen (also bspw. E-Trottinets, Segways usw.).</p>		

7.2	Sind Sie damit einverstanden, dass pauschalbesteuerte Motorfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden?		
	8 JA / 61.5%	4 NEIN / 30.7% (ACS, FDP, SOHK, Portmann)	1 / 7.6% keine Stellungnahme ASTAG
	Bemerkungen:		
	<p>ACS: Der Gesetzgebungsauftrag ist über die Treibstoffabgaben schon erfüllt, da auf elektrischer Energie entsprechende Abgaben nicht anfallen. Der Auftrag kann ohne weitere Folgen abgeschrieben werden.</p> <p>IGS: 7.2 muss auch für die unter 3.1. erwähnten Kategorien, welche emissionsfrei betrieben werden, gelten.</p> <p>Bütikofer: Emissionsfreie Fahrzeuge nutzen die Strassen auch ab und belasten die Umwelt mit Feinstaub durch Pneuabrieb und Strassenbelagabtrag.</p> <p>SOHK: Diese neue Regelung widerspricht dem Grundsatz einer antriebsneutralen Besteuerung und ist deshalb abzulehnen. Für die Abnutzung der Strassen ist vor allem das Gewicht entscheidend. Zudem wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen können.</p>		
8.	§ 24 Bemessungsgrundlagen Schiffe		
8.1	Sind Sie damit einverstanden, dass Schiffe mit Wasserplatz und Domizilschiffe (Schiffe ohne Wasserplatz) nach dem gleichen Prinzip (Normleistung des Motors in Kilowatt (kW)) besteuert werden?		
	10 JA / 77%	0 NEIN	3 / 23% keine Stellungnahme ASTAG, ACS, IGS
	Bemerkungen: keine		
8.2	Sind Sie damit einverstanden, dass der Steuersatz für Domizilschiffe tiefer ist als der Steuersatz für Schiffe mit Wasserplatz?		
	6 JA / 46.1%	4 NEIN / 30.7% (GLP, Grüne, VCS, Portmann)	3 / 23% keine Stellungnahme ASTAG, ACS, IGS
	Bemerkungen:		
	<p>GLP: Eine Unterscheidung bei der Besteuerung von Schiffen oder Motorfahrzeugen nach der Art wo diese "parkiert" sind, ist völlig sachfremd. Es gibt absolut keinen Grund mehr, die beiden Schiffskategorien unterschiedlich zu besteuern. Auch Park- und Abstellplätze bei anderen Motorfahrzeugen sind limitiert.</p> <p><i>Antrag: Domizilschiffe und Standortschiffe sind identisch zu besteuern.</i></p> <p>GRÜNE/VCS: Domizilschiffe können ebenso oft oder öfter zum Einsatz kommen, als Schiffe mit Wasserplatz. Der Vorteil der Wasserplatzschiffe wird mit den Wasserplatzgebühren ausgeglichen.</p>		

	<p>SOHK: Hingegen soll der Nachteil des fehlenden Wasseranlageplatzes aufgrund des beschränkten Angebots im Kanton durch einen leicht reduzierten Steuertarif ausgeglichen werden.</p> <p>SP: Ja, da für den Anhänger schon eine Steuer gezahlt wurde, ist dieser tiefere Satz gerechtfertigt.</p>		
8.3	Sind Sie damit einverstanden, dass Schiffe mit emissionsfreiem Antrieb zu einem reduzierten Tarif von 80% besteuert werden?		
	7 JA / 53.8%	3 NEIN / 23% (FDP, SOHK, Portmann)	3 / 23% keine Stellungnahme ASTAG, ACS, IGS
	<p>Bemerkungen:</p> <p>FDP: Mit denselben Überlegungen wie zu § 16 Abs. 2 fordern wir auch die Streichung dieses Absatzes.</p> <p>SOHK: Diese neue Regelung widerspricht dem Grundsatz einer antriebsneutralen Besteuerung und ist deshalb abzulehnen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht wäre eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen effizienter als Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern und dabei Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen können.</p> <p>SP: Die SP unterstützt, auch weitere Antriebe wie Biogas-Antriebe als emissionsfrei zu klassieren und zu einem reduzierten Tarif zu besteuern.</p>		
9.	§ 26 Übertragung von Kontrollschildern		
	Sind Sie damit einverstanden, dass Kontrollschilder zukünftig gebührenpflichtig auf eine andere Halterin oder einen anderen Halter übertragen werden können?		
	11 JA / 84.6%	0 NEIN	2 / 15.3% keine Stellungnahme Portmann, Grüne
	<p>Bemerkungen: ACS, IGS</p> <p>ACS/IGS: Für einen Halterwechsel innerhalb einer Familie sollte die Gebühr spürbar reduziert sein.</p> <p>KGVS: Der KGV SO begrüsst, dass die Vorlage auch eine vereinfachte, kundenfreundliche Übertragbarkeit von Kontrollschildern auf einen anderen Halter oder eine andere Halterin vorsieht.</p> <p>SVP: mit Rabatt für Übertragung innerhalb Familie und tiefere Gebühren</p>		

B. Ihre übrigen Bemerkungen

10.	Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder. Vielen Dank.
Paragraph und Abschnitt	Bemerkungen Änderungsantrag (Textvorschlag)

ASTAG: Der Auftrag zur Ökologisierung besteht durch die Abgaben auf Benzin- und Dieseltreibstoffen schon heute; diese entfallen bei den Elektrofahrzeugen! Dieser Auftrag könnte als erledigt abgeschrieben werden. Eine Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge befürworten wir. Alle emissionsfreien Antriebsarten (Akku, Wasserstoff und E-Fuel) sind gleich zu besteuern. Die Unterstellung unter den kantonalen Gebührentarif unterstützen wir.

ACS: Veteranenfahrzeuge (mit entsprechendem Eintrag im Fahrzeugausweis) sind auf eine Fahrleistung von max. 3000km pro Jahr limitiert und sollten demnach einen markanten Steuerrabatt erhalten.

IGS: Im Grundsatz sind die Vorschläge für die Mehrheit der Organisationen, welche der IG Strasse Solothurn angeschlossen sind, umsetzbar. Folgende Punkte sind u. E. zu beachten: Im Kanton Solothurn sind bisher 2 Vorlagen zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuern abgelehnt worden. Der Auftrag zur Ökologisierung ist durch die Abgaben auf Benzin- und Dieseltreibstoffen schon heute erfüllt, da diese auf Elektrofahrzeugen entfallen. Eine zusätzliche Ökoabgabe darf demzufolge hinterfragt werden! Die Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge befürworten wir ausdrücklich. Wir erwarten, dass alle emissionsfreien Antriebsarten (Akku, Wasserstoff und E-Fuel) im Bereich der Abgaben gleichbehandelt werden. Die Unterstellung unter den kantonalen Gebührentarif unterstützen wir. Geprüfte Veteranenfahrzeuge (mit entsprechendem Eintrag im Fahrzeugausweis) sind auf eine Fahrleistung von max. 3000km pro Jahr limitiert und sollten demnach einen entsprechenden Steuerrabatt erhalten.

EVP: § 16 - 19: Wie man auf die Ansätze gekommen ist, ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. (Dies müsste aus unserer Sicht noch genauer begründet werden.)

§ 20 - 21: Auch hier sind für uns die Ansätze nicht nachvollziehbar. Aus unserer Sicht wären gerundete Pauschalbeträge logischer und einfacher.

Beim aktuellen Ansatz wird lediglich das Halten eines Fahrzeuges, nicht aber die Benutzung besteuert. Viel entscheidender, wie sehr Strasse und Umwelt belastet werden, sind aber die gefahrenen Kilometer. Aus Sicht der EVP sollte dieser Aspekt irgendwie auch in der Besteuerung mitberücksichtigt werden.

Bütikofer: Beschlussesentwurf 1: Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer
2.1. Motorfahrzeuge

1 Fahrzeuge zum Personentransport werden nach Gesamtgewicht in Kilogramm (kg) und Normleistung in Kilowatt (kW) besteuert. Die Steuer beträgt für

§ 16 a) Kleinmotorräder und Motorräder pro kg 0.2275 und pro kW 0.6 Franken

--> **Gewichtsfaktor auf 0.22 reduzieren. 2 Kommastellen reichen.**

§ 16 b) leichte und schwere Motorwagen pro kg 0.1075 und pro kW 1.2 Franken

--> **Gewichtsfaktor auf 0.11 reduzieren. 2 Kommastellen reichen.**

2 Motorfahrzeuge zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb werden nur nach Gesamtgewicht besteuert.

--> **Streichen und ersetzen durch:**

2 Motorfahrzeuge zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb werden zu reduziertem Tarif von 80% des berechneten Betrags besteuert.

§ 16 Ziffer 3 **neu**

3 Die berechnete Steuer ist auf den nächsten Franken zu runden. --> **Neu**

FDP:

Nachdem die Bestrebungen zur Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen für die Erhebung der Motorfahrzeugbesteuerung auf Bundesebene gescheitert sind, drängt sich die Aktualisierung des Gesetzes auf. Wir begrüßen die damit verbundene Umsetzung des von Mark Winkler eingegebenen Auftrags «Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge». Weiter unterstützen wir das verfolgte Ziel, mit den vorgesehenen Gebühren die heutigen Einnahmen nicht zu erhöhen, sondern stabil zu halten. Nachvollziehbar und konsequent ist die Überführung der Gebühren des Strassenverkehrs in den kantonalen Gebührentarif. Wir danken für die in der Botschaft nachvollziehbaren Erwägungen zur Bemessungsgrundlage. Kritischer sehen wir die starke Gewichtung der Ökologisierung. Die Förderung von Fahrzeugen mit umweltfreundlicherer

Technologie soll vor allem über die Besteuerung (und Rückvergütung) der effektiv emittierten Schadstoffe erfolgen und nicht durch eine vorbehaltlos geschuldete Steuer, die unabhängig von der tatsächlich erfolgten km-Leistung erfolgt. So stehen wir zum Beispiel den recht happigen Erhöhungen der Steuern für Lieferwagen und leichte Motorwagen skeptisch gegenüber.

Gebührentarif: Mit Ausnahme zu § 73^{sexies} Abs. 2 haben wir dazu keine Bemerkungen. § 73^{sexies} i.V. mit § 27 Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffsteuer und mit Hinweis auf die Botschaft zu § 27 fordern die FDP. Die Liberalen, dass in den Abs. 2, 3 und 4 klar sein muss, dass es sich um ein Mindestangebot handeln muss.

Baumeisterverband: Brief

Grundsätzlich ja zur Totalrevision

Steuerbefreiung von 20% für kritisch...E-Fuels

Grundsätzlich begrüsst wird Feststellung, dass Fahrzeuge zum Sachentransport wie bisher nach Nutzlast besteuert werden.

Rechnen mit Verteuerung bis 26%- kritisch

GRÜNE/VCS:

§16

Sogenannte Quads sind wie Motorräder, nicht wie Motorwagen zu besteuern. Begründung: Es handelt sich dabei um reine Sportgeräte.

§19

Motorschlitten sind wie Motorräder zu besteuern. Begründung: Es handelt sich dabei um reine Sportgeräte.

MITTE: Uns erscheint die vorgeschlagene Regelung sehr ausgereift. Es ist klar, dass bei den Bemessungsgrundlagen der Steuern durchaus auch andere Kriterien möglich gewesen wären. Im Hinblick darauf, dass einerseits das Steuersubstrat gesichert und andererseits eine Ökologisierung angestrebt werden muss, liegt hier ein gut überlegter Gesetzesentwurf vor.

SOHK: Die Solothurner Handelskammer begrüsst die Stossrichtung der Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer, alle Fahrzeuge unabhängig von ihrer Antriebsart zu besteuern und so den kantonalen Beitrag zur Finanzierung der Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten auch in Zukunft sicherzustellen. Wie weit die MFK-Besteuerung einen zusätzlichen Anreiz zur Reduktion der CO₂-Emissionen enthalten soll, ist eine politische Frage. Grundsätzlich ist eine allgemeine Lenkungsabgabe auf CO₂-Emissionen volkswirtschaftlich effizienter als Massnahmen in einzelnen Bereichen wie bei der Motorfahrzeug- und Schiffbesteuerung.

Eine allgemeine CO₂-Steuer ist technologieneutral, setzt einen einheitlichen Preis für CO₂-Emissionen und schafft so einen Anreiz für alle Wirtschaftsakteure, ihre Emissionen dort zu reduzieren, wo es am kostengünstigsten ist. Dies führt zu einer effizienten Allokation der Ressourcen, da die Emissionen dort reduziert werden, wo die Kosten am niedrigsten sind. Einzelmassnahmen, die spezifische emissionsfreie Technologien fördern, können Marktverzerrungen und Ineffizienzen verursachen.

SP: Für die SP Kt. Solothurn ist die Bandbreite gewisser Gebühren im Paragraf 73^{septies} ungewöhnlich breit, so zum Beispiel für Ausnahmen und Sonderbewilligungen oder in 73^{novies} für Verfügungen des Amtes. Die SP könnte sich vorstellen, hier die Bandbreite zu reduzieren.

KGVS: Der KGV SO begrüsst es grundsätzlich, dass die Systematik der Gesetze, Erlasse und Gebühren vereinfacht werden soll. Auch die Umbenennung der Motorfahrzeugkontrolle in ein zeitgemässes Strassenverkehrsamt des Kantons Solothurn ist im Sinne des Verbandes.

Gebührentarif: Der KGV SO begrüsst es, dass der grosse Teil der Gebühren mit dieser Vorlage gesenkt werden

SVP:

1. Grundsätzlicher Verzicht auf allg. Steuererhöhung

Antrag: die Vorlage sei so auszugestalten, dass Mehreinnahmen über dem heutigen Einnahmenniveau an die Steuerpflichtigen rückerstattet werden.

2. Unbedingter Verzicht auf Steuererhöhungen im Einzelfall
Vorlage familien- und gewerbefeindlich

Antrag: Die Vorlage ist so auszugestalten, dass die einzelnen Steuerpflichtigen steuerlich nicht zusätzlich belastet werden.

3. Keine Privilegierung von Elektrofahrzeugen und keine unnötige Ökologisierung

Antrag: auf eine Privilegierung der E-Fahrzeuge sei zu verzichten, vielmehr sei der gleiche Rabatt von 20% an folgende Inhaberinnen und Inhaber von Fahrzeugen zu gewähren: AHV/IV Rentner, Familien, Handwerker und Gewerbetreibende, Veteranenfahrzeuge

4. Verzicht auf Gebührenerhöhung

Antrag: Auf eine Gebührenerhöhung ist zu verzichten.

5. Freie Übertragbarkeit von Nummernschildern

Antrag: Die Übertragungsgebühren sind angemessen zu reduzieren. Bei Übertragung innerhalb der Familie sei ein Übertragungsrabatt zu gewähren.

6. Gloorreiches Schuldeingeständnis des Regierungsrats

Antrag: Die kondiktionsrechtlich noch nicht verjährten Rückforderungsansprüche sind auf erstes Gesuch der Betroffenen hin zu erfüllen und die entsprechenden Steuern und Gebühren sind umgehend den darum ersuchenden Bürgerinnen und Bürgern unbürokratisch zurückzuerstatten.

Portmann: Grundsätzlich sind für die Motorfahrzeugsteuern sämtliche Kosten im Strassenbereich zu verrechnen. Diese sind aber verursachergerecht anzulegen. Eine Subventionierung hat in diesem Bereich nichts, aber auch gar nichts zu suchen, dafür bieten die effektiven Steuern genug Spielraum (und wird auch massiv ausgenutzt). Verursachergerecht ist dabei grundsätzlich das Gesamtgewicht (je schwerer das Fahrzeug, desto grösser die Kosten bei sämtlichen Bauwerken im Strassenbereich). Aus diesem Grund dürfen die schwersten Fahrzeuge auch in keinem Fall massiv entlastet werden. Gleichzeitig ist noch folgendes zu beachten; in unserem Kanton fahren sehr viele Lastwagen mit einem Zugfahrzeug mit SO-Kennzeichen und Aufliegern mit TI-Kennzeichen. Diese mutmasslich, weil bereits heute der Kanton TI tiefere Besteuerungen kennt. Daher sollte noch ein weiterer Punkt aufgenommen werden, wie z.B. wenn ein Auflieger mehr als 3 oder 4 Nächte pro Woche im Kanton SO abgestellt wird, muss die Zulassung auch im Kanton SO erfolgen. Da in diesem Gewerbe eine Tourenplanung erstellt wird, ist der Erfassungs- und Kontrollaufwand unerheblich.

