

1. Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer

2. Änderung des Gebührentarifs

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

Vernehmlassungsentwurf

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Justizkommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	5
1. Ausgangslage.....	7
1.1 Erledigung parlamentarischer Aufträge	7
1.1.1 Auftrag Fraktion Grüne: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer.....	7
1.1.2 Auftrag Mark Winkler (FDP.Die Liberalen): Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge	7
1.1.3 Projektstart der Totalrevision	8
1.2 Ziele der Totalrevision	8
1.2.1 Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer	8
1.2.2 Übersicht über die Bemessungsgrundlagen der Motorfahrzeugsteuer in der Schweiz....	9
1.2.3 Abschaffung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen	10
1.2.4 Sicherstellung der Steuerertragsstabilität	10
1.2.5 Aktualisierung der Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe.....	13
1.2.6 Umbenennung der Motorfahrzeugkontrolle (MFK)	13
1.3 Fahrzeugbestand im Kanton Solothurn	14
1.3.1 Aktueller Fahrzeugbestand	15
1.3.2 Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands im Kanton Solothurn	15
1.3.3 Entwicklung des Bestandes nach Fahrzeugkategorien	16
1.3.3.1 Personenwagen	16
1.3.3.2 Schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport	17
1.3.3.3 Leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport	17
1.3.3.4 Motorräder	18
1.3.3.5 Gesellschaftswagen	18
1.4 Neukonzeption der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer	19
1.4.1 Anwendbare Bemessungsgrundlagen.....	19
1.4.2 Tarifausgestaltung	22
1.4.2.1 Differenzierung der Tarife nach Fahrzeugkategorie	22
1.4.2.2 Fixe oder variable Tarife	22
1.4.3 Variantenprüfung.....	23
1.4.3.1 Gesamtgewicht.....	23
1.4.3.2 Leistung	23
1.4.3.3 Kombination Gesamtgewicht und Leistung	24
1.4.3.4 CO ₂ -Ausstoss (g CO ₂ /km)	24
1.4.4 Entscheid Neukonzeption.....	25
1.5 Schiffe	28
1.6 Vernehmlassungsverfahren	29
2. Verhältnis zur Planung	29
3. Auswirkungen.....	29
3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen	29
3.2 Vollzugsmassnahmen	30
3.3 Auswirkungen für die Kunden und Kundinnen des Strassenverkehrsamtes	30
4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage	30
4.1 Beschlussesentwurf 1: Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer.....	30
4.2 Beschlussesentwurf 2	42
4.2.1 Änderung des Gebührentarifs (GT)	42
4.2.2 Aufhebung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (MFK-Verordnung; BGS 614.62).....	50
5. Rechtliches	50
6. Antrag.....	50

Beilagen

Beschlussesentwurf 1 (Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer)

Beschlussesentwurf 2 (Gebührentarif)

Kurzfassung

Das Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961 (BGS 614.61), das Gesetz über die Schiffssteuer vom 28. September 1980 (BGS 614.81) und die Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (BGS 614.62) müssen aufgrund von zwei parlamentarischen Aufträgen revidiert werden. Erstens soll die Motorfahrzeugsteuer unter Berücksichtigung ökologischer Kriterien festgelegt werden. Zweitens soll die Steuerbefreiung für Elektro- und Solarfahrzeuge abgeschafft werden.

Die geltende Gesetzgebung ist in vielen Belangen völlig veraltet und muss sowohl formell als auch inhaltlich aktualisiert werden. Das Gesetz über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder (MFK-Gesetz) und die kantonsrätliche Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (MFK-Verordnung) sowie das Gesetz über die Schiffssteuer (Schiffssteuergesetz) werden in einem einzigen Gesetz zusammengefasst. Der Gebührenteil der MFK-Verordnung wird in den kantonalen Gebührentarif vom 8. März 2016 (GT; BGS 615.11) überführt. Zusätzlich erlässt der Regierungsrat eine Verordnung für Ausführungsbestimmungen, die nicht in einem Gesetz geregelt sein müssen.

Die Gesetzesrevision verfolgt eine Sicherstellung der bisherigen Einnahmen aus der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer. Die Steuereinnahmen werden somit nicht erhöht. Dies hat Auswirkungen auf die Strassenrechnung. Gemäss der längerfristigen Prognose auf der Basis der Zahlen von 2022 wird die Strassenrechnung in den Jahren 2028/2029 keinen positiven Saldo mehr aufweisen. Dies selbst dann, wenn keine Umfahrungsprojekte in Angriff genommen werden.

Mit der Totalrevision werden folgende Ziele verfolgt:

- Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer durch neue Bemessungsgrundlagen für Fahrzeuge zum Personentransport. Diese Fahrzeuge werden neu nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert. Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb (Elektrofahrzeuge) werden nur nach Gesamtgewicht besteuert. Da die emissionsfreien Fahrzeuge kein CO₂ ausstossen, wird auf die Besteuerung der Leistungskomponente verzichtet. Die Hubraumbesteuerung für Fahrzeuge zum Personentransport wird abgeschafft.
- Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektro- und Solarfahrzeuge und Schaffung von Bemessungsgrundlagen für die Besteuerung von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb.
- Beibehaltung der Besteuerung von Fahrzeugen zum Sachentransport nach Nutzlast. Die Pauschalbesteuerung für Anhänger und bisher pauschalbesteuerte Fahrzeuge wird ebenso beibehalten. Schaffung eines Rabatts für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb.
- Änderung der Bemessungsgrundlage zur Besteuerung von Gesellschaftswagen von Anzahl Sitzplätzen zu Nutzlast. Schaffung eines Rabatts für Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb.
- Änderung der Besteuerung von Domizilschiffen und Abschaffung der Grundsteuer für Standortschiffe. Schaffung eines Rabatts für Schiffe mit emissionsfreiem Antrieb.
- Vereinfachte, kundenfreundliche Übertragbarkeit von Kontrollschildern auf einen anderen Halter oder eine andere Halterin.

- Regelung der Motorfahrzeug- und Schiffssteuern in einem einzigen Gesetz. Dieses ist zeitgemäss und leicht verständlich. Die bestehenden Bestimmungen werden aktualisiert.
- Aufnahme der Gebühren in den kantonalen GT. Mit dieser Änderung des GT sind alle Gebühren der kantonalen Verwaltung in einem einzigen Erlass geregelt.
- Die Bezeichnung «Motorfahrzeugkontrolle» entspricht nicht mehr dem gesamten Tätigkeitsbereich des Amtes und ist veraltet. Das Amt wird in «Strassenverkehrsamt» umbenannt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer und über die Änderung des Gebührentarifs (GT; BGS 615.11).

1. Ausgangslage

Die Totalrevision der Steuergesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe wurde durch zwei Aufträge aus dem Kantonsrat ausgelöst.

1.1 Erledigung parlamentarischer Aufträge

1.1.1 Auftrag Fraktion Grüne: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer

Am 27. März 2019 reichte die Fraktion Grüne folgenden Auftrag ein: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Damit wurde der Regierungsrat beauftragt, dem Kantonsrat einen Gesetzesvorschlag vorzulegen für eine Motorfahrzeugsteuer, welche sich am Übereinkommen von Paris vom 5. Oktober 2016, und somit dem Ziel, die globale Erwärmung deutlich unter 2°C und wenn möglich unter 1.5°C zu halten, orientiert. Dabei soll deutlich stärker als heute das Ziel einer massiven Reduktion des CO₂-Ausstosses durch die im Kanton Solothurn zugelassenen Motorfahrzeuge verfolgt werden.

In der Begründung des Auftrages wird erwähnt, dass der Kanton mittels der Motorfahrzeugsteuer einen Beitrag zur Umstellung auf nicht-fossile Treibstoffe leisten und Anreize für eine möglichst ökologische Fahrzeugflotte setzen soll. Dabei dürfen die Anreize nicht den Finanzierungszweck der Motorfahrzeugsteuer gefährden. Von einer vollständigen Befreiung für CO₂-freie Fahrzeuge sei dabei abzusehen, da diese auch die öffentliche Strasseninfrastruktur benötigen.

Der Regierungsrat erklärte den Auftrag mit geändertem Wortlaut erheblich. Er verwies auf die Motion 19.3513 von Nationalrat Stefan Müller-Altermatt «Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung» vom 9. Mai 2019. Sofern keine bundesrechtliche Lösung zur Harmonisierung und Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer geplant werde, wird der Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage für eine ökologische Motorfahrzeugsteuer beauftragt.

Der Kantonsrat erklärte den Auftrag der Fraktion Grüne am 28. Januar 2020 erheblich.

1.1.2 Auftrag Mark Winkler (FDP.Die Liberalen): Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge

Am 6. Juli 2021 reichte Mark Winkler (FDP.Die Liberalen) folgenden Auftrag ein: Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge. In der Begründung führte er aus, dass die Förderung der elektrisch betriebenen Motorfahrzeuge bis jetzt Sinn gemacht habe. In der Zwischenzeit lägen E-Fahrzeuge im Trend und seien breit akzeptiert. Die Strasseninfrastruktur werde zu einem grossen Teil von der Motorfahrzeugsteuer finanziert. Elektrofahrzeuge nutzen die Strassen auch und sollen sich somit auch an deren Finanzierung beteiligen. Mit der wachsenden Anzahl von E-Fahrzeugen fehlen dem Kanton in Zukunft wichtige Mittel, um das Strassennetz zu finanzieren.

Der Regierungsrat erklärte den Auftrag ebenfalls mit Hinweis auf die Motion von Nationalrat Stefan Müller-Altermatt mit geändertem Wortlaut erheblich und verwies dabei auf den noch hängigen Auftrag der Fraktion Grüne. Der Regierungsrat wies schon damals in der Stellungnahme zum Auftrag darauf hin, dass zukünftig alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart zu besteuern seien und ein Fahrzeug mit einem emissionsfreien Antrieb immer weniger Steuern zahlen soll als ein Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor.

Der Kantonsrat erklärte den Auftrag von Mark Winkler am 11. Mai 2022 erheblich.

1.1.3 Projektstart der Totalrevision

Die Motion von Nationalrat Stefan Müller-Altermatt zur Harmonisierung und Ökologisierung wurde vom Bundesrat am 14. September 2019 zur Ablehnung beantragt. Der Nationalrat nahm die Motion am 16. Juni 2021 an. Am 31. Mai 2022 lehnte der Ständerat die Motion ab. Die Festlegung der Motorfahrzeugsteuer ist und bleibt eine Kompetenz der Kantone. Eine bundesrechtliche Regelung zu diesem Thema ist nicht zu erwarten.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn beschloss mit RRB Nr. 2022/1582 vom 24. Oktober 2022 den Projektstart der Totalrevision der Gesetzgebung über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer zur Erledigung der zwei erheblich erklärten Aufträge des Kantonsrats.

Die Verantwortung für das Gesetzgebungsprojekt obliegt dem Bau- und Justizdepartement. Die Projektleitung wird durch die Motorfahrzeugkontrolle sichergestellt. Die Gesetzgebungsarbeiten werden von einer Begleitgruppe als «Sounding Board» begleitet. Die Begleitgruppe besteht aus Vertretern aller Kantonsratsfraktionen, aus Vertretern der Verkehrsverbände (VCS und TCS), des Autogewerbeverbands (AGVS) und des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG). Verwaltungsintern wird eine Projektgruppe zusammengestellt, die punktuell in das Projekt einbezogen wird. Die wissenschaftlichen Grundlagen wurden von der Firma Ecoplan in Bern erarbeitet.

1.2 Ziele der Totalrevision

Mit der Totalrevision der MFK-Gesetzgebung werden mehrere Ziele verfolgt: Erstens soll die Motorfahrzeugsteuer eine stärkere ökologische Lenkungswirkung erzielen, damit die durch den Strassenverkehr verursachten CO₂-Emissionen reduziert werden. Zweitens sollen alle Fahrzeuge unabhängig von ihrer Antriebsart besteuert werden. Damit soll auch die Steuerbefreiung für Solar- und Elektrofahrzeuge abgeschafft werden. Um vor dem Hintergrund des Wachstums bei Alternativantrieben ausreichend Mittel für den Unterhalt des Strassennetzes zu sichern, soll die neue Gesetzgebung drittens so ausgestaltet sein, dass das Niveau der Steuererträge stabil bleibt. Viertens wird mit der Totalrevision eine formale Überarbeitung der rechtlichen Grundlagen angestrebt. Die veraltete und unübersichtliche Gesetzgebung muss aktualisiert werden.

1.2.1 Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer

Um den Auftrag der Fraktion Grüne umzusetzen, muss die Motorfahrzeugsteuer ökologischer ausgestaltet werden. Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss sollen dabei auch besteuert werden, jedoch jeweils tiefer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer kann mit verschiedenen Systemen erreicht werden.

Eine Vielzahl von Kantonen setzt Bonus-Malus Systeme ein. Fahrzeuge ohne oder mit einem geringen CO₂-Ausstoss werden steuerlich begünstigt. Für energieineffiziente oder emissionsintensive Fahrzeuge werden Steuerzuschläge erhoben. Einige Kantone gewähren Steuerrabatte für

bestimmte Antriebstechnologien. Steuerrabatte werden meistens befristet gewährt. Die Einführung von Bonus-Malus-Systemen erfolgte hauptsächlich vor dem Hintergrund klimapolitischer Forderungen nach einer lenkungswirksamen Besteuerung, zusätzlich zu den schon bestehenden Bemessungsgrundlagen. Andere Möglichkeiten sind die Besteuerung nach der Antriebstechnologie oder die Wahl von Bemessungsgrundlagen, die mit dem CO₂-Ausstoss korrelieren.

Die höchste Lenkungswirkung wird erzielt, wenn alle drei Förderinstrumente aufeinander abgestimmt eingesetzt werden. Allerdings gilt es dabei zu beachten, dass der rein monetäre Effekt der Motorfahrzeugsteuer auf die gesamten Betriebskosten und im Hinblick auf die Lebensdauer eines Autos relativ tief ist.

Die neuesten Gesetzgebungsrevisionen zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer (Freiburg, Zug, Luzern, Basel-Landschaft, Aargau) verfolgen das Ziel, angesichts des dynamischen Wachstums von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antriebsarten, die Steuerertragsstabilität sicherzustellen und die Anreizsysteme für die gewünschte Ökologisierung möglichst technologie-neutral zu gestalten.

1.2.2 Übersicht über die Bemessungsgrundlagen der Motorfahrzeugsteuer in der Schweiz

Die Tabelle unten (Abbildung 1) gibt einen Überblick über die verschiedenen Besteuerungssysteme in der Schweiz. Im Kanton Solothurn werden Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb nicht besteuert, dies wird in der Tabelle als Bonus aufgeführt. Schweizweit ist Solothurn der einzige Kanton, in dem Elektrofahrzeuge komplett von der Steuerpflicht befreit sind.

Kanton	Motoren- typ	Hubraum	Leistung	Gesamt- gewicht	CO ₂ - Emission	Energie- effizienz	Emissi- onscode	1. Inverkehr- setzung	Bonus	Malus
AG		✓	E*							
AI				✓						
AR				✓						
BE	✓			✓		✓		✓	✓	
BL				✓	✓			✓	✓	✓
BS	✓			(Leergewicht)	✓			✓	✓	
FR	✓		✓			✓			✓	
GE	✓		✓		✓			✓	✓	✓
GL	✓	✓				✓		✓	✓	✓
GR	✓	✓		E	✓				✓	
JU	✓			✓					✓	
LU		✓	✓ ¹				✓			✓
NE	✓				✓			✓	✓	
NW	✓	✓		E		✓		✓	✓	
OW	✓	✓				✓		✓	✓	✓
SG	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
SH		✓	E							
SO	✓	✓							✓	
SZ			✓	✓						
TG	✓	✓				✓		✓	✓	✓
TI					✓			✓		
UR	✓			✓					✓	
VD	✓		✓	✓	✓			✓	✓	
VS		✓	E							
ZG	✓	✓		E					✓	
ZH	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	

¹Abbildung 1 - Bemessungsgrundlage in den Kantonen, Quelle: Steuern und Subventionen für Motorfahrzeuge in der Schweiz, TCS, 26.1.2023

1.2.3 Abschaffung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen

Gemäss § 19^{ter} der MFK-Verordnung sind Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge seit 1990 von der Steuerpflicht befreit. Diese Befreiung war eine Massnahme zur Förderung der Elektro- und Solarmobilität (da der Anteil an Solarfahrzeugen praktisch inexistent ist, werden diese in der Folge nicht mehr erwähnt). Nur durch die Aufhebung dieses Paragraphen wäre eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen noch nicht möglich gewesen, denn im Kanton Solothurn gilt bisher die Hubraumbesteuerung für Personenwagen und Motorräder. Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor haben keinen Hubraum. Für die Besteuerung von Elektrofahrzeugen mussten zwingend neue Bemessungsgrundlagen definiert werden. Um das Steuersystem so verständlich und transparent wie möglich zu gestalten, wurden Bemessungsgrundlagen gesucht, die technologieneutral anwendbar sind. Die Besteuerung für gleichartige Fahrzeuge soll auch nach den gleichen Prinzipien erfolgen.

1.2.4 Sicherstellung der Steuerertragsstabilität

Der Kanton Solothurn finanziert seine Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten in erster Linie aus den Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Schiffe, im Weiteren mit den Beiträgen des Bundes aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Seit der Aufhebung des Strassenbaufonds im Jahr 2020 wird die Strassenrechnung nicht mehr als Spezialfinanzierung ausserhalb des allgemeinen Staatshaushalts geführt, sondern ist direkt in diesen integriert. Bei der Motorfahrzeugsteuer und bei anderen Erträgen der Strassenrechnung besteht allerdings nach wie vor eine Zweckbindung.

Die Erträge der Motorfahrzeugsteuer stellen die mit Abstand bedeutendste Finanzierung für die Strassenrechnung dar. 2012 betrug der Anteil der Motorfahrzeugsteuer an allen Erträgen rund 70%. 2022 betrug der Anteil am Total der Erträge von 93.2 Mio. Franken bereits 80%. In absoluten Zahlen hat sich der Ertrag der Motorfahrzeugsteuer in zehn Jahren von 67.3 Mio. Franken auf 75.8 Mio. Franken pro Jahr erhöht.

Um die Gesamtverkehrsprojekte Solothurn und Olten zu finanzieren, wurde 2002 die Motorfahrzeugsteuer befristet auf 20 Jahre um 15% erhöht. Dieser Zuschlag fiel per 1. Januar 2023 weg und somit sanken die erwarteten Steuererträge auf Fr. 65.8 Mio. Die Entwicklung der Erträge in den letzten zehn Jahren ergibt sich aus der untenstehenden Tabelle.

Erfolgsrechnung Strassenrechnung - Ertragsseite (in Mio. Fr.)

Ertragsarten	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	VA 2023
Motorfahrzeugsteuern (exkl. Schiffssteuern)	67.3	68.3	69.7	70.7	71.6	72.4	72.9	73.9	74.3	75.3	75.8	65.8
davon Beiträge an GVP	8.8	8.9	9.1	9.2	9.4	9.5	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	-
Schiffssteuern ¹	0.2	0.2	0.2	-0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Treibstoffzollanteil	11.6	11.0	10.2	9.5	8.6	8.6	8.3	8.1	7.8	8.4	8.0	8.0
LSVA	13.1	13.0	12.8	12.3	6.2	13.7	13.4	6.6	6.5	6.8	6.8	6.8
Globalbeiträge Hauptstrassen	0.8	0.9	2.0	2.0	2.4	2.3	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3
Ertragsüberschuss MFK	1.2	1.7	1.8	2.0	2.5	-	0.4	0.7	0.4	0.6	0.4	-0.4
Übrige Erträge	0.1	0.4	0.2	0.0	-	0.1	0.0	0.0	-0.1	-0.1	-0.2	-0.1
Total Ertrag	94.2	95.2	96.7	96.6	91.2	97.1	97.2	91.5	91.2	93.4	93.2	82.5

¹ Total Ertrag ohne Schiffssteuer

Abbildung 2 - Erfolgsrechnung Strassenrechnung, Erträge

Die Motorfahrzeugsteuer ist zweckgebunden. Die nachfolgende Tabelle (Abbildung 3) zeigt auf, wofür die Erträge der Motorfahrzeugsteuer verwendet werden:

Erfolgsrechnung Strassenrechnung - Aufwandseite (in Mio. Fr.)

Aufwandsarten	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	VA 2023
Abschreibungen Strassenbau	16.8	19.2	20.4	21.4	22.0	23.4	24.1	24.8	26.6	28.8	31.2	30.0
Strassenverkehrssicherheit	16.9	17.0	17.1	17.0	16.2	14.1	14.3	14.3	14.5	14.5	14.5	13.8
<i>davon polizeiliche Verkehrsüberwachung</i>	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7
<i>davon Entschädigung städt. Polizeikorps</i>	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.7	1.1
<i>davon Mietertrag MFK</i>	-1.2	-1.3	-1.3	-1.3	-1.3	-1.3	-1.3	-1.3	-0.9	-0.9	-0.9	-0.9
Aufwandüberschuss MFK	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-
Nettoaufwand AVT	31.4	32.3	31.9	29.2	30.0	31.1	29.7	30.8	30.6	33.3	31.3	32.1
Abschreibungen Hochbauten	0.9	0.7	0.8	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.3	1.2	1.3
Unfallrettung auf Kantonsstrassen	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Beiträge an Zufahrten zu Berghöfen	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.7	0.7	0.7
Zinsaufwand Spezialfinanzierung	1.4	0.6	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtausgaben	68.2	70.7	71.3	69.4	70.0	70.4	69.9	71.8	73.6	78.8	79.1	78.1

Abbildung 3 - Erfolgsrechnung Strassenrechnung, Aufwand

Die neue Gesetzgebung muss so ausgestaltet werden, dass auch mit einem wachsenden Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben die Erträge mehr oder weniger gleichbleiben. Ohne Anpassung der gesetzlichen Grundlagen und mit den Prognosen für den Fahrzeugbestand (vgl. unten Ziff. 1.3.2) in den nächsten 30 Jahren würde der Steuerertrag stetig sinken. Bei der Neugestaltung der Steuersätze muss dabei darauf geachtet werden, dass die einzelnen Fahrzeuge kaum höher besteuert werden als bisher. Eine generelle Steuererhöhung ist nicht Ziel der Totalrevision. Die Steuer soll sich über alle Fahrzeugkategorien und auch für die einzelnen Fahrzeuge ungefähr im gleichen Rahmen bewegen wie bisher.

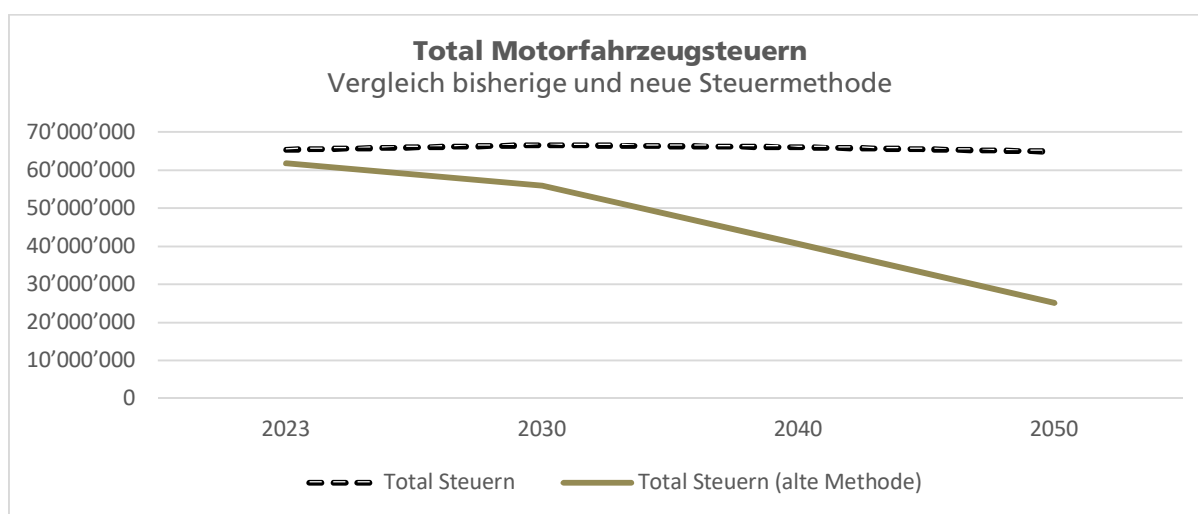


Abbildung 4 - Steuerertrag neue und alte Methode

Die untere Linie in Abbildung 4 zeigt die zu erwartenden Steuererträge ohne die Anpassung der Besteuerungsgrundlagen auf, d.h. wenn Elektrofahrzeuge weiterhin nicht besteuert werden. Ab 2023 sinken die erwarteten Steuereinnahmen stetig. Im Jahr 2030 wird ohne Totalrevision ein Steuerertrag von 55.9 Mio. Franken, im Jahr 2040 von 40.5 Mio. Franken und im Jahr 2050 von 25.1 Mio. Franken erwartet. Dies entspricht noch 38% der heutigen Steuereinnahmen. Die gestrichelte Linie zeigt den erwarteten Verlauf des Steuerertrags nach der Totalrevision des MFK-Gesetzes auf. Es wird keine Zunahme der Steuern angestrebt, sondern die Erträge sollen stabil bleiben und sich nur unwesentlich verändern. 2030 wird mit Steuererträgen von 66.4 Mio. Franken gerechnet, 2040 mit 65.6 Mio. Franken und 2050 mit 64.3 Mio. Franken.

Als Folge wird gemäss der längerfristigen Prognose auf der Basis der Zahlen von 2022 die Strassenrechnung in den Jahren 2028/2029 keinen positiven Saldo mehr aufweisen. Dies selbst dann, wenn keine Umfahrungsprojekte in Angriff genommen werden. Wesentlich zur negativen Entwicklung der Strassenrechnung tragen die Aufhebung des Zuschlags zur Motorfahrzeugsteuer von 15% zur Finanzierung der Umfahrungsprojekte in Olten und in Solothurn per 1. Januar 2023 sowie die Befreiung der Einwohnergemeinden von der Mitfinanzierung der baulichen Erneuerung von Kantonsstrassen bei. Die gesetzliche Grundlage dieser Entlastung wurde im Rahmen der Revision der Strassengesetzgebung am 23. Juni 2020 durch den Kantonsrat (KRB Nr. RG 0033/2020) beschlossen.

Um die Stabilisierung des Strassenrechnungssaldos sicherzustellen, wären beispielsweise 100% der Einnahmen aus der LSVA der Strassenrechnung zuzuführen. Derzeit werden 50% der LSVA-Einnahmen der Strassenrechnung zugewiesen.

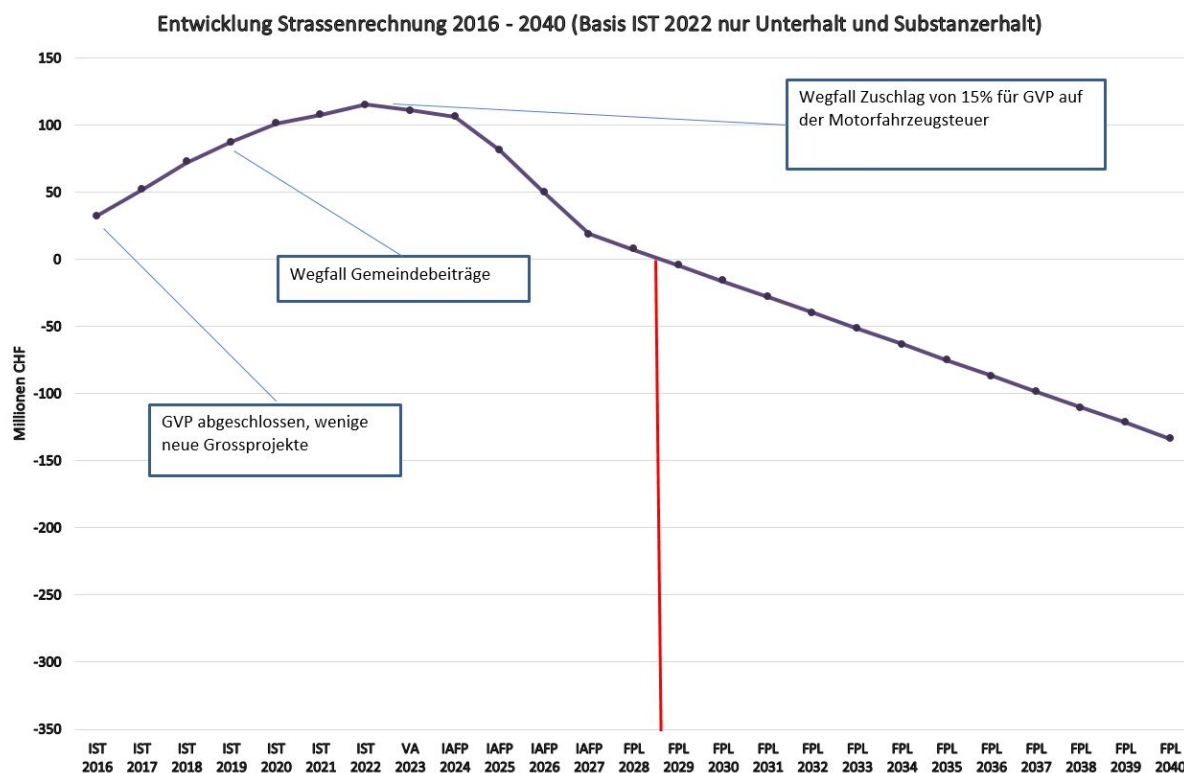


Abbildung 5 - Entwicklung Strassenrechnung

Die Steuerertragsstabilität wird mit verschiedenen Massnahmen erreicht. Erstens werden alle Fahrzeuge, unabhängig von der Antriebstechnologie, besteuert. Zweitens wird die Steuer zukünftig an die Teuerung angepasst. Die heutigen Steuersätze bewegen sich auf dem Niveau der siebziger Jahre. Seither wurde die Steuerhöhe nie mehr angepasst. Mit einer Koppelung der Steuern an den Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) kann der Steuerertrag gleichbleibend gehalten werden, auch wenn der Fahrzeugbestand sinken sollte. Bisher ist der steigende Steuerertrag einzig der jährlichen Zunahme von immatrikulierten Fahrzeugen um ein bis zwei Prozent im Kanton zu verdanken. Neu wird der Regierungsrat eine Anpassung der Steuern an den LIK beschliessen, sobald sich dieser um 1.5 Prozentpunkte verändert. Diese Anpassung geschieht sowohl bei einer Erhöhung als auch bei einer Senkung des LIK.

1.2.5 Aktualisierung der Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe

Die Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Fahrräder (MFK-Gesetz und MFK-Verordnung) stammen aus den Jahren 1961 und 1962, das Schiffssteuergesetz aus dem Jahr 1980. Sowohl das Gesetz als auch die Verordnung sind völlig veraltet. Regelungen fehlen oder sind überflüssig geworden. Auch das Schiffssteuergesetz aus dem Jahr 1980 ist mehr als vierzig Jahre alt und wurde nie revidiert.

Das MFK-Gesetz besteht nur aus sieben Paragraphen. Es legt die Steuerpflicht, den Verwendungszweck der Steuern, mögliche Bemessungsgrundlagen für die Steuern und die Gebühren für Fahrräder fest. Alle übrigen Regelungen werden an den Kantonsrat delegiert. Dieser erliess 1962 gestützt auf das MFK-Gesetz die MFK-Verordnung. Die Verordnung gilt für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe. Die Steuerregelungen für Schiffe sind im Schiffssteuergesetz festgehalten. MFK-Gesetz und MFK-Verordnung traten vor über 60 Jahren, am 1. März 1963 in Kraft.

Wegen des strengen Legalitätsprinzips im Bereich des Abgaberechts müssen mindestens der Kreis der Abgabepflichtigen, der Gegenstand und die Bemessungsgrundlagen von Abgaben in einem Gesetz im formellen Sinn festgehalten werden. § 71 Abs. 1 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1) legt fest, dass der Kantonsrat alle grundlegenden und wichtigen Bestimmungen in Form eines Gesetzes festlegt. In der kantonsrätlichen MFK-Verordnung finden sich sowohl Vorschriften zu den Steuern als auch zu den Gebühren. Die bisherige Gesetzgebung mit einem rudimentären MFK-Gesetz und der kantonsrätlichen MFK-Verordnung genügt der Vorgabe der Kantonsverfassung nicht (mehr).

Im Rahmen der Totalrevision werden die Struktur und die Systematik der Erlasse angepasst. Das MFK-Gesetz, die MFK-Verordnung und das Schiffssteuergesetz sollen in einem einzigen, neuen Gesetz zusammengefasst werden. Der Gebührenteil der MFK-Verordnung wird in den allgemeinen kantonalen GT überführt. Untergeordnete Aspekte des Geschäftsbereichs der Motorfahrzeugkontrolle, welche zwar formell geregelt werden müssen, jedoch keiner rechtlichen Grundlage in einem Gesetz im formellen Sinn bedürfen, werden in einer regierungsrätlichen Verordnung geregelt. Dies ist der Fall für die Steuerreduktionen von Personen mit einer Mobilitätsbehinderung, die Übertragung von Kontrollschildern und die Abgabe von Kontrollschildern. Veralterte Bestimmungen wie z.B. die Gebührenpflicht für Fahrräder und Fahrradanhänger können gestrichen werden. Das Gesetz wird auch sprachlich überarbeitet.

1.2.6 Umbenennung der Motorfahrzeugkontrolle (MFK)

Am 1. Januar 2014 wurde die MFK als eigenständiges Amt im Bau- und Justizdepartement (BJD) angesiedelt. Vorher war sie eine Abteilung des Amtes für öffentliche Sicherheit, welches im Departement des Inneren (ehemals Polizeidepartement) angesiedelt war. Beim Departementswechsel wurde unter anderem versäumt, den Text der Rechtsmittelbelehrung anzupassen. Auch dies wird nun nachgeholt. Die MFK wird umbenannt in «Strassenverkehrsamt des Kantons Solothurn», damit auch aus der Bezeichnung hervorgeht, dass die MFK ein eigenständiges Amt ist. Die neue Bezeichnung wird ab dem Inkrafttreten der Totalrevision verwendet. Sie ist angezeigt und notwendig, da die seit Jahrzehnten verwendete Bezeichnung «Motorfahrzeugkontrolle, MFK» nicht mehr zeitgemäss ist und zu kurz greift. Die Bezeichnung beschreibt nur einen von mehreren Zuständigkeitsbereichen resp. nur eines von mehreren Tätigkeitsfeldern der MFK. Neben der sich heute im Namen «Motorfahrzeugkontrolle» wiederfindenden technischen Kontrolle von Motorfahrzeugen, Anhängern und Schiffen stellt die MFK im Rahmen von Fahrzeugzulassungen Fahrzeugausweise aus, gibt Kontrollschilder aus und führt theoretische und praktische Führerprüfungen für Motorfahrzeuge und Schiffe durch. Im Bereich der Zulassung von Personen zum Verkehr erteilt sie zudem Führerausweise und ordnet namens des BJD Administrativmassnahmen an. Ausserdem werden Sondertransporte bewilligt. Mit der neuen Bezeichnung

werden die Hauptaufgaben in genereller Form besser erfasst. Ebenfalls schafft die neue Bezeichnung als «Strassenverkehrsamt des Kantons Solothurn» Klarheit für die Kundschaft, externe Partner und Behörden, auch im deutschsprachigen Ausland. In der Schweiz wird mit der neuen Bezeichnung eine gleichartige Bezeichnung mit den meisten deutschsprachigen Strassenverkehrsämtern erreicht. Da der Anteil von Schiffen im Kanton Solothurn im Gegensatz zu den Strassenfahrzeugen verschwindend klein ist (rund 1'040 Schiffe zu 236'196 Fahrzeuge resp. 0.44% des Fahrzeugbestands), lässt sich eine Reduzierung des Namens auf Strassenverkehrsamt rechtfertigen.

1.3 Fahrzeugbestand im Kanton Solothurn

Der Fahrzeugbestand nimmt im Kanton Solothurn stetig zu. Der grösste Anteil an der Fahrzeugflotte machen die leichten Motorwagen zum Personentransport aus. Die Anzahl der zugelassenen Personenwagen hat sich im Kanton Solothurn zwischen 2005 und 2022 um knapp 30'000 Fahrzeuge von 133'473 auf 163'027 Fahrzeuge erhöht. Der relative Anstieg von 22% entspricht genau dem Schweizer Durchschnitt. Während 2005 100% aller Personenwagen in Solothurn Benzin- oder Dieselfahrzeuge waren, waren es 2022 nur noch 93%. Wie in der übrigen Schweiz lässt sich auch im Kanton Solothurn seit einiger Zeit ein Trend hin zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen beobachten. Dieser ist im Kanton Solothurn jedoch nicht ganz so ausgeprägt wie im Schweizer Durchschnitt. Waren 2022 im Kanton Solothurn total 6% aller Personenwagen zumindest teilweise elektrifiziert (hybrid [4%] oder vollelektrisch [2%]), waren es über alle Kantone hinweg 8%¹ Personenwagen mit anderen alternativen Antriebsarten, etwa Brennstoffzellenfahrzeuge oder mit Gas betriebene Autos, machen aktuell sowohl im Kanton Solothurn als auch in den übrigen Kantonen nur einen sehr kleinen Anteil der Fahrzeuge aus (weniger als 1%). Unter dem Strich dominieren per 2023 konventionelle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (Benzin / Diesel) nach wie vor das Strassenbild. Es ist aber damit zu rechnen, dass sich der Trend hin zu Elektrofahrzeugen nicht nur fortsetzen, sondern gar noch beschleunigen wird.

Bei der Energiedichte von Batterien und in der Folge auch bei den Reichweiten von Elektrofahrzeugen sind in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte erzielt worden. Der Grossteil der immatrikulierten reinen Elektrofahrzeuge weist bereits eine Reichweite von mehr als 400 km auf. Bis 2023 ist dieser Wert gar auf über 600 km gestiegen. Weil beinahe im Gleichschritt mit dem technologischen Fortschritt auch die Verkaufspreise gesunken sind, lassen sich die Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen mittlerweile mit denen von konventionellen Verbrennern vergleichen. Elektrofahrzeuge werden damit immer mehr für Anwendungsgebiete und Personen attraktiv. Zudem sollen die Elektrofahrzeuge in den nächsten zehn Jahren weiter an Reichweite zulegen und günstiger werden.

Für die Verdrängung des Verbrennungsmotors ist nicht bloss die Attraktivität von Elektrofahrzeugen verantwortlich, sondern auch regulatorische und gesellschaftliche Entwicklungen haben einen grossen Einfluss: Einerseits werden in der Europäischen Union Neuzulassungen von Personenwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 verboten sein.²⁾ Andererseits hat sich in der Bevölkerung in den vergangenen Jahren das Bewusstsein für endliche Ressourcen und Umweltverträglichkeit erhöht. Dadurch spielen Nachhaltigkeitsüberlegungen beim Autokauf vermehrt eine wichtige Rolle.

¹ Zu den hybriden Fahrzeugen werden hier nicht nur Plug-in-Hybride, sondern auch konventionelle Hybrid-Fahrzeuge gezählt. Letztere Fahrzeuge gelten je nach Definition nicht als Elektrofahrzeuge, da deren Batterie nicht an einer externen Stromquelle, sondern nur über den Verbrennungsmotor aufgeladen werden kann.

²⁾ Ausnahme: Verbrennungsmotoren, die ausschliesslich mit E-Fuels betrieben werden.

1.3.1 Aktueller Fahrzeugbestand

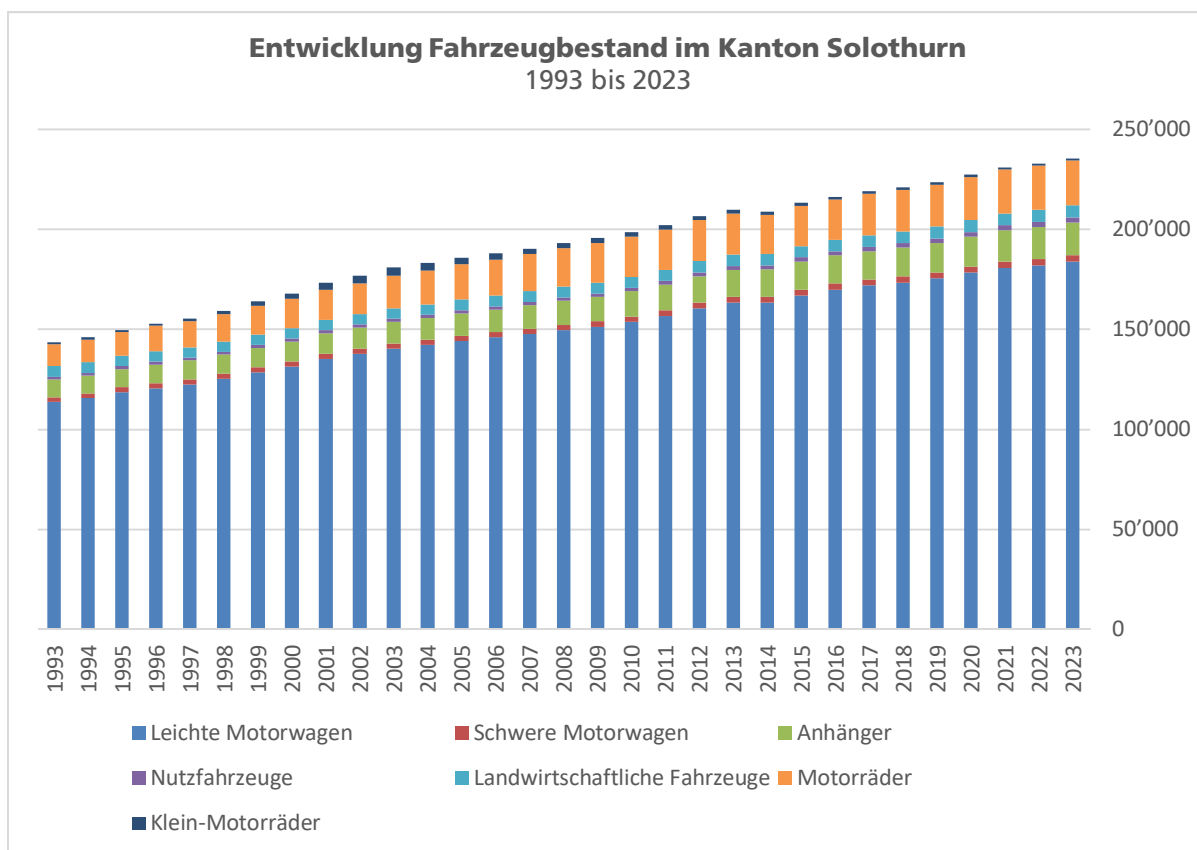


Abbildung 6 - Entwicklung Fahrzeugbestand nach Fahrzeugkategorien

1.3.2 Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands im Kanton Solothurn

Seit 2013 ist eine stetige Zunahme bei den Elektrofahrzeugen im Kanton Solothurn erkennbar. In dieser Tabelle sind alle elektrischen Personenwagen, Kleinmotorfahrzeuge, Lieferwagen, Lastwagen, Busse, Gesellschaftswagen und Motorräder ersichtlich. Die Kurve zeigt steil nach oben.

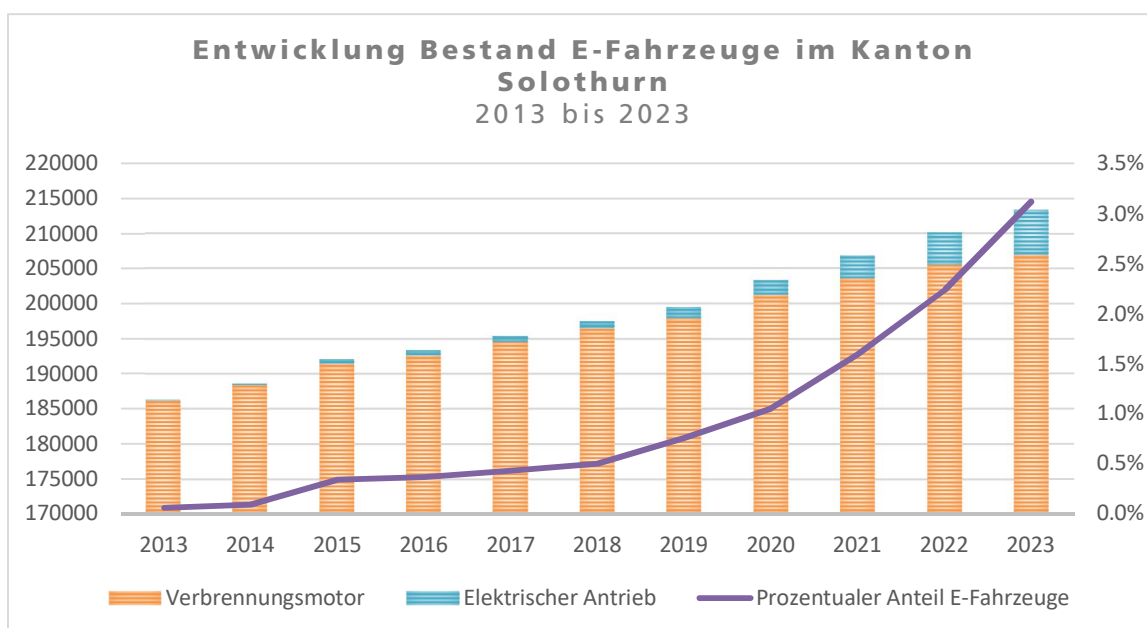


Abbildung 7 - Entwicklung des E-Fahrzeugbestandes

1.3.3 Entwicklung des Bestandes nach Fahrzeugkategorien

Ausgehend vom Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA)¹⁾ und vom Strassenfahrzeugbestand (MFZ) des Bundesamtes für Statistik (BFS) kann die künftige Entwicklung des Fahrzeugbestands im Kanton Solothurn abgeschätzt werden. Auf Basis der beiden Statistiken werden die folgenden fünf Fahrzeugkategorien unterschieden:²⁾

- Personenwagen
- Leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport (z.B. Lieferwagen)
- Schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport (z.B. Lastwagen, Sattelschlepper)
- Motorräder
- Gesellschaftswagen (z.B. Cars, Busse).

Diese fünf Fahrzeugkategorien deckten im Jahr 2020 89% des gesamten Strassenfahrzeugbestands im Kanton Solothurn ab. Für die übrigen Fahrzeugarten, etwa Anhänger, Arbeits- und Motorkarren und Landwirtschaftsfahrzeuge können auf Basis des HBEFA keine Prognosewerte ermittelt werden. Deren Anteil an der Fahrzeugflotte des Kantons ist so marginal, dass sie in den Prognosen vernachlässigt werden können. Berechnet werden die Prognosewerte differenziert nach den folgenden Antriebsarten: Benzin / Diesel, Plug-in-Hybrid³⁾, Elektrisch (Batterie), Andere (u.a. Brennstoffzelle und Gas).

1.3.3.1 Personenwagen

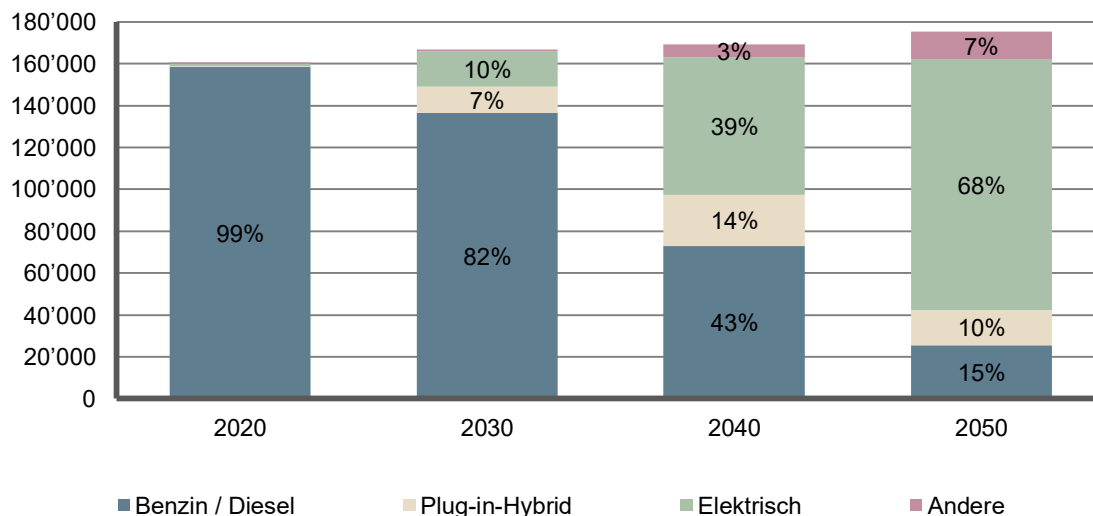


Abbildung 8 - Entwicklung Personenwagen nach Antriebsarten

Wie aus Abbildung 8 hervorgeht, ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Personenwagen bis 2050 weiter zunehmen wird, und zwar um rund 9% von 160'717 Fahrzeugen im Jahr 2020 auf gut 175'000 Fahrzeuge im Jahr 2050. Im selben Zeitraum wird sich gemäss HBEFA der Anteil der Elektrofahrzeuge (ohne Plug-in-Hybride) von weniger als einem Prozent auf fast 70% erhöhen. Demgegenüber werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (Benzin / Diesel) im Jahr 2050 nur noch 15% aller Personenwagen ausmachen.

¹⁾ Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs (HBEFA), Online: <https://www.hbefa.net/d/>.

²⁾ Prognosevorgehen: Der Fahrzeugbestand 2020 im Kanton Solothurn wird pro Fahrzeugkategorie auf Basis der nationalen Wachstumsraten gemäss HBEFA (Basisszenario EP2050+) bis ins Jahr 2050 fortgeschrieben. Für die Prognosewerte ab 2030 werden bei den Differenzierungen nach Antriebsart die nationalen Durchschnittswerte aus dem HBEFA abgebildet. Die Differenzierung für das Basisjahr 2020 basiert hingegen auf kantonsspezifischen Daten des BFS.

³⁾ Normal-Hybride werden im HBEFA nicht von Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor unterschieden und sind deshalb in den Antriebsarten Benzin resp. Diesel enthalten.

⁴⁾ Aufgrund von datenseitigen Restriktionen werden die Plug-in-Hybride in den Abbildungen für das Jahr 2020 (Ausgangswert) nicht separat ausgewiesen, sondern fliessen in die Fahrzeugkategorie «Andere» ein.

1.3.3.2 Schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport

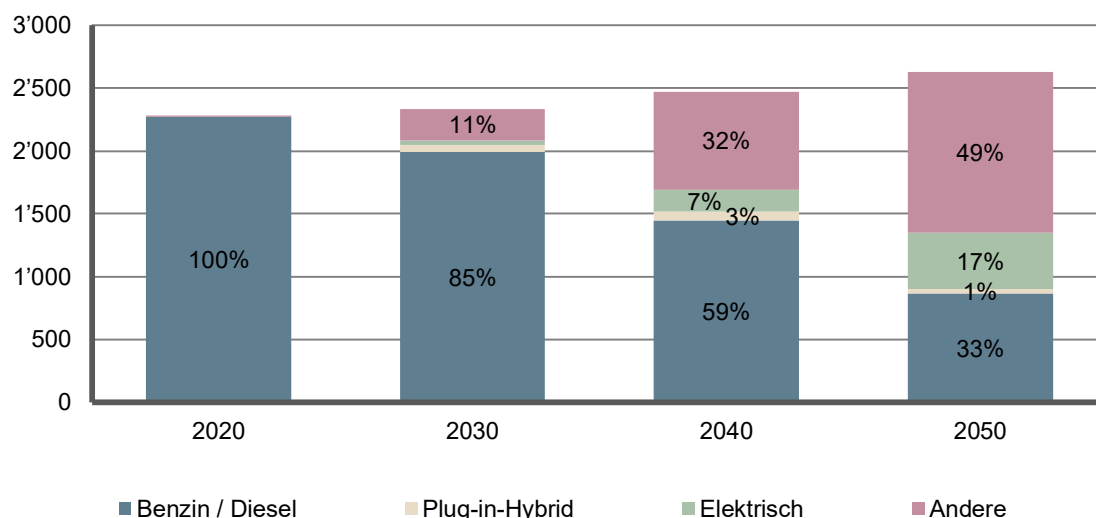


Abbildung 9 - Entwicklung schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport nach Antriebsarten

Die schweren Nutzfahrzeuge sind mit einer prognostizierten Zunahme von 15% zwischen 2020 und 2050 die am drittstärksten wachsende Fahrzeugkategorie. Wie Abbildung 9 illustriert, nimmt bis ins Jahr 2050 der Anteil der Verbrenner deutlich ab. Ein grosses Wachstum findet dagegen bei den Antriebsarten Elektrisch und Andere statt (in erster Linie Brennstoffzelle, gefolgt von Gas). Im Vergleich mit den Personenwagen können sich Batteriefahrzeuge bei den schweren Nutzfahrzeugen aus heutiger Sicht nicht im gleichen Umfang durchsetzen. In der Konsequenz ist 2050 bei den alternativen Antriebsarten mit einer relativ grossen Vielfalt (Elektrisch, Brennstoffzelle, Gas) zu rechnen.

1.3.3.3 Leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport

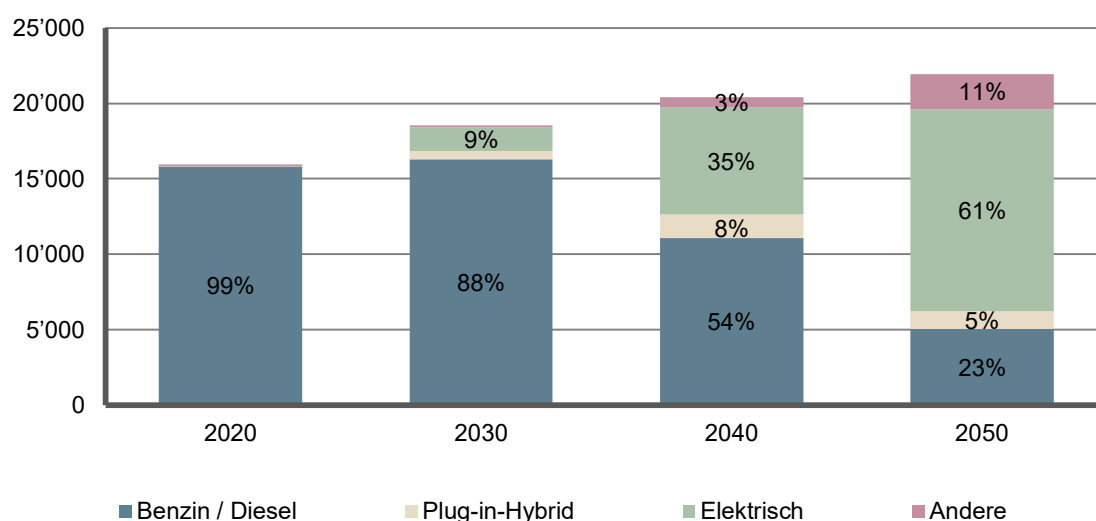


Abbildung 10 - Entwicklung leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport nach Antriebsarten

Das stärkste Wachstum aller fünf Fahrzeugkategorien weisen die leichten Nutzfahrzeuge auf: Von 15'942 Fahrzeugen im Jahr 2020 sollen diese um 38% auf knapp 22'000 Fahrzeuge im Jahr 2050 ansteigen. Wie bei den Personenwagen dürfte es sich 2050 bei einer klaren Mehrheit um Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb handeln. Der Anteil der Diesel- und Benzinfahrzeuge wird dagegen von 99% im Jahr 2020 auf knapp ein Viertel im Jahr 2050 zurückgehen.

1.3.3.4 Motorräder

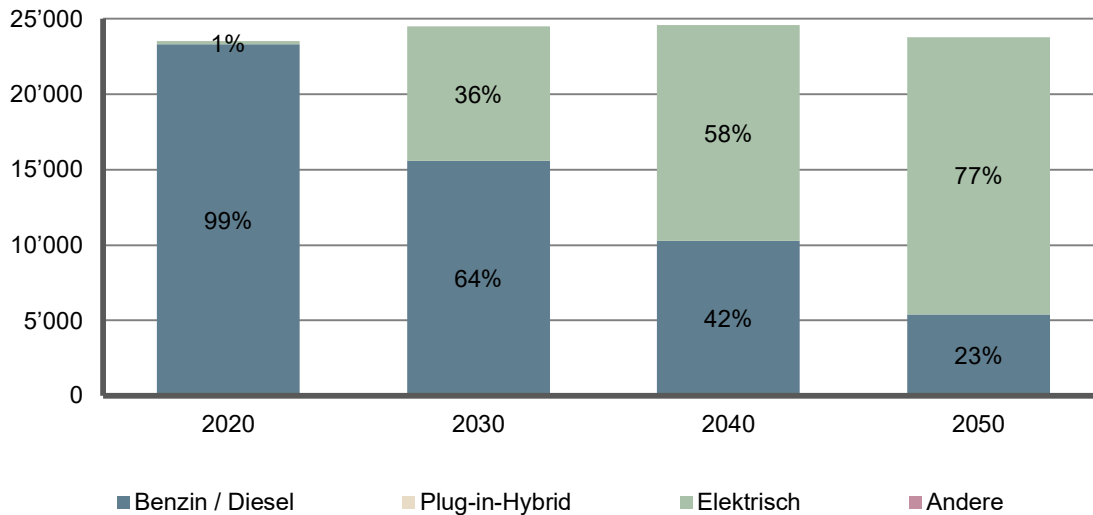


Abbildung 11 - Entwicklung Motorräder nach Antriebsarten

Entgegen dem Wachstumstrend bei den anderen vier Fahrzeugkategorien wird prognostiziert, dass sich die Anzahl der Motorräder bis ins Jahr 2050 nicht wesentlich verändern wird (+1%) und nach wie vor bei knapp 24'000 Fahrzeugen liegen wird. Dabei vollzieht sich der Rückgang der Motorräder mit Verbrennungsmotor im Gleichschritt mit der Zunahme des elektrischen Antriebs - dieser soll 2050 über drei Viertel des Bestandes ausmachen, wie Abbildung 10 illustriert.

1.3.3.5 Gesellschaftswagen

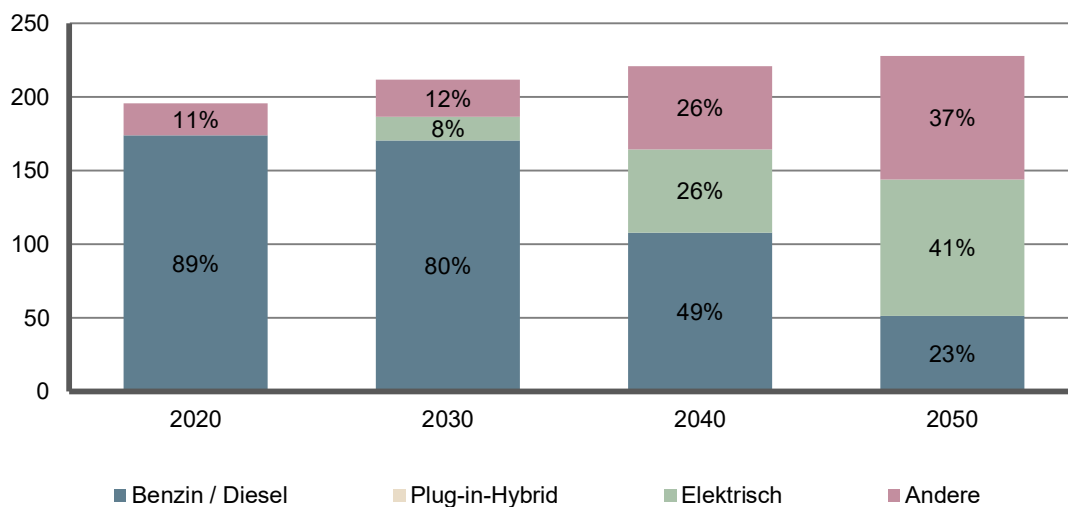


Abbildung 12 - Entwicklung Gesellschaftswagen nach Antriebsarten

Abbildung 12 kann entnommen werden, dass sich die Anzahl Gesellschaftswagen (Busse / Cars) von knapp 200 Fahrzeugen im Jahr 2020 auf ca. 230 Fahrzeuge im Jahr 2050 erhöhen dürfte (+16%). Hierbei wird ein Rückgang der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor von 88% auf noch knapp einen Viertel prognostiziert. Der elektrische Antrieb wird 2050 mit gut 40% relativ gesehen die häufigste Antriebsart darstellen. Zudem werden analog zu den schweren Nutzfahrzeugen zahlreiche Gesellschaftswagen (37%) über einen anderen alternativen Antrieb verfügen (primär Brennstoffzelle, Gas).

Sämtliche Berechnungen für die zu erwartenden Steuererträge wurden auf Basis der Prognosen für die Entwicklung des Bestandes der Motorfahrzeuge nach Antriebsarten erstellt. Da es sich um Prognosen handelt, sind auch die Berechnungen der Steuererträge Schätzungen.

1.4 Neukonzeption der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer

Um die geforderte Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer zu erreichen, muss eine Bemessungsgrundlage gefunden werden, die stark mit dem CO₂-Ausstoss und/oder der Energieeffizienz korreliert. So wird die ökologische Differenzierung automatisch Teil des Steuersystems. In Frage kommen Fahrzeugmerkmale wie Leistung, Hubraum oder das Fahrzeuggewicht. Alle drei dieser Merkmale weisen eine positive Korrelation mit dem CO₂-Ausstoss (pro Fahrzeug-km) auf. CO₂-Emissionen oder Energieeffizienzkategorien könnten ebenfalls verwendet werden. Diese zwei Merkmale sind jedoch weder für alle Fahrzeugkategorien verfügbar noch sind diese im Fahrzeugausweis aufgeführt. Weder kann das Amt die Steuer anhand einheitlicher Vorgaben berechnen, noch könnten die Steuerpflichtigen die Angaben selber im Fahrzeugausweis überprüfen.

Bonus-Malus-Systeme sind eine zusätzliche ökologische Komponente neben der eigentlichen Bemessungsgrundlage. Das Bonus-Malus-System muss so ausgestaltet werden, dass die Mehreinnahmen des Malus die Steuerausfälle des Bonus kompensieren. Für eine ökologische Lenkungswirkung müssen energieintensive Fahrzeuge einen Steuerzuschlag bezahlen, emissionsarme Fahrzeuge werden mit einem Bonus belohnt. Bonus-Malus-Systeme können an den CO₂-Ausstoss oder an ein korrelierendes Merkmal wie die Leistung oder den Hubraum gekoppelt werden.

Steuertarife können zudem je nach der Antriebstechnologie unterschiedlich hoch angesetzt werden. Der Vorteil dabei ist, dass niedrige Steuertarife eine starke momentane Anreizwirkung haben. Nachteilig ist, dass die Verbreitung der geförderten Antriebstechnologie die Ertragsstabilität gefährdet. Rabatte sind zwar ein effektives Förderinstrument, müssen jedoch zeitlich befristet werden, da sonst die Ertragsstabilität gefährdet ist. Dies zeigt sich im Kanton Solothurn deutlich mit der bisherigen Steuerbefreiung (100% Rabatt) für Elektrofahrzeuge. Ohne Totalrevision würden im Jahr 2050 über 68% der Personenwagen keine Motorfahrzeugsteuer zahlen, da sie steuerbefreit sind. Der Steuerertrag über alle Kategorien würde auf 38%, resp. 25.1 Mio. Franken schrumpfen, da viele Fahrzeuge gar nicht mehr besteuert werden könnten.

1.4.1 Anwendbare Bemessungsgrundlagen

Jede Bemessungsgrundlage hat Vor- und Nachteile, die bei der Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer gegeneinander abgewogen wurden.

Bemessungs- grundlage	Vorteile	Nachteile
Motorisierung		
Hubraum (ccm)	– Einfache Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis) – Einfache Verständlichkeit – Kontinuität (aktuelle Bemessungsgrundlage) – Grundsätzlich starke ökologische Differenzierung bei Verbrennungsmotoren (grosser Unterschied zwischen kleinen und grossen Motorvolumen)	– Existiert bei Elektrofahrzeugen nicht (nicht technologieneutral). Für Elektrofahrzeuge müsste folglich eine andere Grundlage verwendet werden, was die Besteuerung komplizierter macht – Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer ist gefährdet (rückläufige Hubraumgrösse, Zunahme von Elektrofahrzeugen)
Leistung (kW oder PS)	– Korreliert mit CO₂-Ausstoss und bildet somit die Umweltbelastung ab – Einfache Umsetzbarkeit und Verständlichkeit (Angabe im Fahrzeugausweis) – Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden (die Leistung dürfte weiter zunehmen) – Die Leistung ist im Vergleich zu anderen Bemessungsgrundlagen progressiver (Unterschied zwischen Kleinwagen und Sportauto ist bzgl. Leistung grösser als bzgl. Gewicht)	– Eingeschränkte ökologische Differenzierung: Ökologische Fahrzeuge (v.a. Elektrofahrzeuge) werden wegen hoher Leistung oft stark besteuert. Zudem besteht bei Elektrofahrzeugen kein Zusammenhang zwischen Verbrauch und Leistung – Elektrofahrzeuge weisen in der Regel deutlich höhere Maximalleistungen (Normleistungen) als Nenndauerleistungen auf. Somit stellt sich die Frage, ob die Verwendung der Normleistung (im Fahrzeugausweis vermerkt) als Bemessungsgrundlage technologieneutral wäre
Fahrzeuggewicht		
Leergewicht (kg)	– Bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur ab – Korreliert stark mit CO₂-Ausstoss (insbesondere bei PW) und bildet somit die Umweltbelastung ab – Einfache Verständlichkeit und Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis) – Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden	– Benachteiligt Alternativen (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle)¹⁾ – Nur schwache ökologische Differenzierung für dasselbe Auto-Modell (leistungsstärkere Varianten ohne wesentliches Zusatzgewicht i. Vgl. mit Einstiegsmodell) – Das Gewicht ist im Vergleich zur Motorisierung weniger progressiv (Unterschied zwischen Kleinwagen und Sportauto ist bzgl. Leistung grösser als bzgl. Gewicht)

¹⁾ Bei elektrisch angetriebenen Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen bleibt das Gewicht der Batterien bei der Berechnung des Leergewichts und der Nutzlast unberücksichtigt. Somit werden primär vierrädrige Motorfahrzeuge beim Leergewicht und bei der Nutzlast benachteiligt.

Bemessungs- grundlage	Vorteile	Nachteile
Gesamtgewicht (kg)	– Bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur ab – Korreliert mit CO₂-Ausstoss und bildet somit die Umweltbelastung ab – Einfache Verständlichkeit und Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis) – Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden – Weit verbreitet: Die Besteuerung vieler anderer Kantone und die LSVA stützen sich auf das Gesamtgewicht	– Benachteiligt Alternativen (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle) – Nur schwache ökologische Differenzierung innerhalb desselben Automodells (leistungsstärkere Varianten ohne wesentliches Zusatzgewicht im Vergleich mit Einstiegsmodell) – Korrelation mit CO₂-Ausstoss bei Leergewicht und Leistung leicht höher (gilt insbesondere für PW)
Nutzlast (kg)	– Bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur ab – Einfache Umsetzbarkeit und Verständlichkeit (die Nutzlast entspricht der Differenz zwischen Gesamt- und Leergewicht und ist im Fahrzeugausweis enthalten) – Eignet sich besonders für die Besteuerung im Sach- und Güterverkehr – Bei Fahrzeugen zum Sachtransport wurden vom Gesetzgeber höhere Gesamtgewichte für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb festgelegt. Dadurch ist die Nutzlast von E-Fahrzeugen in dieser Kategorie vergleichbar mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor	– Korrelation mit CO₂-Ausstoss bei Leergewicht und Leistung höher – Benachteiligt Alternativen (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle)¹⁾
Energieverbrauch		
Energieetikette	– Bildet CO₂-Ausstoss, den Treibstoffverbrauch und die Energieeffizienz ab	– Etiketle wird laufend neu vergeben respektive angepasst (durch das BFE). Dies impliziert Unsicherheiten, sowohl für die Fahrzeughalter als auch für die Ertragsstabilität. Zudem wären wiederkehrende Anpassungen mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden. – Existiert nur bei Personenkraftwagen, nicht vorhanden bei allen anderen Fahrzeugkategorien
Emissionen		

¹⁾ Bei elektrisch angetriebenen Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen bleibt das Gewicht der Batterien bei der Berechnung des Leergewichts und der Nutzlast unberücksichtigt. Somit werden primär vierrädrige Motorfahrzeuge beim Leergewicht und bei der Nutzlast benachteiligt.

Bemessungs- grundlage	Vorteile	Nachteile
CO ₂ -Emissionen (g CO ₂ /km)	– Starke ökologische Differenzierung (zumindest bei Verbrennungsmotoren) – Zielgrösse der Energiestrategie 2050 – Einfache Verständlichkeit	– Keine harmonisierten Datengrundlagen vorhanden und daher kaum umsetzbar (Emissionswerte sind auch nicht im Fahrzeugausweis festgehalten) – Nicht technologieneutral (keine Besteuerung von Fahrzeugen ohne CO₂-Emissionen, z.B. Elektrofahrzeuge) – Gefährdet Ertragsstabilität (bei Zunahme von Elektrofahrzeugen)
Andere Fahrzeugmerkmale		
Sitzplatzanzahl	– Einfache Umsetzbarkeit – Einfache Verständlichkeit – Ertragsstabilität nicht gefährdet – Grundsätzlich technologieneutral	– Geräumige «Luxusbusse» bezahlen weniger als normale Busse, was schwer begründbar ist (verstösst gegen das Pay-as-you-use-Prinzip) – Keine ökologische Differenzierung möglich

1.4.2 Tarifausgestaltung

1.4.2.1 Differenzierung der Tarife nach Fahrzeugkategorie

Zuerst muss festgelegt werden, für wie viele Fahrzeugkategorien ein spezifisches Tarifmodell eingeführt werden soll. In der Minimalvariante würde für alle Fahrzeuge dasselbe Tarifmodell eingeführt werden, bei der Maximalvariante würde für jede Kategorie ein eigenes Tarifmodell entwickelt werden.

Die bisherigen Besteuerungskategorien haben sich mehrheitlich bewährt und können beibehalten werden. Bei der Besteuerung wird nach Fahrzeugen zum Personentransport, Fahrzeugen zum Sachentransport und Gesellschaftswagen unterschieden. Fahrzeuge, die bisher schon pauschal besteuert wurden, werden weiterhin pauschal besteuert.

Bei der Differenzierung der Tarife war das Ziel, die Kategorienanzahl so klein wie möglich zu halten. Mit der Besteuerung der Gesellschaftswagen nach Nutzlast und nicht mehr nach Sitzplätzen konnte eine Kategorie eliminiert werden.

1.4.2.2 Fixe oder variable Tarife

Tarife können variabel (in Abhängigkeit von der Bemessungsgrundlage) oder als fixe Beträge ausgestaltet werden, im letzteren Fall müssen fahrzeugspezifische Pauschalen festgelegt werden.

Die Tariffdifferenzierung kann entweder anhand von fixen Tarifstufen oder über eine lineare Funktion vorgenommen werden. Bei fixen Tarifstufen wird die Anzahl Stufen bestimmt und festgelegt, wie diese Stufen definiert werden. Um ein konstantes Einnahmenniveau zu gewährleisten, bietet sich eine Einteilung der Tarifstufen basierend auf der Häufigkeitsverteilung des als Bemessungsgrundlage verwendeten Fahrzeugmerkmals (Differenzierungsmerkmal) an. Bei einer linearen Funktion wird eine lineare Grundfunktion definiert, die den Zusammenhang zwischen dem Differenzierungsmerkmal (oder den Merkmalen) und der Steuer festlegt.

Beide Vorgehensweisen erlauben verschiedene Stärken der Differenzierung umzusetzen (z.B. Spreizung zwischen Minimal- und Maximaltarif) und auch die Kombination von zwei Merkmalen. Insgesamt ist eine lineare Funktion vorzuziehen, auch wenn fixe Tarifstufen auf den ersten Blick einfacher kommunizier- und erklärbar sind. Der Vorteil einer linearen Funktion liegt darin, dass die Umsetzung differenziert und gleichmässig gewährleistet werden kann, indem auch kleine Unterschiede bei den Bemessungsgrundlagen (z.B. des Gesamtgewichts oder der Leistung) berücksichtigt werden, was letztlich zu einer besseren Akzeptanz führt.

Fixe Pauschalbeträge sind dort sinnvoll, wo für eine Bemessungsgrundlage keine Daten vorliegen oder diese nur aufwändig zu erheben wären. Ausserdem können sie dann zum Zug kommen, wenn das Tarifmodell über kein ökologisches Förderinstrument verfügen soll oder wenn eine entsprechende Lenkungswirkung gar nicht möglich ist (bspw. bei Anhängern).

Bisher wurde die Besteuerung von Fahrzeugen zum Personen- und Sachentransport im Kanton Solothurn nach fixen Tarifstufen vorgenommen. Die damaligen Berechnungen und die Festlegung der Tarifstufen sind nicht mehr nachvollziehbar, Materialien dazu fehlen. Die neue Motorfahrzeugsteuer wird linear aufgebaut. Die Bemessungsgrundlagen Gesamtgewicht und Leistung für Personenwagen erlauben es, für jedes Fahrzeug eine individuelle Besteuerung festzulegen. Es kann so eine maximale Steuergerechtigkeit erreicht werden. Auch bei der Besteuerung von Fahrzeugen zum Sachentransport wird die Steuer neu linear aufgrund der Nutzlast berechnet.

Wie erwähnt, rechtfertigt sich die Beibehaltung der Pauschalbesteuerung für Anhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Arbeits- und Motorkarren. Diese Fahrzeuge machen nur einen kleinen Anteil am gesamten Fahrzeugbestand aus.

1.4.3 Variantenprüfung

Für die Ausgestaltung der neuen Motorfahrzeugsteuer wurden vier Varianten geprüft.

1.4.3.1 Gesamtgewicht

Das Gesamtgewicht ist grundsätzlich ein technologieneutrales Fahrzeugmerkmal, das auch künftig stabile Steuererträge gewährleistet. Darüber hinaus weist das Fahrzeuggewicht den Vorteil auf, dass Fahrzeuge, die die Strasseninfrastruktur stärker belasten, auch stärker besteuert werden können. Im Vollzug ergeben sich auf Basis dieser Bemessungsgrundlage keine wesentlichen Effizienzeinbussen.

Nachteilig wirkt sich in erster Linie die fehlende Möglichkeit zu einer ökologischen Differenzierung zwischen emissionsintensiven und emissionsarmen Antriebstechnologien aus. Dieser Mangel wäre durch die Ergänzung der Hauptbemessungsgrundlage mit einem ökologischen Förderinstrument wie beispielsweise einer Rabattierung für ökologische Antriebe zu korrigieren.

1.4.3.2 Leistung

Die Leistung ist ebenso wie das Gesamtgewicht ein grundsätzlich technologieneutrales Fahrzeugmerkmal und kann für alle motorisierten Fahrzeuge erhoben werden. Bei Verbrennern weist die Leistung eine hohe Korrelation zum Verbrauch auf (analog zum Hubraum), bei Elektrofahrzeugen besteht hingegen kein direkter Zusammenhang zwischen Verbrauch und Leistung. Die Stabilität der Steuererträge ist aufgrund des erwarteten weiteren Anstiegs der Durchschnittsleistung nicht per se gegeben, kann aber beispielsweise durch die Implementation eines Anpassungsmechanismus in der Gesetzgebung gewährleistet werden. Im Vollzug ergeben sich auf Basis dieser Bemessungsgrundlage keine wesentlichen Effizienzeinbussen.

Im Vergleich zum Gesamtgewicht wird die Strassenbelastung durch die Leistung weniger gut widerspiegelt. Ebenso wie beim Gesamtgewicht ist zwar eine starke ökologische Differenzierung

zwischen Antriebstechnologien nicht möglich, Fahrzeugmodellvarianten mit höherer Leistung können aber stärker besteuert werden als andere Fahrzeugvarianten innerhalb derselben Modellreihe. Die ökologische Lenkungswirkung könnte durch die Ergänzung der Bemessungsgrundlage mit einem ökologischen Förderinstrument wie beispielsweise einer Rabattierung für ökologische Antriebe verstärkt werden.

1.4.3.3 Kombination Gesamtgewicht und Leistung

Sowohl die Leistung als auch das Gesamtgewicht sind weitgehend technologieneutral und gefährden die Ertragsstabilität nicht grundsätzlich. Beim Vollzug ergeben sich auf Basis der beiden Bemessungsgrundlagen keine wesentlichen Effizienzeinbussen, das Steuersystem ist für die Halter und Halterinnen aber eventuell schwieriger nachzuvollziehen als mit nur einer Bemessungsgrundlage. Die schlechtere Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit der Steuerberechnung könnten sich allenfalls negativ auf die Akzeptanz einer Steuervorlage auswirken. Gesamtgewicht und Leistung müssen mit einer zusätzlichen ökologischen Komponente kombiniert werden, um die ökologische Differenzierung zu erreichen.

1.4.3.4 CO₂-Ausstoss (g CO₂/km)

Die Verwendung des CO₂-Ausstosses als Bemessungsgrundlage würde den grossen Vorteil mit sich bringen, dass eine ökologische Differenzierung zwischen emissionsintensiven und emissionsarmen Antriebstechnologien stattfindet. In der Praxis ist das Kriterium des CO₂-Ausstosses jedoch kaum umsetzbar. Einerseits ist das Merkmal nicht im Fahrzeugausweis hinterlegt und erst für neuere Fahrzeuge bei den Personenwagen und Lieferwagen überhaupt standardmässig vom Hersteller verfügbar. Andererseits wird mit der zunehmenden Marktdurchdringung von Alternativenantrieben die Ertragsstabilität gefährdet. Zudem handelt es sich beim CO₂-Ausstoss nicht um ein technologieneutrales Merkmal, da insbesondere Elektrofahrzeuge im Betrieb keine CO₂-Emissionen ausstossen. Um das Pay-as-you-use-Prinzip nicht vollständig zu ignorieren, müssten Elektrofahrzeuge folglich auf Basis einer anderen Bemessungsgrundlage oder mit pauschalen Beiträgen besteuert werden.

1.4.4 Entscheid Neukonzeption

<i>Fahrzeugkategorie</i>	<i>Bemessungsgrundlage bisher</i>	<i>Bemessungsgrundlage neu</i>
Personenwagen	Hubraum	Gesamtgewicht + Leistung
Personenwagen, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Gesamtgewicht
Motorrad	Hubraum	Gesamtgewicht + Leistung
Motorrad, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Gesamtgewicht
Nutzfahrzeug zum Sachtransport	Nutzlast	Nutzlast
Nutzfahrzeug zum Sachtransport, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Nutzlast + 20% Rabatt
Gesellschaftswagen	Anzahl Sitzplätze	Nutzlast
Gesellschaftswagen, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Nutzlast + 20% Rabatt
Traktor, Motorkarren	Pauschale	Pauschale
Traktor, Motorkarren, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Pauschale + 20% Rabatt
Anhänger	Nutzlast, Pauschale	Nutzlast, Pauschale
Arbeitsmaschine, -karren	Pauschale	Pauschale
Arbeitsmaschine, -karren, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Pauschale + 20% Rabatt
Motorschiff	Leistung	Leistung
Motorschiff, elektrisch	<i>steuerbefreit</i>	Leistung + 20% Rabatt

Abbildung 13 - Gegenüberstellung Bemessungsgrundlagen bisher und neu

Die neuen Bemessungsgrundlagen werden nur für Fahrzeuge zum Personentransport verwendet. Dies sind hauptsächlich Personenwagen und Motorräder, die zusammen ca. 80% des gesamten Fahrzeugbestandes ausmachen. Fahrzeuge zum Sachtransport werden weiterhin nach der Nutzlast, allerdings mit einem linearen Steuertarif besteuert. Als neue Bemessungsgrundlagen für Personenwagen und Motorräder sollen die Faktoren Gesamtgewicht und Leistung dienen. Beide Bemessungsgrundlagen sind technologieneutral, im Fahrzeugausweis ersichtlich und korrelieren mit dem CO₂-Ausstoss. Die Hubraumbesteuerung wird abgeschafft.

Bei Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb wird nur das Gesamtgewicht besteuert. Die Leistung wird nicht besteuert, resp. mit Fr. 0.-- bepreist. Dies aus zwei Gründen: Erstens hat die Leistung eines Elektrofahrzeuges keine Korrelation mit der Umwelt- und der Strassenbelastung; zweitens muss die Vorgabe eingehalten werden, wonach vergleichbare Elektrofahrzeuge immer tiefer besteuert werden als Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Dadurch wird kein Bonus-Malus-System eingeführt. Halter und Halterinnen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren müssen nicht mehr bezahlen, um den Haltern und Halterinnen von Elektrofahrzeugen die Motorfahrzeugsteuer zu subventionieren. Es soll kein Bestrafungssystem eingeführt werden, sondern ein Anreiz zum Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen gesetzt werden. Der Preis pro kg Gesamtgewicht ist bei beiden Antriebskategorien gleich hoch. Bei diesem System profitieren auch Halter und Halterinnen von leichten Fahrzeugen mit wenig Leistung und Verbrennungsmotor. Auch diese belasten die Umwelt weniger stark als schwere Fahrzeuge mit hoher Leistung. Die ökologische Umgestaltung der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer betrifft nicht nur

Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben, sondern auch und vor allem Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Mit dem Verzicht auf ein Bonus-Malus-System und auf befristete Rabattsysteme ist die Umsetzung der neuen Motorfahrzeugsteuer einfach und transparent. Beim Design der neuen Steuerberechnung kann mit bisher bekannten Grössen gearbeitet werden. Die Umsetzung ist effizient und kostengünstig möglich. Die Betriebsapplikation der Motorfahrzeugkontrolle ist bereits so programmiert, dass sie mit verschiedenen Bemessungsgrundlagen rechnen kann. Die Umstellung von der Hubraumbesteuerung auf die Besteuerung nach Gesamtgewicht und Leistung resp. nur nach Gesamtgewicht ist relativ einfach zu bewerkstelligen. Ebenso wenig stellt die Hinterlegung von geänderten Steuertarifen eine Schwierigkeit dar.

Bei Fahrzeugkategorien, die nicht aufgrund von Gesamtgewicht und Leistung, sondern aufgrund der Nutzlast, der Normleistung des Motors (Schiffe) oder pauschal besteuert werden, wird eine ökologische Komponente in Form eines Rabatts von 20% bei emissionsfreiem Antrieb eingeführt. Der Rabatt ist einfach verständlich, direkt umsetzbar und es müssen keine zusätzlichen Daten erhoben werden.

Der Steuerrabatt ist ein ökologisches Lenkungselement und soll einen Anreiz zum Betrieb von emissionsfreien Fahrzeugen setzen. Durch den Rabatt wird die Steuerertragsstabilität nicht gefährdet, da sämtliche Berechnungen zum voraussichtlichen Steuerertrag schon mit dem Rabatt in der Höhe von 20% vorgenommen wurden.

Hybridfahrzeuge werden analog den Bemessungsgrundlagen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor besteuert, da die Hauptantriebsquelle der Verbrennungsmotor ist. Diese Fahrzeuge stossen beim Betrieb mit dem Verbrennungsmotor CO₂ aus und fallen nicht unter die Kategorie der emissionsfreien Fahrzeuge. Durch die rasche Entwicklung der E-Fahrzeuge und der ständig erweiterten Reichweite ist davon auszugehen, dass Hybrid Fahrzeuge in Zukunft keine grosse Rolle spielen werden. Ein Hybridfahrzeug wird somit auch nach Gesamtgewicht und nach Leistung des Verbrennungsmotors besteuert.

Die Tabelle zeigt sowohl die Bewertungskriterien (Konzeption, Umsetzung/Vollzug, Auswirkungen) als auch die Gesamtbewertung für die gewählte Bestvariante (Gesamtgewicht und Leistung) im Detail auf. Grüne Balken zeigen eine positive Bewertung, rote Balken weisen auf Nachteile hin.

Ebene	Beurteilungskriterium			Vorteile	Nachteile
Konzeption	K1: Pay-as-you-use Die Höhe der Steuer soll im Einzelfall in einem vernünftigen Verhältnis zur staatlichen Leistung stehen. Demnach sollen Motorfahrzeuge, die die Strasseninfrastruktur stärker belasten, auch höher besteuert werden. Inwiefern führt eine Variante dazu, dass diejenigen,			Das Gesamtgewicht bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur gut ab.	Die Leistung weist keinen direkten Zusammenhang mit der Beanspruchung der Strasseninfrastruktur auf.

	welche die höchsten Strasseninfrastrukturkosten verursachen, auch am meisten bezahlen und umgekehrt?			
	K2: Anreizwirkung/Ökologisierung Entstehen durch die Bemessungsgrundlage Anreizwirkungen? Handelt es sich dabei um erwünschte oder unerwünschte Anreizwirkungen? Entstehen Anreize zur Nutzung ökologischer Fahrzeuge?		Das Gesamtgewicht setzt Anreize zum Kauf leichter Fahrzeuge. Diese verbrauchen in der Regel weniger Treibstoff und stossen dadurch weniger CO ₂ aus. Die Leistung erlaubt eine Ökologisierung innerhalb derselben Modellreihe («Sportvariante» vs. «Eco-Variante») Die Leistung erlaubt eine progressive Besteuerung.	Elektrofahrzeuge weisen oft eine hohe Maximalleistung und ein hohes Gesamtgewicht auf und würden dadurch stärker besteuert.
	K3: Transparenz/Verständlichkeit Ist die Bemessungsgrundlage verständlich und einfach nachvollziehbar?		Die beiden Kriterien sind für sich allein genommen einfach und verständlich.	Je nach Art der Kombination der beiden Kriterien wird die Berechnung der Steuerhöhe kompliziert und für die Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen schwer nachvollziehbar.
Umsetzung / Vollzug	U1: Vollzugseffizienz Wie einfach und zu welchen Kosten lässt sich die neue Gesetzgebung umsetzen? Gibt es Anknüpfungspunkte an bestehende Prozesse, verfügbare Daten und Informationen oder muss sehr vieles neu aufgebaut / bereitgestellt / entwickelt werden?		Sowohl die Leistung als auch das Gesamtgewicht können dem Fahrzeugausweis entnommen werden und sind daher einfach zu erheben. Der Vollzug dürfte somit zu keinen zusätzlichen Kosten führen.	Die neuen Bemessungskriterien stellen eine gewisse Abkehr von den bisherigen Bemessungsgrundlagen dar.
	U2: Flexibilität/Technologieutralität Kann die Bemessungsgrundlage mit der notwendigen Flexibilität weiterentwickelt werden, lassen sich absehbare Trends mit ver-		Neue, unerwartete Trends bei den Antriebstechnologien wären kaum problematisch, da auch für solche neuartigen Fahrzeuge weiterhin Daten für beide Kriterien vorliegen werden. Beide Merkmale können für alle Fahrzeugkategorien und Antriebstechnologien erhoben werden.	In den Typengenehmigungsdaten wird nur die Maximalleistung erfasst. Diese fällt bei Elektrofahrzeugen häufig deutlich höher aus als die Dauerleistung. Damit ist das Verhältnis zwischen Maximal- und Dauerleistung nicht dasselbe wie bei Verbrennungsmotoren.

	tretbarem Aufwand integrieren?			
Auswirkung	A1: Akzeptanz Wie gross ist die Akzeptanz bei Betroffenen / in der Gesellschaft einzustufen?		Schwere, leistungsstarke Fahrzeuge werden eher von Personen mit hohen Einkommen gekauft. Im Sinne einer Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sind das Gewicht und die Leistung somit keine sozial ungerechten Kriterien. Elektrofahrzeuge werden neu auch besteuert. Die stärkere Belastung von schwereren Fahrzeugen ist nachvollziehbar.	Die schwach ausgeprägte ökologische Differenzierung könnte kritisch beurteilt werden. Je nachdem, wie die beiden Merkmale kombiniert werden, könnte die Berechnung der Steuerrhöhe kompliziert ausfallen und in der Stimmbewölkerung zu Abwehrreflexen führen.
	A2: Finanzielle Relevanz/Einnahmesicherung Führt die Bemessungsgrundlage zu relevanten finanziellen Auswirkungen (v.a. Mindereinnahmen), so dass ein Handlungsbedarf für flankierende / ergänzende Massnahmen entsteht?		Änderungen bei der Struktur des Fahrzeugbestands bleiben ohne wesentliche Folgen für die Steuererträge. In der Tendenz wird sowohl die mittlere Leistung als auch das Gesamtgewicht von Fahrzeugen eher steigen als sinken. Somit können stabile Erträge gewährleistet werden.	Bei einem unerwarteten Rückgang des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts oder der durchschnittlichen Leistung müsste die Bemessungsgrundlage angepasst werden. Problematisch für die Ertragslage wäre ein genereller Rückgang des Fahrzeugbestands. Dieser Umstand gilt jedoch für alle Bemessungsgrundlagen.

Abbildung 14 - Besteuerung nach Gewicht und Leistung, Vor- und Nachteile

1.5 Schiffe

Im Kanton Solothurn wird derzeit die Leistung (in kW) als Grundlage für die Schiffssteuer verwendet. Dies ist auch in anderen Kantonen üblich. Es gibt jedoch auch andere Bemessungsgrundlagen wie Länge oder Gesamtfläche, die in einigen Kantonen für die Besteuerung von Motorschiffen verwendet werden können. Alle drei Bemessungsgrundlagen sind einfach umsetzbar, verständlich und technologieneutral. Aus ökologischer Sicht bietet die Leistung jedoch den Vorteil, dass sie eine progressive ökologische Differenzierung der Steuertarife ermöglicht. Daher besteht derzeit kein Bedarf, die Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Motorschiffen im Kanton Solothurn anzupassen. Neu wird jedoch ein Steuerrabatt für Schiffe mit emissionsfreiem Antrieb eingeführt, um alternative Antriebe zu fördern.

Schiffe standen bei der Totalrevision der MFK-Gesetzgebung nicht im Fokus. Mit dem Entscheid, dass die zwei Steuergesetze in einem einzigen Erlass vereinigt werden, wurden jedoch auch die bisherigen Bestimmungen zur Besteuerung von Schiffen unter die Lupe genommen. Dabei wurde festgestellt, dass die bisherige Besteuerung der Domizilschiffe nicht übernommen werden kann. Während Standortschiffe (Schiffe mit einem festen Wasseranlegeplatz) pro kW Normleistung des Motors mit fünf Franken besteuert wurden, gab es bei den Domizilschiffen nur zwei Besteuerungsstufen. Schiffe unter 20 kW Leistung wurden mit Fr. 50.--/Jahr besteuert, Schiffe mit einer Leistung über 20 kW mit Fr. 100.--/Jahr. Somit waren vor allem leistungsstarke

Domizilschiffe steuerlich massiv begünstigt. Sie waren ausserdem von der jährlichen Grundsteuer in der Höhe von Fr. 40.-- befreit, welche für Standortschiffe bezahlt werden musste. Diese Regelung stammt noch aus der Zeit, in der Domizilschiffe nur 30 Tage pro Jahr eingewassert werden durften. Somit liess sich die tiefere Steuer rechtfertigen. Jetzt dürfen Domizilschiffe 365 Tage pro Jahr eingewassert werden - die Zeit auf dem Wasser ist für diese Schiffe nicht limitiert. Die Steuerbegünstigung im bisherigen Mass rechtfertigt sich nicht mehr. Wasseranlegeplätze sind im Kanton stark limitiert. Es bestehen lange Wartelisten. Insofern hängt es nicht allein vom Halter oder der Halterin des Schiffes ab, wie er oder sie es einlösen will. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde der Steuerbetrag pro kW Leistung für die Domizilschiffe tiefer angesetzt als für Standortschiffe. Schiffe werden neu ebenfalls tagesgenau besteuert. Bisher bestanden zwei Halbjahrestanchen für die Besteuerung: Schiffe, die vor dem 31. Juli ausser Verkehr gesetzt oder erst ab dem 1. August in Verkehr gesetzt wurden, bezahlten nur die halbe Steuer. Der Hintergrund dieser Regelung war aus den Materialien zum Schiffssteuergesetz nicht zu eruieren. Mit der Tagesbesteuerung wird die Besteuerung der Schiffe und der Motorfahrzeuge gleich ausgestaltet. Sie ist einfacher zu vollziehen als die Besteuerung in Halbjahrestanchen.

Im Kanton sind 534 Domizilschiffe eingelöst, der Steuerertrag beträgt Fr. 38'604.50/Jahr. Demgegenüber stehen 505 Standortschiffe mit einem Steuerertrag von Fr. 180'750.50/Jahr. Der gesamte Schiffssteuerertrag macht pro Jahr Fr. 219'355.-- aus. Per 31.12.2023 waren im Kanton 34 Schiffe mit Elektromotor immatrikuliert.

1.6 Vernehmlassungsverfahren

...

2. Verhältnis zur Planung

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer ist im Legislaturplan 2021-2025 enthalten. Die Änderung des Gebührentarifs ist eine Folge der Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer.

3. Auswirkungen

3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer hat keine personellen Folgen. Mit der neuen Steuergesetzgebung kann verhindert werden, dass die Steuereinnahmen ab 2023 einbrechen. Mit der Totalrevision kann das Steuersubstrat auf dem bisherigen Niveau gehalten werden.

Geschätzte Steuererträge in Mio. Franken

	2023	2030	2040	2050
Neue Methode (Steuer für Elektrofahrzeuge)	65.3	66.4	65.6	64.3
Alte Methode (Elektrofahrzeuge steuerbefreit)	61.7	55.9	40.5	25.1

Die Aufnahme der Gebühren des Strassenverkehrsamtes in den GT hat keine personellen Folgen. Finanziell wird sich der Gebührenertrag bei gleichbleibendem Geschäftsgang im gleichen Rahmen bewegen wie bis anhin. Pro Jahr wird mit ca. 18. Mio. Franken Gebühreneinnahmen gerechnet. Wie sich die Liberalisierung der Kontrollschilderübertragung auf die Gebühreneinnahmen des Strassenverkehrsamtes auswirkt, ist nicht abschätzbar. Die Vermutung liegt jedoch nahe, dass mehr Kontrollschilder übertragen werden.

3.2 Vollzugsmassnahmen

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer wird eine Teilrevision der Verordnung über den Strassenverkehr vom 3. März 1978 (BGS 733.11) sowie der Verordnung über die Schifffahrt vom 24. Oktober 1994 (BGS 736.12) nach sich ziehen.

3.3 Auswirkungen für die Kunden und Kundinnen des Strassenverkehrsamtes

Mit der Einführung des neuen Gesetzes werden Halter und Halterinnen von bisher steuerbefreiten Elektrofahrzeugen ebenfalls steuerpflichtig. Die Steuer für ein Fahrzeug mit emissionsfreiem Antrieb ist dabei immer niedriger als die Steuer für ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Für Halter und Halterinnen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor können sich die Steuern leicht verändern. Leichte Fahrzeuge mit geringer Leistung zahlen tendenziell weniger Steuern, während schwere Fahrzeuge mit hoher Leistung etwas mehr Steuern zahlen. Der Gesamtertrag aus den Steuern bleibt stabil. Die Senkung der meisten Gebühren des Strassenverkehrsamtes kommt allen Kunden und Kundinnen zugute. Punktuell sind jedoch auch Gebührenerhöhungen nötig. Die technische Fahrzeugprüfung wird in Zukunft um Fr. 10.-- pro Prüfeinheit teurer und die praktische Führerprüfung kostet künftig pro Stunde Fr. 30.-- mehr.

4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

4.1 Beschlussesentwurf 1: Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer

Der Titel des Gesetzes ist neu. Im neuen Gesetz werden die Steuern für Motorfahrzeuge und für Schiffe geregelt.

1. Allgemeiner Teil

§ 1 Gegenstand und Geltungsbereich

Abs. 1

Das Gesetz regelt die Steuer für alle Motorfahrzeuge und Schiffe, welche im Kanton Solothurn gemäss dem Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BGS; SR 747.201) eingelöst sind oder eingelöst werden müssten. Anhänger werden separat erwähnt, da diese auch steuerpflichtig sind, jedoch keinen eigenen Antrieb haben und somit keine Motorfahrzeuge sind.

Abs. 2 und Abs. 3

Absatz 2 ist die gesetzliche Grundlage für die Gebührenerhebung für sämtliche Tätigkeiten des Amtes. Absatz 3 verweist auf den kantonalen GT. Bisher waren die Gebühren der Motorfahrzeugkontrolle in der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (MFK-Verordnung) geregelt. Als einziges Amt galt somit für die MFK eine eigene Gebührenverordnung. Anlässlich der Totalrevision werden alle Gebühren des Strassenverkehrsamtes in den kantonalen GT überführt.

§ 2 Zuständige Behörde

Im Rahmen der Totalrevision wird die Motorfahrzeugkontrolle umbenannt (siehe oben Ziff. 1.2.6). Die Zuständigkeit für den Vollzug des Gesetzes liegt beim Strassenverkehrsamt. Die Aufgaben des Amtes umfassen nicht nur die Motorfahrzeugkontrolle, also die technischen Fahrzeugprüfungen, sondern auch die Bearbeitung der Administrativmassnahmenverfahren, die Führerzulassung (Motorfahrzeuge und Schiffe) und die Fahrzeugzulassung. Weitere Aufgabengebiete sind das Bewilligen von Sondertransporten und die Zulassung von Schiffen.

§ 3 Verwendungszweck der Steuern und Gebühren (bisher § 5 des MFK-Gesetzes)

Der Verwendungszweck der Steuern und Gebühren wurde aus dem MFK-Gesetz übernommen und entspricht inhaltlich dem ehemaligen § 5. Es wurde lediglich die Reihenfolge der Aufzählung geändert. Der Hauptanteil der Steuer- und Gebührenerträge fliesst in die Strassenrechnung. Ebenfalls werden Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr mit den Erträgen des Strassenverkehrsamtes bezahlt. Verwaltungskosten des Amtes und Verwaltungskosten der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei werden ebenfalls mit den Steuer- und Gebührenerträgen beglichen. Abs. 1 Bst. e wurde als Generalklausel ebenfalls übernommen.

Abs. 2

Dieser Absatz wurde unverändert aus dem MFK-Gesetz übernommen. Die Zuordnung der Steuer- und Gebührenerträge liegt in der Kompetenz des Kantonsrates.

Abs. 3

Die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 müssen durch den Steuer- und Gebührenertrag gedeckt werden. Sobald eine drohende Unterdeckung feststeht, muss der Kantonsrat die Steuersätze ab § 16 ff. neu festlegen.

§ 4 Anpassung der Steuersätze an die Teuerung (neu)

In der bisherigen Steuergesetzgebung war keine Anpassung an die Teuerung vorgesehen. Die Steuersätze sind deshalb immer noch auf dem Stand von 1961. Die Steuern sollen in Zukunft an die Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) angepasst werden, sofern die Veränderung des LIK 1.5 Prozentpunkte oder mehr beträgt. Der Regierungsrat beschliesst die Anpassung der Steuern durch Verordnung. Diese Regelung ist aus Gründen der Rechtssicherheit nötig. Eine automatische Anpassung der Steuern an die jährliche Teuerung ist gesetzgeberisch nicht möglich. Massgebend für die Beurteilung, ob die Steuern an die Teuerung angepasst werden, ist der Stand des LIK am 31. Oktober. Sofern eine negative Teuerung eintritt, müssen die Steuern selbstverständlich gesenkt werden. Bisher haben sich die jährlich steigenden Steuererträge einzig aus der steigenden Anzahl der immatrikulierten Fahrzeuge ergeben.

§ 5 Steuerobjekt (bisher § 1 der MFK-Verordnung)

Besteuert werden Motorfahrzeuge und deren Anhänger sowie Motorschiffe mit Standort im Kanton Solothurn. Zuständig für die Besteuerung von Fahrzeugen ist gemäss Art. 22 SVG i.V.m. Art. 105 Abs. 1 und 4 SVG der Standortkanton. Für die Besteuerung von Schiffen ist gemäss Art. 61 Abs. 1 des BSG ebenfalls der Standortkanton zuständig.

§ 6 Steuersubjekt (bisher § 2 der MFK-Verordnung)

Die Motorfahrzeug- oder Schiffssteuer ist vom Halter oder von der Halterin des Motorfahrzeugs oder des Schiffs geschuldet. Die formelle Haltereigenschaft geht aus dem Fahrzeug- oder dem Schiffsausweis hervor. Gestrichen wurde die Solidarhaftung des Eigentümers für die Steuern.

Diese Bestimmung wurde nie angewendet. Das Eigentum am Fahrzeug oder am Schiff ist dem Amt in den meisten Fällen nicht bekannt. Nur wenn im Fahrzeug- oder Schiffsausweis ein Eintrag «178» besteht, ist klar, dass es sich um ein fremdfinanziertes (geleastes) Fahrzeug handelt und somit Eigentum und Haltereigenschaft auseinanderfallen.

§ 7 Ausnahmen von der Steuerpflicht

Abs. 1

Die Steuerpflicht gilt grundsätzlich für alle Fahrzeuge mit einem Motor und für Anhänger. Es gibt jedoch Ausnahmen: Motorfahräder (30 km/h) und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sind auch Motorfahrzeuge, sind jedoch von der Steuer befreit. Aus Gründen der Rechtssicherheit werden diese Ausnahmen von der Steuerpflicht ausdrücklich erwähnt. Motorfahräder und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sind gebührenpflichtig. E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h ohne Kontrollschild gelten als Fahrräder und sind weder steuer- noch gebührenpflichtig. Fahrräder sind keine Motorfahrzeuge und sind deshalb weder steuer- noch gebührenpflichtig. Fahrzeuge des Bundes für die dienstliche Verwendung sind steuerbefreit. Schiffe des Bundes und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen, Motorschiffe des Kantons und der Gemeinden, die für den Polizei- oder Feuerwehrdienst, für die Ölwehr, für den Gewässerunterhalt oder für Rettungszwecke eingesetzt werden, sind ebenfalls steuerbefreit.

Abs. 2

Motorfahrzeuge des Bundes sind nur für die dienstliche Verwendung von der Steuerpflicht befreit. Die ausserdienstliche Verwendung wird auch bei diesen Fahrzeugen besteuert (Art. 105 Abs. 4 SVG).

Abs. 3

Ausländische Fahrzeuge werden gemäss den Vorgaben des Bundes besteuert und unterliegen nicht dem kantonalen Steuergesetz (Art. 105 Abs. 6).

§ 8 Reduktion der Motorfahrzeugsteuer (bisher § 20 der MFK-Verordnung)

§ 20 der MFK-Verordnung regelt den Steuererlass für Personen, die nach vertrauensärztlichem Befund invalid und auf die Benützung eines Motorfahrzeugs angewiesen sind. Die Ausführungsbestimmungen dazu sind in einer Weisung der MFK festgehalten.

Neu soll die Motorfahrzeugsteuer nicht vollständig erlassen, sondern reduziert werden. Der Grundsatz, dass für das Halten eines Fahrzeugs eine Abgabe geschuldet ist, wird somit auch für Personen mit einer Mobilitätsbehinderung eingehalten. Die Ausführungsbestimmungen dazu werden vom Regierungsrat in einer Verordnung erlassen und nicht mehr in einer Weisung des Amtes.

Die bisherige Praxis soll fortgeführt werden: Die Steuer für Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen mit einer Mobilitätsbehinderung der unteren Extremitäten wird auf Gesuch hin reduziert. Die Behinderung muss dabei die normale Fortbewegung ohne Hilfsmittel verunmöglichen. Der Steuererlass ist somit grundsätzlich für Personen gedacht, welche sich ohne Rollstuhl nicht fortbewegen können und aus diesem Grund auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind. Eine Reduktion ist auch möglich für Fahrzeughalter und -halterinnen, die selber nicht in ihrer Mobilität behindert sind, sondern mit einer Person im gleichen Haushalt leben, welche die Voraussetzungen für eine Steuerreduktion erfüllt. Dies ist beispielsweise der Fall bei Eltern von Kindern, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

Die Steuerreduktionen werden regelmässig überprüft. Gesuchstellende Personen haben eine Mitwirkungspflicht und müssen aktuelle ärztliche Zeugnisse und eine Verfügung der AHV, der SUVA oder der IV beibringen. Die Steuerreduktion soll maximal 80% betragen, wenn der Halter oder die Halterin eines Motorfahrzeugs von der Behinderung betroffen ist. Wenn eine Person im gleichen Haushalt eine Mobilitätsbehinderung hat, beträgt die Reduktion maximal 50%.

Ende 2023 waren im Kanton 367 Personen von der Motorfahrzeugsteuer ganz oder teilweise befreit. Der Steuerausfall beträgt Fr. 130'257.-- pro Jahr.

§ 9 Steuerperiode (bisher § 3 der MFK-Verordnung)

Abs. 1 und Abs. 2

Die Steuerperiode ist unverändert das Kalenderjahr. Die Steuern sind jeweils im Voraus für das ganze Jahr oder bei unterjähriger Inverkehrsetzung für den Rest des Jahres zu bezahlen.

Abs. 3

Die Steuern werden grundsätzlich in Rechnung gestellt. Der Regierungsrat legt die Zahlungsfristen in einer Verordnung fest. Praxisgemäss wird die Steuer Ende Januar mit einer Zahlungsfrist bis Ende März in Rechnung gestellt.

§ 10 Beginn und Ende der Steuerpflicht (bisher § 4-6 der MFK-Verordnung)

Beginn und Ende der Steuerpflicht sind bundesrechtlich geregelt. Die bisherigen kantonalen Regelungen konnten stark vereinfacht werden. Die Steuerpflicht dauert von der Inverkehrsetzung bis zur Rückgabe der Kontrollschilder. Damit Kontrollschilder nach der Ausserverkehrssetzung auch tatsächlich wieder zurückgegeben werden, wird das Ende der Steuerpflicht an deren Rückgabe gekoppelt (siehe Art. 74 Abs. 5 VZV; SR 741.51). Steuern werden tagesgenau festgelegt vom Tag der Inverkehrsetzung bis zum Tag der Kontrollschilderrückgabe. Diese Regelung gilt neu auch für die Schiffssteuer (siehe unten).

§ 11 Ersatzfahrzeug (bisher § 16 der MFK-Verordnung)

Ersatzfahrzeugbewilligungen werden für Personen ausgestellt, deren Fahrzeug in der Reparatur ist und die in dieser Zeit ein anderes Fahrzeug benützen. An das Ersatzfahrzeug werden die eigenen Kontrollschilder angebracht. Die Benützung eines Ersatzfahrzeugs hat keinen Einfluss auf die Jahressteuer. Für die Zeit der Benützung des Ersatzfahrzeugs wird keine neue Steuerrechnung ausgestellt. Die Voraussetzungen für die Bewilligung eines Ersatzfahrzeugs sind bundesrechtlich in Art. 9 ff. der VVV geregelt.

§ 12 Bemessungsgrundlagen (bisher § 2 Abs. 2 des MFK-Gesetzes)

Die Bemessungsgrundlagen waren bisher in den Grundzügen im MFK-Gesetz geregelt. In der MFK-Verordnung wurden die Bemessungsgrundlagen für die einzelnen Fahrzeugkategorien konkretisiert.

Leichte Motorwagen zum Personentransport und Motorräder werden aktuell nach Hubraum besteuert, Motorwagen zum Gütertransport nach Nutzlast und Gesellschaftswagen nach Sitzplätzen. Motorkarren, Traktoren, Anhänger und Arbeitsmaschinen werden pauschal besteuert. Schiffe werden nach der Antriebsleistung des Motors besteuert.

Um die Aufträge des Kantonsrates umzusetzen, mussten technologieunabhängige Bemessungsgrundlagen festgelegt werden, aufgrund derer auch nach den ökologischen Auswirkungen differenziert werden kann. Ausserdem müssen die anwendbaren Daten für die Steuerberechnung

aus dem Fahrzeugausweis hervorgehen. Diese Daten werden aus der Datenbank des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) heruntergeladen und bilden die Grundlage für das Erstellen eines Fahrzeugausweises. So kann sichergestellt werden, dass die Daten stimmen.

Als Bemessungsgrundlagen dienen in Zukunft das Gesamtgewicht in Kilogramm (kg), die Normleistung des Motors in Kilowatt (kW), die Nutzlast in kg oder eine Kombination dieser Faktoren. Bei bestimmten Fahrzeugarten wird eine Pauschalsteuer festgelegt.

Fahrzeuge zum Personentransport sowie Motorräder mit Verbrennungsmotor werden neu nach Gesamtgewicht und Leistung besteuert. Fahrzeuge zum Personentransport mit emissionsfreiem Antrieb (Elektrofahrzeuge) werden nur nach dem Gesamtgewicht besteuert. Dies zur Umsetzung des Grundsatzes, dass diese Fahrzeuge jeweils weniger bezahlen müssen als Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Hybridfahrzeuge werden gleich besteuert wie Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor.

Fahrzeuge zum Sachentransport werden weiterhin nach Nutzlast besteuert. Neu werden auch Gesellschaftswagen nach Nutzlast besteuert.

Fahrzeuge, die bisher pauschal besteuert wurden, werden weiterhin pauschal besteuert. Die Steuersätze bleiben gleich.

Motorschiffe werden weiterhin nach der Normleistung des Motors besteuert. Schiffe ohne Motor werden nicht besteuert. Bisher waren die Bestimmungen über die Schiffssteuern im Gesetz über die Schiffssteuer vom 28. September 1980 enthalten (BGS 614.81).

Mit dem Wegfall der Hubraumbesteuerung wird die Voraussetzung für die Besteuerung von Elektrofahrzeugen geschaffen. Jedes Fahrzeug kann unabhängig von der Antriebstechnologie individuell besteuert werden.

§ 13 Zahlungsverzug (bisher § 10 Abs. 5 der MFK-Verordnung)

Abs. 1

Gestützt auf Art. 16 Abs. 4 SVG werden Kontrollschilder entzogen, wenn jemand Steuern und/oder Gebühren (inkl. Mahngebühren) nicht bezahlt. Nach Ablauf des Mahnverfahrens (erste Mahnung, zweite Mahnung inkl. rechtliches Gehör für den Kontrollschildereinzug) werden mittels Verfügung der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder entzogen. Ab diesem Zeitpunkt darf das Fahrzeug mit den betroffenen Kontrollschildern nicht mehr verwendet werden. Der betroffene Halter oder die betroffene Halterin kann entweder die ausstehenden Steuern und/oder Gebühren sofort bezahlen oder das Kontrollschild deponieren. Bei Bezahlung der Schulden wird der Kontrollschildentzug aufgehoben. Wenn die verfallenen Rechnungen nicht mit einem Fahrzeug zusammenhängen (z.B. Gebühr für den Führerausweis, Gebühr für ein Administrativmassnahmeverfahren) wird eine Betreibung eingeleitet.

Abs. 2

Sofern weder die Schulden bezahlt werden noch das Kontrollschild innert Frist deponiert wird, beauftragt das Amt die Polizei mit dem Einzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises.

Abs. 3

Das Verfahren zum Kontrollschilderentzug ist kostenpflichtig. Die Gebühren für den Kontrollschilderentzug und -einzug sind im GT aufgeführt.

Im Jahr 2022 mussten Forderungen in der Höhe von Fr. 267'193.-- (Gebühren Fr. 202'592.--, Steuern Fr. 64'601.--) abgeschrieben werden. Der Betrag für Forderungen, die zwischen 60 Tagen und sechs Jahren alt sind und nicht mehr erhältlich gemacht werden können, beläuft sich Ende Dezember 2023 auf Fr. 477'349.--.

Abs. 4

Wenn eine Person mit verfallenen Rechnungen eine neue Dienstleistung beantragt, kann diese von der Bezahlung der fälligen Rechnungen abhängig gemacht werden. Für die neue Dienstleistung kann die sofortige Zahlung verlangt werden. Die Sofortzahlung ist ein Instrument zur Bekämpfung der wachsenden Anzahl von Debitorenausständen. Die Anzahl der Personen, die Steuern und Gebühren auch nach der zweiten Mahnung nicht bezahlen, wächst an (unbezahlte Debitorenschulden per 31. Dezember 2023 Fr. 477'349.--). Sofern ein Fahrzeug eingelöst ist, können bei Steuerschulden der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder entzogen werden. Löst jemand nach einem Kontrollschilderentzug ein anderes Fahrzeug ein, musste bisher wieder eine Rechnung mit einer Zahlungsfrist erstellt werden. Blieb auch diese Rechnung unbezahlt, wurde wieder der Prozess des Kontrollschilderentzugs in Gang gesetzt. Mit der neuen Regelung hingegen kann die Sofortzahlung für neue Dienstleistungen verlangt werden. Somit sinkt das Ausfallrisiko. Wenn aus dem System ersichtlich ist, dass bereits Kontrollschilderentzüge aufgrund unbezahlter Steuern und Gebühren verfügt wurden, wird der «Sofortzahlungsstatus» verhängt. Dienstleistungen werden nur noch gegen Sofortzahlung erbracht. Eine ähnliche Regelung kennt auch der Kanton Thurgau. Mit der Massnahme der Sofortzahlung können Ressourcen sowohl im Bereich Finanzen und Controlling als auch bei der Fahrzeug- und Führerzulassung geschont werden.

Abs. 5

In diesem Absatz werden Halter und Halterinnen darauf aufmerksam gemacht, dass nicht nur die verfallenen Steuern und Gebühren geschuldet sind, sondern auch Bearbeitungs-, Entzugs- und Betreibungsgebühren.

§ 14 Nachzahlung und Rückerstattung (bisher § 17 der MFK-Verordnung)

Inhaltlich wurde nichts geändert. Bei einer fehlerhaften Berechnung der Steuern kann das Amt den Fehlbetrag noch innert fünf Jahren nachfordern. Wenn zu hohe Steuern in Rechnung gestellt wurden, wird die Differenz zurückerstattet. Dieser Anspruch verjährt ebenfalls nach fünf Jahren. Die Rückerstattung erfolgt praxisgemäss mittels Gutschrift. Auf expliziten Wunsch der betroffenen Person oder wenn kein Fahrzeug mehr immatrikuliert ist, wird das Guthaben ausbezahlt. Voraussetzung ist jedoch, dass keine anderen Forderungen offen sind. In diesen Fällen wird das Guthaben verrechnet. Wenn die Auszahlung gewünscht wird, muss eine Zahlungsverbindung angegeben werden.

§ 15 Kleinbeträge (bisher § 44^{ter} der MFK-Verordnung)

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden Beträge unter Fr. 10.-- nicht eingefordert. Portokosten und Arbeitsaufwand übersteigen diesen Betrag bei Weitem. Drucksachen und Vignetten sind von dieser Regelung ausgenommen. Guthaben unter Fr. 10.-- werden nicht ausbezahlt. Mit dieser Regelung halten sich nicht eingeforderte und nicht ausbezahlte Beträge die Waage. Zu verrechnende Beträge werden bei der nächsten Rechnungsstellung berücksichtigt. Wenn die Auszahlung von Kleinbeträgen ausdrücklich gefordert wird, wird diese vorgenommen, sofern eine Zahlungsverbindung angegeben wird.

2. Besonderer Teil

2.1 Motorfahrzeuge

§ 16 Motorfahrzeuge zum Personentransport (bisher § 23 der MFK-Verordnung)

Abs. 1

Neu sind die Bemessungsgrundlagen das Gesamtgewicht und die Normleistung. Beide Angaben sind im Fahrzeugausweis ersichtlich. Die Steuersätze unterscheiden sich pro Fahrzeugkategorie und werden in Abs. 1 festgelegt.

Die Steuersätze wurden so festgelegt, damit der Steuerertrag pro Kategorie in etwa gleichbleibt und sich auch die Steuer für das einzelne Fahrzeug nicht gross verändert.

Kleinmotorfahrzeuge, Leichtmotorfahrzeuge und dreirädrige Motorfahrzeuge werden neu pauschalbesteuert. Die Pauschalbesteuerung dieser Fahrzeuge ist effizienter und transparenter. Die Steuersätze für diese Fahrzeuge sind neu in § 19 Bst. s, t und u aufgeführt.

Die Einteilung in Motorfahrzeuge zum Personentransport und zum Sachentransport wird beibehalten, da sich diese bewährt hat. Die Definitionen der Fahrzeugkategorien entsprechen den Kategorien in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19.6.1995 (VTS; SR 741.41). Leichte Motorwagen haben ein Gewicht bis 3.5 t, schwere Motorwagen sind schwerer als 3.5 t.

Neu werden alle Fahrzeuge linear besteuert. Die konkrete Steuer wird aufgrund des Gesamtgewichts und der Normleistung berechnet. Die Steuer wird somit für jedes Fahrzeug individuell festgelegt. Die bisherige Steuer war in Tarifestufen festgelegt. Dies führte dazu, dass nur ein Kubikzentimeter mehr Hubraum zu einer höheren Steuer führen konnte. Die lineare Besteuerung ist präziser und bemisst sich nach den konkreten Daten des betroffenen Fahrzeugs.

Abs. 2

Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb werden nur nach Gesamtgewicht besteuert. Dadurch wird der Auftrag, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Grundsätzen auszugestalten, umgesetzt. Indem nur das Gewicht besteuert wird, sind Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb immer günstiger als Fahrzeuge mit einem Verbrennungsantrieb. Bei Letzteren kommt immer noch eine Leistungskomponente dazu. Die Leistung wird bei den Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb mit Fr. 0.-- bepreist.

Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb werden durch diese Regelung nicht diskriminiert, da der gesamte Steuerbetrag sich nur wenig verändern wird. Die Steuer für leichte Personenwagen mit wenig Leistung wird tendenziell sogar sinken. Fahrzeuge mit einem hohen Gewicht und viel Leistung werden voraussichtlich mehr Steuern zahlen als bisher. Damit wird die Vorgabe der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer eingehalten. Je mehr Emissionen verursacht werden, desto höher ist die Motorfahrzeugsteuer. Die Emissionen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Gesamtgewicht und der Leistung. Sie steigen mit zunehmendem Gewicht und mit zunehmender Leistung an. Indem Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nach dem Gesamtgewicht besteuert werden, wird der kantonsrätliche Auftrag erfüllt, die Steuerbefreiung dieser Fahrzeuge aufzuheben.

§ 17 Gesellschaftswagen (bisher § 24^{bis} der MFK-Verordnung)

Gesellschaftswagen (Cars, Busse) wurden bisher nach Anzahl Sitzplätzen besteuert. Neu werden sie auch nach Nutzlast (wie Motorfahrzeuge zum Sachentransport) besteuert. Die Besteuerung nach Sitzplatzanzahl entspricht nicht der Vorgabe der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer. Ein Gesellschaftswagen ist ökologischer, wenn er mehr Personen transportieren kann. Die Besteuerung nach Sitzplatzzahl ist insofern nicht nachvollziehbar, da vergleichbare Gesellschaftswagen mit gleicher Nutzlast unterschiedlich besteuert werden. Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb bezahlen nur 80% der regulären Steuer. Damit wird ein Anreiz zum Betrieb von emissionsfreien Gesellschaftswagen geschaffen. Die Nutzlast ist die Differenz zwischen dem Gesamtgewicht und dem Leergewicht und geht aus dem Fahrzeugausweis hervor.

§ 18 Motorfahrzeuge zum Sachentransport (bisher § 24 der MFK-Verordnung)

Abs. 1

Die Besteuerung von Motorfahrzeugen zum Sachentransport anhand der Nutzlast ist weiterhin sachgerecht und kann beibehalten werden. Auch hier wird die Besteuerung nach Tarifstufen aufgegeben. Zukünftig werden Fahrzeuge zum Sachentransport linear und somit individuell besteuert. Wie bereits erwähnt, berechnet sich die Nutzlast aus der Differenz zwischen dem Gesamtgewicht und dem Leergewicht.

Bei den Fahrzeugen zum Sachentransport kommen unterschiedliche Steuersätze zu Anwendung. Diese werden in Abs. 1 festgelegt. Leichte Motorwagen sind hauptsächlich Lieferwagen, schwere Motorwagen sind Lastwagen. Sattelschlepper sind nur Zugfahrzeuge und können alleine keine Waren transportieren. Sie brauchen für den Warentransport einen Sattelsachentransportanhänger. Diesem Umstand wird mit dem tieferen Steuersatz Rechnung getragen. Der Steuerbetrag des Zugfahrzeugs wird bei der Steuer zum Steuerbetrag des Anhängers dazugezählt.

Abs. 2

Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb bezahlen 80% der regulären Steuer. Dies als Anreiz zum Betrieb von emissionsfreien Fahrzeugen. Wegen der rasanten technologischen Entwicklung im Bereich Fahrzeugbatterien und Kapazitäten ist davon auszugehen, dass in Zukunft mehr Sachentransporte von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb durchgeführt werden. Dieser Trend lässt sich schon bei den Lieferwagen feststellen.

§ 19 Pauschalsteuer (bisher § 25, 26 und 28 der MFK-Verordnung)

Abs. 1

Bisher pauschalbesteuerte Fahrzeuge werden weiterhin pauschalbesteuert. Die Steuersätze für diese Fahrzeuge bleiben unverändert. Neu werden auch Kleinmotorfahrzeuge, Leichtmotorfahrzeuge und dreirädrige Motorfahrzeuge pauschalbesteuert. Dies ist effizienter bei der Immatrikulation und vereinfacht die Steuerprozesse. Alle pauschalbesteuerten Fahrzeuge werden neu in Abs. 1 aufgezählt.

Abs. 2

Bei pauschalbesteuerten Fahrzeugen wird ebenfalls der reduzierte Tarif von 80% zur Anwendung gebracht, sofern sie über einen emissionsfreien Antrieb verfügen.

Abs. 3

Sattelsachentransportanhänger werden ausschliesslich zusammen mit einem Sattelschlepper in Verkehr gebracht. Die Steuer für die Fahrzeugkombination setzt sich aus der Steuer für den Schlepper und für den Anhänger zusammen. Aus diesem Grund wird der Anhänger zu 2/3 besteuert. Das Zugfahrzeug wird gemäss § 18 Abs. 1 Bst. c besteuert.

§ 20 Wechselschilder (bisher § 9 der MFK-Verordnung)

Pro Wechselschildpaar können zwei Fahrzeuge eingelöst werden (Ausnahme: Veteranenfahrzeuge). Die Steuer wird für das Fahrzeug mit dem höheren Steuersatz festgelegt. Das andere Fahrzeug muss eine Zusatzsteuer bezahlen, die je nach Fahrzeugkategorie unterschiedlich hoch festgelegt wird. Die Steuersätze für die Wechselschilder wurden nicht verändert.

Wer Wechselschilder hat und beide Fahrzeuge mit demselben Kontrollschild gleichzeitig in Verkehr setzt (an jedem Fahrzeug je ein Kontrollschild), macht sich strafbar. In diesen Fällen des Missbrauchs von Wechselschildern wird für jedes Fahrzeug die gesamte Steuer nachgefordert und zusätzlich eine Strafsteuer in der Höhe von Fr. 200.-- verfügt. Im Wiederholungsfall erhöht sich die Strafsteuer auf Fr. 500.--. Fälle von Wechselschildermisbrauch werden selten angezeigt.

§ 21 Kollektiv-Fahrzeugausweis und Händlerschild (bisher § 29 der MFK-Verordnung)

Die Vergabe von Kollektiv-Fahrzeugausweisen und Händlerschildern (ugs. U-Nummern) ist bundesrechtlich geregelt. Inhaltlich ändert sich an dieser Bestimmung nichts. Auch die Steuersätze bleiben gleich hoch. Kollektiv-Fahrzeugausweise werden nur an Betriebe erteilt, welche die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen.

§ 22 Tagesausweis (bisher § 30 MFK-Verordnung)

Tagesausweise («Tagesschilder») werden meistens dazu verwendet, ein momentan nicht immatrikulierte Fahrzeug an den Standort eines neuen Halters oder einer neuen Halterin zu überführen. Wenn das Fahrzeug noch nicht geprüft ist, ermöglicht der Tagesausweis die Fahrt zum Prüfungsort. Tagesausweise werden erteilt:

- wenn ein Fahrzeug von einem anderen Kanton in den Kanton Solothurn überführt werden soll oder im Kanton Solothurn geprüft werden muss;
- wenn eine im Kanton Solothurn wohnhafte Person ein Fahrzeug innerhalb der Schweiz überführen oder zu einer Fahrzeugprüfung vorführen muss;
- wenn eine Person aus einem anderen Kanton ein bisher im Kanton Solothurn immatrikulierte Fahrzeug überführen oder zu einer Fahrzeugprüfung vorführen muss.

Die gesetzlichen Grundlagen für Tagesausweise finden sich in Art. 20 Abs. 4 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31).

Pro Jahr werden durchschnittlich 70-80 Tagesausweise ausgestellt. Es handelt sich nicht um ein Massengeschäft. Zusätzlich zur Steuer von Tagesausweisen werden Gebühren für die Ausstellung und Versicherungsprämien erhoben.

2.2 Schiffe

Bisher Schiffssteuergesetz i.V.m. MFK-Verordnung

Seit 1980 waren die Schiffssteuern in einem eigenen Erlass (Gesetz über die Schiffssteuer; BGS 614.81) vom 28. September 1980 geregelt. Da viele Bestimmungen über die Besteuerung von Schiffen und von Motorfahrzeugen identisch sind, wurde beschlossen, die Schiffssteuer auch im Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer aufzunehmen. Vor allem ist der allgemeine Teil dieses Gesetzes auch auf die Schiffe anwendbar.

§ 23 Beginn und Ende der Steuerpflicht (bisher § 4 des Schiffssteuergesetzes)

Die Steuerpflicht für Schiffe beginnt wie bei den Strassenfahrzeugen mit der Inverkehrsetzung resp. mit der Aushändigung des Schiffsausweises und der Schiffskennzeichen. Die Steuerpflicht endet mit der Rückgabe des Schiffsausweises. Schiffskennzeichen müssen nicht retourniert werden. Es handelt sich nicht um Kontrollschilder aus Aluminium wie bei den Strassenfahrzeugen. Schiffe können auch mit Aufklebekennzeichen gekennzeichnet werden.

Neu werden Schiffe tagesgenau besteuert. Aufgehoben wird die bisherige Regelung, wonach bei der Inverkehrsetzung nach dem 1. August oder der Ausserverkehrsetzung vor dem 31. Juli nur die halbe Steuer fällig wird. Es ist kein Grund ersichtlich, warum bei den Schiffen ein anderes Steuersystem gelten soll als bei den Strassenfahrzeugen. Die Steuer wird für die gesamte Zeit fällig, in der das Schiff in Verkehr gesetzt ist. Die Einführung der tagesgenauen Besteuerung für Schiffe vereinfacht die Prozesse der Schiffssteuer und macht sie effizienter.

§ 24 Bemessungsgrundlagen Schiffe (bisher § 6, 7 und 9 des Schiffssteuergesetzes)

Abs. 1 und 2

Die Besteuerung der Schiffe nach der Normleistung des Motors in kW wird beibehalten. Je mehr Leistung ein Motor hat, desto höher wird die Steuer. Dies entspricht dem Ökologisierungsgedanken, da bei höherer Leistung auch mehr Emissionen entstehen. Die Steuer pro kW Normleistung beträgt wie bisher Fr. 5.--.

Die bisherige Grundsteuer für Schiffe mit einem Wasserplatz (Standortschiffe) fällt weg. Es ist nicht mehr eruierbar, warum diese Schiffe mit einer Grundsteuer belegt wurden. Zudem ist kein sachlicher Grund für eine Grundsteuer ersichtlich und sie widerspricht dem Grundsatz der Besteuerung nach der Antriebsleistung.

Schiffe ohne Wasserplatz, die nach jedem Gebrauch wieder ausgewassert werden müssen (Domizilschiffe), wurden bisher nach einem Zweistufenschema besteuert. Domizilschiffe mit einer Leistung bis 20 kW bezahlten Fr. 50.-- pro Jahr. Domizilschiffe mit einer Leistung über 20 kW bezahlten Fr. 100.-- pro Jahr. Die Grundsteuer mussten Domizilschiffe nicht bezahlen. Domizilschiffe wurden steuerlich stark begünstigt.

Die bisherige Domizilbesteuerung stammte noch aus der Zeit, in der Domizilschiffe nur 30 Tage pro Jahr eingewassert werden durften. Diese Bestimmung wurde zwischenzeitlich aufgehoben. Der Gebrauch von Domizilschiffen ist zeitlich nicht mehr limitiert. Sie können jeden Tag ein- und ausgewassert werden. Es wird auch eine gewisse Steuergerechtigkeit im Vergleich zu den Haltern und Halterinnen von Standortschiffen erreicht. Der Nachteil des fehlenden Wasseranlegeplatzes aufgrund des beschränkten Angebots im Kanton wird durch den leicht reduzierten Steuertarif ausgeglichen.

Da das Zweistufenschema für Domizilschiffe dem Grundgedanken der Besteuerung nach der Normleistung widerspricht, sollen Domizilschiffe in Zukunft gleich wie Standortschiffe besteuert

werden. Es wird die individuelle Normleistung des Motors besteuert. Für Domizilschiffe wird dabei ein leicht reduzierter Tarif von Fr. 3.50 pro kW Leistung festgelegt.

Zum Vergleich: Die Steuerrechnung für ein Standortschiff mit einer Leistung von 50 kW betrug bisher inkl. der Grundsteuer Fr. 290.--/Jahr. Die Steuerrechnung für ein Domizilschiff mit einer Leistung von 50 kW betrug bisher Fr. 100.-- /Jahr. Neu wird das Standortschiff mit Fr. 250.-- /Jahr und das Domizilschiff mit Fr. 175.--/ Jahr besteuert.

Abs. 2

Motorschiffe mit emissionsfreiem Antrieb werden zu einem reduzierten Ansatz von 80% besteuert. Die Steuerreduktion für Schiffe mit einem emissionsfreien Antrieb wird analog der Reduktion bei den Strassenfahrzeugen übernommen. Sie soll einen Anreiz zum Betrieb eines Schiffes mit emissionsfreiem Antrieb bieten. 2023 waren im Kanton Solothurn 505 Standortschiffe und 534 Domizilschiffe immatrikuliert, davon hatten 34 Schiffe einen elektrischen Antrieb.

§ 25 Kollektivausweis für Schiffe (bisher § 8 des Schiffssteuergesetzes)

Die bisherige Regelung wurde inhaltlich und materiell übernommen. Die Höhe der Steuer bleibt für Händlerschilder unverändert bei Fr. 400.-- pro Jahr.

2.3 Kontrollschilder

§ 26 Übertragung von Kontrollschildern (bisher § 13 der MFK-Verordnung)

Grundsätzlich war die Übertragung von Kontrollschildern (ugs. «Halterwechsel») verboten. Ausgenommen vom Verbot waren die Übertragung auf den Ehegatten und die Übertragung bei Zusammenschlüssen, Aufteilungen und Wechseln der Rechtsform von Unternehmungen, die im Handelsregister eingetragen sind.

Diese Regelung sorgte seit langem für viel Kritik aus der Bevölkerung, da sie sehr starr war. Es besteht oftmals der Wunsch, Kontrollschilder vor allem innerhalb der Familie oder im Bekanntenkreis weiterzugeben. Die «emotionale Bindung» an ein Kontrollschild ist für Aussenstehende nicht immer nachvollziehbar. Es kann sich um das erste Kontrollschild des Grossvaters oder bei der Kontrollschildnummer um Geburtsdaten, um andere bedeutsame Daten, um die Postleitzahl des Wohnortes oder sonst eine bestimmte Zahlenkombination handeln.

Um die starre Regelung zu lockern, wurde in der MFK-Verordnung § 36^{bis} eingefügt. Gestützt auf diese Bestimmung erliess der Regierungsrat mit RRB Nr. 1997/736 vom 1. April 1997 die Weisung zur Abgabe von bestimmten Kontrollschildern und ergänzte sie mit RRB Nr. 2020/894 vom 16. Juni 2020.

Gemäss Weisung konnten drei- und mehrstellige Kontrollschilder übertragen werden. Ein- und zweistellige Kontrollschilder waren immer noch von der Übertragung ausgenommen. Das Unverständnis in der Bevölkerung für das grundsätzliche Verbot der Übertragung von tiefen Nummern blieb bestehen. Die Lockerung zeigte nicht den gewünschten Erfolg.

Im Zuge der Totalrevision wurde beschlossen, diese Regelung neu zu gestalten und einen Paradigmenwechsel vorzunehmen. Das bisherige Verbot der Übertragung wird aufgehoben und die Übertragung von allen Kontrollschildern wird gestattet. Für die Übertragung wird eine Gebühr fällig.

Der RRB Nr. 2020/894 vom 16. Juni 2020 wird aufgehoben und die Einzelheiten werden vom Regierungsrat in einer Verordnung geregelt.

Die Verordnung beinhaltet folgende Grundzüge:

- Alle Kontrollschilder sind gegen eine Gebühr übertragbar. Die Gebühr ist im GT geregelt und entspricht den bisherigen Gebühren für die Übertragung resp. dem Mindestgebot für die Versteigerung von Kontrollschildern.
- Es werden keine Einschränkungen für die Übertragung aufgrund von familiären oder rechtlichen Beziehungen festgelegt. Die Übertragung kann von jeder Halterin und jedem Halter auf einen anderen Halter oder eine andere Halterin veranlasst werden.
- Die Übertragung ist für natürliche und juristische Personen möglich.
- Die Übertragung der Kontrollschilder erfolgt über das Strassenverkehrsamt. Dieses klärt vorgängig ab, ob das zu übertragende Kontrollschild nicht mit Verfahren (z.B. Entzug des Fahrzeugausweises wegen Steuerschulden, fehlender Betriebssicherheit, fehlender Versicherungsdeckung) belastet ist, welche der Übertragung entgegenstehen.
- Sofern eine Übertragungs- und eine Annahmeerklärung vorliegen und die Übertragungsgebühren bezahlt sind, wird der Halterwechsel vollzogen. In den Übertragungsgebühren sind die Gebühren für den neuen Fahrzeugausweis inbegriffen.

Mit der Neuregelung wird dem langjährigen Wunsch der Bevölkerung nach einer einfacheren Übertragbarkeit von Kontrollschildern Rechnung getragen.

Abs. 2

Kontrollschilder, mit Ausnahme der Schilder für die provisorische Zulassung, bleiben Eigentum der Behörde (siehe Art. 87 Abs. 5 Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 [VZV; SR 741.51]). Nur das Nutzungsrecht am Schild wird auf den Halter oder die Halterin übertragen. Kontrollschilder dürfen nicht «privat» versteigert oder verkauft werden. Jede Übertragung muss vom Strassenverkehrsamt bewilligt werden.

§ 27 Versteigerung und freihändige Abgabe von Kontrollschildern

§ 36^{bis} der MFK-Verordnung und der RRB Nr. 2020/894 vom 16. Juni 2020 (Weisung über die Abgabe von bestimmten Kontrollschildern) regelten bisher die Versteigerung und die freihändige Abgabe von Kontrollschildern. Durch die Abschaffung des Verbots der Übertragbarkeit werden viele Regelungen obsolet. Die weiterhin erforderlichen Einzelheiten für die Versteigerung und die freihändige Abgabe regelt der Regierungsrat neu in einer Verordnung.

Kontrollschilder, die an das Strassenverkehrsamt zurückgehen, können versteigert oder am Schalter zu einem fixen Preis abgegeben werden. Die vierteljährliche Aktion für vierstellige Kontrollschilder wird abgeschafft. Der Preis für ein vierstelliges Schilderpaar wird im Gegenzug von Fr. 1'500.-- auf Fr 1'000.-- gesenkt.

3. Rechtsschutz und Schlussbestimmungen

§ 28 Rechtsschutz (bisher § 46 der MFK-Verordnung)

Die Bestimmungen über den Rechtsmittelweg werden aktualisiert. Alle Beschwerden gegen Verfügungen des Strassenverkehrsamtes werden beim Bau- und Justizdepartement und nicht mehr beim Polizeidepartement (jetzt: Departement des Inneren) erhoben.

Im Übrigen richtet sich der Rechtsschutz nach dem Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen vom 15. November 1977 (Verwaltungsrechtspflegegesetz; BGS 124.11) und dem Gesetz über die Gerichtsorganisation vom 13. März 1977 (Gerichtsorganisationsgesetz; BGS 125.12).

§ 29. Rechtsöffnungstitel (bisher § 49 der MFK-Verordnung)

Rechtskräftige Verfügungen des Strassenverkehrsamtes über Steuern und Gebühren können gemäss den Vorgaben des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes (SchKG; SR 281.1) eingefordert werden. Sie sind vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen gleichgestellt.

4.2 Beschlussesentwurf 2

4.2.1 Änderung des Gebührentarifs (GT)

2016 wurde der GT totalrevidiert. Die Gebühren der MFK wurden damals nicht in den GT aufgenommen, sondern in der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe (BGS 614.62; MFK-Verordnung) belassen.

Anlässlich der Totalrevision der MFK-Gesetzgebung wurde beschlossen, auch die Gebühren der MFK resp. neu des Strassenverkehrsamtes in den GT aufzunehmen. Es ist kein sachlicher Grund ersichtlich, warum einzig die Gebühren des Strassenverkehrsamtes in einer eigenen Verordnung geregelt sein sollten.

Unter dem Titel 2.2.12^{bis} «Strassenverkehrsamt» werden Gebühren des Amtes aufgeführt. Alle Gebühren des Strassenverkehrsamtes wurden neu berechnet, um sicherzustellen, dass diese kostendeckend sind. Dabei wurden viele Gebühren gesenkt und den heutigen Gegebenheiten angepasst. Als Beispiel: das Ausstellen eines Fahrzeugausweises dauert heutzutage im Normalfall maximal fünf Minuten und kostete bisher Fr. 50.--, also gleich viel wie eine Fahrzeugprüfung, die 20 Minuten dauert und für die kostenintensive Prüfeinrichtungen benötigt werden.

Einige Gebühren wurden neu in den GT aufgenommen (z.B. Änderung des Führerausweises oder Verfügungen des Amtes im Bereich Fahrzeugzulassung). Diese Leistungen konnten bisher nicht in Rechnung gestellt werden. Die Gebühren für die praktischen Führerprüfungen und die technischen Fahrzeugprüfungen mussten erhöht werden, weil der bisherige Stundenansatz nicht kostendeckend war.

Die Gebühren für die freihändige Abgabe von Kontrollschildern wurden ebenfalls in den GT überführt. Diese waren bisher in der Weisung über die Abgabe von bestimmten Kontrollschildern (Regierungsratsbeschluss Nr. 2020/894 vom 16. Juni 2020) geregelt.

Im Jahr 2022 betrug der Gebührenertrag der MFK Fr. 17'704'416.60. Im Jahr 2023 betrug der Gebührenertrag der MFK Fr. 18'178'854.-. Mit den neu festgelegten Gebühren wird sich der Gesamtertrag bei gleichbleibendem Geschäftsgang im gleichen Rahmen bewegen. Bei der Vollkostenberechnung aller Gebühren wurde festgestellt, dass die Gebühren in einigen Fällen unter den heutigen Gegebenheiten zu hoch waren. Die Gebühren für die Ausstellung von Ausweisen im Bereich Fahrzeugzulassung können merklich gesenkt werden. Dabei handelt es sich um ein Massengeschäft. Neu werden Verfügungen der Fahrzeugzulassung und der Technik in Rechnung gestellt – bisher war dies aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage nicht möglich. Nur Verfügungen im Bereich Administrativmassnahmen konnten in Rechnung gestellt werden.

Da es sich beim vorliegenden Geschäft um eine Totalrevision handelt, wurde keine Synopse erstellt. Ein Vergleich zwischen dem GT und der MFK-Verordnung wäre ausserdem kaum möglich, weil die neuen Gesetzestexte komplett anders aufgebaut sind. Damit die neuen und die bisheri-

gen Gebühren trotzdem verglichen werden können, wird bei den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen jeweils in der ersten Spalte der Gesetzestext des GT samt Gebühr aufgelistet. In der zweiten Spalte werden die bisherigen Gebühren kursiv aufgeführt.

Neu: Titel 2.2.12^{bis} Strassenverkehrsamt

§ 73^{ter} Ausweise

¹ Die Gebühren betragen für:	neu	bisher
a) Lernfahrausweis	40	60
b) Lernfahrausweisduplikat	30	50
c) mehrere Lernfahrausweise gleichzeitig, pro zusätzlichen Ausweis	25	50
d) Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Lernfahrausweises	40	40-100
e) Führerausweis Motorfahrzeug	50	50
f) Führerausweis Motorfahrrad	35	30
g) Führerausweis Schiffe	40	50
h) Änderung und Ersatz Führerausweis Motorfahrzeug	40	
i) Änderung und Ersatz Führerausweis Motorfahrrad	25	
j) Umtausch ausländischer Führerausweis	100	200-500
k) internationaler Führerausweis	40	50
l) Fähigkeitsausweis CZV	40	
m) Fahrzeugausweis	30	50
n) Duplikat Fahrzeugausweis	20	50
n) Fahrzeugausweis Motorfahrrad	20	30
o) Schiffsausweis	40	50
q) Duplikat Schiffsausweis	30	50

Abs. 1

Die Ausweise aus den Bereichen der Führer- und Fahrzeugzulassung werden in Abs. 1 zusammengefasst. Die Gebühr für den Motorfahrradausweis musste leicht erhöht werden. Alle anderen Ausweisgebühren konnten gesenkt werden. Neu eingefügt wurden die Bst. h, i und l.

Änderungen in einem schon bestehenden Führerausweis sind günstiger als die erstmalige Ausstellung eines Führerausweises. Die Daten sind bereits im System hinterlegt. Es müssen nur noch die Änderungen erfasst werden. Der Arbeitsaufwand ist geringer und die Gebühr folglich niedriger.

Der Fähigkeitsausweis gemäss Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007 (CZV; SR 741.521) ist ein eigenständiger Ausweis im Kreditkartenformat und berechtigt zum beruflichen Personen- und/oder Gütertransport. Das Strassenverkehrsamt prüft, ob die Voraussetzungen für die Erteilung dieses Ausweises gegeben sind. Gegebenenfalls wird die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) mit der Produktion des Ausweises beauftragt. Die asa stellt den Fähigkeitsausweis den Berechtigten direkt zu.

Die Gebühr für den Führerausweis für Motorfahrräder musste um Fr. 5.-- erhöht werden, da die Kosten der Ausstellung bisher mit der Gebühr von Fr. 30.-- nicht gedeckt waren. Im Vergleich zum Führerausweis für die übrigen Kategorien ist der Führerausweis für Motorfahrräder günstiger, weil weniger Daten abgeglichen und verarbeitet werden müssen und somit der Arbeitsaufwand geringer ist.

§ 73^{quater} Führerprüfungen und Kontrollfahrten

¹ Die Gebühren betragen für:	neu	bisher
a) praktische Führerprüfung/Kontrollfahrt		
1. Motorfahrzeuge und Anhänger, pro Stunde	150	120
2. Motorrad, pro Stunde	150	120

	3. Schiff, pro Stunde	150	120
b)	theoretische Führerprüfung		
	1. Gruppe	30	30
	2. Einzel	150	120
c)	theoretische Führerprüfung CZV	60	
d)	theoretische Führerprüfung EPS	30	
e)	zweite und weitere Verschiebungen Prüfungstermin, persönlich, schriftlich oder telefonisch	20	50
f)	unentschuldigtes Fernbleiben, verspätete Abmeldung von der Prüfung	150	120

Abs. 1

Neu werden neben den Führerprüfungen auch Kontrollfahrten erwähnt. Dabei handelt es sich einerseits um Kontrollfahrten für Personen aus dem Ausland, welche ihren ausländischen Führerausweis umtauschen müssen, andererseits um Kontrollfahrten zur Abklärung der Fahrkompetenz oder der Fahreignung. Kontrollfahrten entsprechen einer praktischen Führerprüfung. Die Beurteilung der Fahrkompetenz und Fahreignung erfolgt bei der praktischen Führerprüfung und der Kontrollfahrt nach denselben Grundlagen.

Die Gebühren für die praktischen Führerprüfungen mussten um Fr. 30.-- pro Stunde erhöht werden, um kostendeckend zu sein. Bei der Neuberechnung wurde festgestellt, dass nicht der gesamte Zeitaufwand in Rechnung gestellt wurde, sondern nur die Zeit der effektiven Prüfungsfahrt. Die Vor- und Nachbereitungszeit blieb bisher unberücksichtigt.

Die Gebühren für Einzeltheorieprüfungen mussten ebenfalls erhöht werden und betragen neu Fr. 150.--. Die theoretische Führerprüfung CZV und EPS (elektronische Prüfungssituation) werden neu gesondert aufgeführt und nicht mehr unter «theoretische Führerprüfung» subsumiert. Mit der Applikation EPS der asa können elektronische Prüfungssituationen für die Teilprüfungen 2 und 3 für Fahrer und Fahrerinnen der Kategorien C/C1 und D/D1 auf diversen elektronischen Endgeräten (z.B. Tablet, Laptop) durchgeführt werden. Die Prüfung CZV dauert länger als die Prüfung EPS oder die Theorieprüfung für die Kategorie B.

Wird die Terminverschiebung telefonisch, persönlich, per Brief oder per E-Mail vorgenommen, wird eine Gebühr gemäss Abs. 1 Bst. e fällig. In diesen Fällen wird Personalaufwand generiert. Die Gebühr konnte jedoch um Fr. 30.-- gesenkt werden.

Abs. 2

Bisher musste die Abmeldung zehn Werktage vor dem Termin erfolgen. Neu muss die Abmeldung spätestens sieben (Kalender-)Tage vor dem Termin beim Strassenverkehrsamt eingegangen sein. Wer sich zu spät oder nicht abmeldet, muss die gesamte Prüfungsgebühr bezahlen.

Abs. 3

Neu ist die Terminverschiebung online möglich. Wird der Termin online und fristgerecht verschoben, wird keine Gebühr erhoben.

§ 73^{quinquies} Fahrzeugprüfungen

Die Gebühren für Fahrzeugprüfungen betragen für:		neu	bisher
a)	Motorfahrzeuge, pro Stunde	180	150
b)	Schiffe, pro Stunde	180	150
c)	zweite und weitere Verschiebungen Prüfungstermin, persönlich, schriftlich oder telefonisch	20	50
d)	unentschuldigtes Fernbleiben, verspätete Abmeldung von der Prüfung	60-1'000	50-1'000

Abs. 1

Die Gebühren für die Fahrzeugprüfungen (Schiffe, Motorfahrzeuge und Anhänger) mussten um Fr. 30.-- pro Stunde erhöht werden. Die Kostendeckung war nicht mehr gegeben. Hier schlagen insbesondere die gestiegenen Materialkosten für die moderneren Prüfeinrichtungen zu Buche. Wird die Terminverschiebung gemäss Abs. 1 Bst. c telefonisch, persönlich, per Brief oder per E-Mail vorgenommen, wird eine Gebühr fällig. In diesen Fällen wird Personalaufwand generiert. Die Gebühr konnte jedoch um Fr. 30.-- gesenkt werden.

Abs. 2

Fahrzeugprüfungen werden in Zeiteinheiten von 20 Minuten durchgeführt. Die Prüfung eines Personenwagens wird standardisiert mit einer Zeiteinheit geplant. Die Gebühr pro Zeiteinheit beträgt Fr. 60.-- (bisher Fr. 50.--). Pro Fahrzeugkategorie ist jeweils festgelegt, wie viele Prüfeinheiten benötigt werden.

Abs. 3

Bisher musste die Abmeldung zehn Werktage vor dem Termin erfolgen. Neu muss die Abmeldung spätestens sieben (Kalender-)Tage vor dem Termin beim Strassenverkehrsamt eingegangen sein. Wer sich zu spät oder nicht abmeldet, muss die gesamte Prüfungsgebühr bezahlen.

Abs. 4

Neu ist die Terminverschiebung online möglich. Wird der Termin online und fristgerecht verschoben, wird keine Gebühr erhoben.

Abs. 5

Schiffe, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lastwagen werden teilweise auf Wunsch der Halter und Halterinnen auch ausserhalb der Prüfstellen des Strassenverkehrsamtes geprüft. Dabei fallen zusätzliche Kosten für die Anfahrtszeit und den Auslagenersatz der Verkehrsexperten und -expertinnen an.

1 Die Gebühren betragen für:	neu	bisher
a) Kontrollschilderpaar	35	50
b) Einzelschild	20	25
c) drittes Kontrollschild für Heckträger	35	
d) Motorfahrradkontrollschild	25	25
e) Schiffskennzeichen	40	40
f) Einzug von Ausweisen und Kontrollschildern	300	300
g) Kontrollschild deponieren	30	40
h) Kontrollschild wiedereinlösen	20	
i) Kontrollschildreservation und Wiederzuteilung nach Ablauf Sperrfrist	50	50-200
j) Zustellung aufgefundenen Kontrollschilder	35	30
k) Jahresgebühr Motorfahrrad	25	20
l) Nichtbezug Kontrollschild bei Versteigerung	200	200
m) Kollektivversicherung Motorfahrrad	gemäss Angabe der Versicherung	
2 Die Gebühren für weisse Kontrollschilder bei freihändiger Abgabe betragen für Motorwagen:		
a) einstellige Kontrollschilder	10'000	10'000
b) zweistellige Kontrollschilder	8'000	8'000
c) dreistellige Kontrollschilder	3'000	3'000
d) vierstellige Kontrollschilder	1'000	900-1'500
e) fünfstellige Kontrollschilder	250	200
f) sechsstellige Kontrollschilder	150	200
3 Die Gebühren für weisse Kontrollschilder bei freihändiger Abgabe betragen für Motorräder:		
a) einstellige Kontrollschilder	4'000	4'000
b) zweistellige Kontrollschilder	1'500	1'500
c) dreistellige Kontrollschilder	500	200
d) vierstellige Kontrollschilder	400	200
e) fünfstellige Kontrollschilder	150	200
4 Die Gebühren für Händlerschilder bei freihändiger Abgabe betragen:		
a) einstellige Händlerschilder	1'000	1'000
b) zweistellige Händlerschilder	500	500
c) dreistellige Händlerschilder	400	300
d) vierstellige Händlerschilder	300	200
e) fünfstellige Händlerschilder	200	200
5 Bei der Übertragung von grünen, blauen und braunen Kontrollschildern werden keine Gebühren erhoben.		

Abs. 1

Die Gebühren für Kontrollschilder konnten gesenkt werden. Neu im GT aufgeführt sind die Gebühren für das dritte Kontrollschild für Heckträger (rotes Schild). Dieses gibt es erst seit dem 1. März 2022. Ebenfalls neu aufgeführt ist die Gebühr für das Motorfahrradkontrollschild. Dieses wurde bisher nicht in Rechnung gestellt. Motorfahrradschilder werden in Kleinserien hergestellt, deshalb sind sie teurer als Schilder für Motorwagen.

Abs. 1 Bst. g und h waren bisher eine Gebührenposition (Kontrollschild deponieren und wiedereinlösen). Es handelt sich dabei jedoch um zwei Geschäftsfälle, die nicht in jedem Fall zusammenhängen. Ein Schild kann deponiert werden, ohne es wieder einzulösen. Deshalb ist es sachgerechter, die zwei Dienstleistungen zu trennen. Die Deponierung des Kontrollschildes wird somit Fr. 10.-- günstiger. Nur wenn das Schild auch tatsächlich wieder in Verkehr gesetzt wird, fällt die Wiedereinlösungsgebühr an. Pro Jahr werden ca. 25'600 Kontrollschilder deponiert, davon werden 19'280 (75%) nicht wieder eingelöst. Nur rund ein Viertel der Personen, welche ein Schild deponieren, setzen es innerhalb eines Jahres wieder in Verkehr. Die Trennung der Gebühr kommt einem Grossteil der Kunden und Kundinnen zu Gute.

Die Gebühr für die Zustellung von aufgefundenen Kontrollschildern musste aufgrund der gestiegenen Portokosten angepasst werden.

Bst. k: Motorfahrträder und ihnen gleichgestellte Fahrzeuge (E-Bikes, 45km/h) sind von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Sie bezahlen für die Benützung der Strasseninfrastruktur eine jährliche Gebühr. Diese beinhaltet den Versand und das Inkasso der Versicherungsvignette. Für Motorfahrträder und E-Bikes (45 km/h) besteht eine Kollektivversicherung, welche vom Strassenverkehrsamt für alle Halter und Halterinnen abgeschlossen wird. Sofern die Versicherungsrechnung von den Haltern und Halterinnen bezahlt wird, verschickt das Amt die Versicherungsvignette. Die Höhe der Versicherungsprämie hängt vom jeweiligen Versicherungsvertrag ab. Dieser wird alle fünf Jahre öffentlich ausgeschrieben, um den Haltern und Halterinnen die günstigste Versicherungslösung anbieten zu können.

Bst. l ist neu in einer gesetzlichen Grundlage aufgeführt. Bisher wurde diese Gebühr nur in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) der Versteigerung und in der Weisung über die Abgabe von bestimmten Kontrollschildern erwähnt. Wer ein Kontrollschild ersteigert und nicht innerhalb Jahresfrist einlöst, muss eine Gebühr für den administrativen Aufwand zahlen. Zusätzlich wird immer auch der Versteigerungspreis fällig.

Abs. 2

In Abs. 2 werden die Gebühren der Kontrollschilder für Motorwagen geregelt. Kontrollschilder dürfen vom Strassenverkehrsamt auch freihändig abgegeben werden (sog. Direktverkauf). Die Gebühren dafür waren bisher in der Weisung über die Abgabe von bestimmten Kontrollschildern geregelt. Sie werden nun in den GT überführt. Die Mindestgebote für die Versteigerung der Kontrollschilder entsprechen den Gebühren für die freihändige Abgabe.

Bst. d: Bisher gab es viermal pro Jahr eine Aktion für vierstellige Kontrollschilder für Motorwagen. In den Aktionswochen wurden die vierstelligen Schilder für Fr. 900 anstatt für Fr. 1'500 abgegeben. Neu sollen die Aktionstage wegfallen und der ordentliche Preis dauerhaft von Fr. 1'500.-- auf Fr. 1'000.-- gesenkt werden. Diese Massnahme soll vierstellige Schilder attraktiver machen.

In Abs. 3 werden die Gebühren für Motorradkontrollschilder festgelegt. Abs. 4 regelt die Gebühren für die Händlerschilder (U-Schilder). Händlerschilder können nur auf einen Betrieb übertragen werden, der die Voraussetzungen von Art. 23 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31) erfüllt.

Die Übertragungsgebühren sind nur für weisse Kontrollschilder anwendbar. Grüne, blaue und braune Kontrollschilder können ohne Gebühren auf einen anderen Halter oder eine andere Halterin übertragen werden. Bei diesen Schildern besteht keine Nachfrage.

§ 73^{septies}

Bewilligungen

Die Gebühren betragen für:		neu	bisher
a)	Ausfuhrbewilligung	40	100-500
b)	Ersatzfahrzeug	30	50
c)	Ausnahme- und Sonderbewilligung	50-10'000	50-10'000
d)	Versuchs- und Wettfahrten	100-1'000	50-1'000
e)	Zulassung zur Theorieprüfung	35	
f)	Zulassung zur Führerprüfung	35	
g)	Ausbildungsbewilligung; Verlängerung der Bewilligung	40	
h)	Tagesfahrbewilligung für Weiterbildungskurs	35	
i)	ausserkantonale Prüfung		
1.	Schiffe	30	
2.	Führerprüfung	30	
j)	gelbe Gefahrenlichter	25	
k)	Befreiung von der Gurtentrapflicht	30	
l)	Tagesbewilligung	40	100
m)	übrige Bewilligungen gemäss Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrtsgesetzgebung	30-300	20-200

Abs. 1

Bisher wurden viele Gebühren für Bewilligungen der MFK unter die Generalklausel von § 35 Abs. 8 der MFK-Verordnung subsumiert und in Rechnung gestellt. Die Gebührenpositionen für Bewilligungen wurden 1998 letztmals angepasst. Damit die Gebühren des Strassenverkehrsamtes transparenter und nachvollziehbarer sind, wurde beschlossen, die häufigsten Bewilligungen gesondert aufzulisten. Die Generalklausel in Abs. 1 Bst. m ist als Auffangtatbestand für spezielle Fälle gedacht.

Ausnahme- und Sonderbewilligungen werden nach Länge, Breite, Höhe, Achslast und/oder Gewicht erteilt. Bei den Sonderbewilligungen werden jeweils eine Grundgebühr und eine variable Gebühr in Rechnung gestellt. Die variable Gebühr ist abhängig von der Überschreitung der zulässigen Masse und/oder der Abmessungen. Die anwendbaren Gebühren sind in einer Weisung der Motorfahrzeugkontrolle von Januar 2008 festgehalten. Die variablen Gebühren bleiben unverändert und werden im Rahmen der Totalrevision nicht angepasst. Der Gebührentarif legt den Gebührenrahmen für die Ausnahme- und Sonderbewilligungen fest.

Die Gebühren gemäss Abs. 1 Bst. e und g wurden bisher mangels Rechtsgrundlage nicht in Rechnung gestellt. Die Zulassung zur Theorieprüfung wird in Papierform erstellt und den Prüfungskandidaten und -kandidatinnen zugeschickt. Die Ausbildungsbewilligung und deren Verlängerung ergehen ebenfalls in Papierform.

Abs. 1 Bst. f und Bst. h wurden bisher gestützt auf die Generalklausel von § 35 Abs. 8 der MFK-Verordnung in Rechnung gestellt. Beide Bewilligungen werden in Briefform ausgestellt und per Post verschickt. Aus Transparenzgründen werden die Gebühren für diese Dienstleistungen neu ausdrücklich erwähnt.

Die Gebühren nach Abs. 1 Bst. i-k wurden bis anhin gestützt auf die Generalklausel in § 35 Abs. 8 der MFK-Verordnung erhoben. Neu sollen diese Positionen gesondert aufgeführt werden. Während die technische Prüfung eines Strassenfahrzeugs auch in einem anderen Kanton als dem Standortkanton durchgeführt werden kann, ist dies für Schiffe nicht vorgesehen. Der Standortkanton kann diese Bewilligung auf Gesuch hin für Schiffe erteilen. Führerprüfungen für Motorfahrzeuge und Schiffe müssen grundsätzlich im Wohnsitzkanton des Prüfungskandidaten oder der Prüfungskandidatin stattfinden. Der zuständige Wohnsitzkanton kann jedoch eine Bewilligung erteilen, die Führerprüfung in einem anderen Kanton zu absolvieren.

§ 73^{octies} Administrativmassnahmen

¹ Die Gebühren für Administrativmassnahmeverfahren betragen:			neu	bisher
a)	für Verfahren nach der Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrtsgesetzgebung		50-600	30/50-600
b)	Verkehrsunterricht pro Tag, pro Person		180	200

Der Gebührenrahmen für Administrativmassnahmen nach der Strassenverkehrs- und Binnenschiffahrtsgesetzgebung ist neu identisch. Er beträgt Fr. 50.-- – 600.--. Bisher war die Mindestgebühr bei Verfahren nach der Strassenverkehrsgesetzgebung Fr. 20.-- tiefer. Ein sachlicher Grund dafür ist nicht ersichtlich. Die Gebühren der Administrativmassnahmen werden nach Aufwand in Rechnung gestellt. Der obere Rahmen der Gebühr kann bei Fr. 600.-- belassen werden. Diese Gebührenhöhe wird nur in Ausnahmefällen überschritten. Gemäss § 3 Abs. 4 GT kann in besonders umfangreichen und zeitraubenden Fällen und in Geschäften mit sehr hohem Streitwert die Gebühr bis zum Anderthalbfachen des Maximalansatzes erhöht werden. Dieser erweiterte Gebührenrahmen von bis zu Fr. 900.-- deckte in der Vergangenheit die Kosten immer ab.

Die Gebühr für den Verkehrsunterricht als Massnahme wird vom RRB Nr. 5897 vom 26. Oktober 1979 in den GT überführt. Zu dieser vom Gesetzgeber vorgesehen Nachschulung werden Personen nach einer Wiederholungstat verpflichtet. Ziel ist es, Verkehrsteilnehmende für potenziell

gefährliche Situationen im Strassenverkehr zu sensibilisieren. Mit gezielten Informationen und Übungen können die Teilnehmenden eine persönliche Strategie entwickeln, um ihr Fahrverhalten zu verbessern und weitere Widerhandlungen zu verhindern. Bisher wurde der Verkehrsunterricht unter die Administrativmassnahmen subsumiert. Die gesonderte Aufführung unterstützt die Transparenz der Gebühren.

§ 73^{novies} Dienstleistungen und Bestätigungen

1 Die Gebühren betragen für:

	Neu	bisher
a) Expertisen, Gutachten pro Stunde	180	150
b) Kontrollen von Garagen und Fahrschulen, pro Stunde	160	150
c) Immatikulationssperre	30	50
d) Halterdatensperre und Adressänderungen	kostenlos	
e) Waaggebühren	25	50
f) Fahreignungstests	280	250
g) Bestätigung Führerausweisdaten	30	
h) Erfassung externe Fahrzeugprüfungen	25	20
i) Bescheinigungen, schriftliche Auskünfte	15-500	20-1'000
j) Verfügungen des Amtes	100-1'000	
k) Kontrolle Formular 13.20A/Prüfbericht	30	30
l) Einstellen von Fahrzeugen, pro Tag	20	10-15
m) Abstellen von Fahrzeugen, pro Tag	10	5

Abs. 1

Expertisen und Gutachten werden von Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten erstellt. Der Stundenansatz entspricht dem Stundenansatz für eine Fahrzeugprüfung. Bei Expertisen wird regelmässig die Prüfinfrastruktur in Anspruch genommen. Bei der Kontrolle von Fahrschulen ist der Sachaufwand kleiner. Deshalb ist der Stundenansatz tiefer.

Die Gebühr für eine Immatikulationssperre konnte um Fr. 20.-- gesenkt werden. Die Halterdatensperre ist kostenlos. Auch die Adressänderung ist kostenlos. Somit kann die Motivation gesteigert werden, die neue Adresse zu melden. Es besteht eine gesetzliche Verpflichtung, dies zu tun, jedoch sind viele Adressen nicht aktuell.

Waaggebühren und Fahreignungstests wurden schon bisher in Rechnung gestellt, jedoch fehlten die spezifischen Positionen in der MFK-Verordnung. Aus Transparenzgründen werden diese Gebühren gesondert aufgeführt. Bei der Überprüfung ergab sich, dass die Waaggebühren gesenkt werden können. Beim computergestützten Fahreignungstest «Schuhfried» mussten die Gebühren erhöht werden, weil auch hier nicht die gesamte Zeit in die Berechnung der Gebühr einberechnet wurde, sondern nur die effektive Prüfungszeit. Vor- und Nachbereitungszeit wurde bisher nicht in die Kostenrechnung einbezogen.

Neu ist Abs. 1 Bst. j Verfügungen des Amtes (ausser bei den Administrativmassnahmeverfahren) konnten nicht in Rechnung gestellt werden, da es keine Rechtsgrundlage in der MFK-Verordnung gab. Verfügungen sind jedoch grundsätzlich kostenpflichtig und müssen nach Aufwand in Rechnung gestellt werden. Die meisten Verfügungen des Amtes ergehen z.B. bei Kontrollschildeinzügen aufgrund unbezahlter Steuern und Gebühren, fehlender Versicherungsdeckung und Verletzung der Fahrzeugprüfungspflicht.

Bst. l + m: Die Gebührenhöhe für Fahrzeuge, die von der Polizei beim Strassenverkehrsamt auf dem Parkplatz oder in der Garage abgestellt werden, wurde leicht erhöht. Das Abstellen im Freien kostet pro Tag Fr. 10.--, das Einstellen in der Garage pro Tag Fr. 20.--. Ab- und Einstellgebühren werden erst ab dem Tag in Rechnung gestellt, an dem die Abholungseinladung erfolgt. Die Zeit, welche das Amt für die Expertise benötigt, wird dem Halter oder der Halterin nicht in Rechnung gestellt. Die Rechnungsstellung erfolgt erst ab dem Datum der Abholungseinladung des Fahrzeugs.

§ 73^{decies} Befreiung von der Gebührenpflicht

Keine Gebühren zahlen wie anhin Schiffe des Bundes, der Kantone und der Gemeinden, sofern sie für Polizei, Feuerwehr, Ölwehr, Gewässerunterhalt oder zur Rettung eingesetzt werden.

§ 73^{undecies} Ausserverkehrsetzung

Im Gegensatz zu den Steuern werden Gebühren nicht anteilmässig zurückerstattet, wenn ein Fahrzeug ausser Verkehr gesetzt wird.

4.2.2 Aufhebung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (MFK-Verordnung; BGS 614.62)

Die MFK-Verordnung ist eine kantonsrätliche Verordnung. Sie enthält sowohl Steuer- als auch Gebührenbestimmungen. Mit der Totalrevision der Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe wird diese Verordnung hinfällig und muss aufgehoben werden. Die Steuerbestimmungen werden ins neue Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer (BGS 614.63) überführt. Die Gebühren sind neu im kantonalen Gebührentarif (BGS 615.11; GT) geregelt.

5. Rechtliches

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer unterliegt gemäss Art. 36 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) dem fakultativen Referendum, sofern sie der Kantonsrat mit mehr als zwei Drittel der anwesenden Mitglieder beschliesst, andernfalls dem obligatorischen Referendum (Art. 35 Abs. 1 Bst. d KV).

Die Änderung des Gebührentarifs (Beschlussesentwurf 2) unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 36 Abs. 1 Bst. b KV).

6. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Beschlussesentwürfen zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Peter Hodel
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
Motorfahrzeugkontrolle
Gerichtsverwaltung
Finanzdepartement
Kantonale Finanzkontrolle
Staatskanzlei (2; Rechtsdienst)
Amtsblatt (Referendum)
Parlamentsdienste
GS, BGS