

- 1. Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer**
- 2. Änderung des Gebührentarifs**

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 16. Dezember 2025, RRB Nr. 2025/2141

**Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

**Vorberatende Kommissionen**

Justizkommission  
Finanzkommission

## Inhaltsverzeichnis

Zuständiges Departement .....	1
Vorberatende Kommissionen .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	2
Beilagen 3	
Kurzfassung .....	5
1. Ausgangslage .....	7
1.1 Erledigung parlamentarischer Aufträge .....	7
1.1.1 Auftrag Fraktion Grüne: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer (A 0047/2019) .....	7
1.1.2 Auftrag Mark Winkler (FDP.Die Liberalen): Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge (A 0139/2021) .....	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 .....	9
1.2.4 Sicherstellung der Steuerertragsstabilität .....	10
1.2.5 Aktualisierung der Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe .....	14
1.2.6 Umbenennung der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) .....	15
1.3 Fahrzeugbestand im Kanton Solothurn .....	15
1.3.1 Aktueller Fahrzeugbestand .....	16
1.3.2 Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands im Kanton Solothurn .....	16
1.3.3 Entwicklung des Bestandes nach Fahrzeugkategorien .....	17
1.4 Neukonzeption der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer .....	20
1.4.1 Anwendbare Bemessungsgrundlagen .....	21
1.4.2 Tarifausgestaltung .....	24
1.4.3 Variantenprüfung .....	25
1.4.4 Entscheid Neukonzeption .....	27
1.5 Schiffe .....	30
1.6 Vernehmlassungsverfahren .....	31
2. Verhältnis zur Planung .....	33
3. Auswirkungen .....	33
3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen .....	33
3.2 Vollzugsmassnahmen .....	33
3.3 Auswirkungen für die Kunden und Kundinnen des Strassenverkehrsamtes .....	33
4. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage .....	34
4.1 Beschlussesentwurf 1: Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer .....	34
4.2 Beschlussesentwurf 2: Änderung des Gebührentarifs (GT) .....	51
4.3 Aufhebung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (MFK-Verordnung; BGS 614.62) .....	59
5. Rechtliches .....	60
6. Antrag .....	60
Verteiler KRB .....	60

**Beilagen**

Beschlussesentwurf 1 (Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer)

Beschlussesentwurf 2 (Änderung des Gebührentarifs)



## 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, wie beispielsweise die Steuerreduktion von Personen mit einer Mobilitätsbehinderung.

Die Gesetzesrevision verfolgt eine Sicherstellung der bisherigen Einnahmen aus der Motorfahrzeug- und Schiffssteuer. Die Steuereinnahmen werden somit nicht erhöht. Gemäss der langfristigen Prognose auf Basis der Zahlen von 2024 wird die Strassenrechnung ab 2039 voraussichtlich keinen positiven Saldo mehr ausweisen. Berücksichtigt sind dabei vor allem der betriebliche und bauliche Unterhalt sowie kleinere und mittlere Ausbauten, die häufig zusammen mit dem baulichen Unterhalt ausgeführt werden. Nicht enthalten sind hingegen grosse Infrastrukturprojekte (> CHF 25 Millionen), wie etwa der Bau von Umfahrungsstrassen oder Verkehrsdrehscheiben. Liegt eine Unterdeckung der Strassenrechnung vor, müssen Mittel aus der ordentlichen Rechnung zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem neuen Gesetz ist sichergestellt, dass der Kantonsrat bei einer drohenden Unterdeckung der Strassenrechnung die Steuersätze erhöhen kann (§ 3 Abs. 3).

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 CO<sub>2</sub> 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.
- Aufnahme der Gebühren in den kantonalen Gebührentarif (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 vom 8. März 2016 (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 (A 0047/2019)

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge sei dabei abzusehen, da diese auch die öffentliche Strasseninfrastruktur benutzen.

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 (A 0139/2021)

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. August 2019 zur Ablehnung beantragt. Der Nationalrat nahm die Motion am 17. Juni 2021 an. Am 31. Mai 2022 lehnte der Ständerat die Motion ab. Die Festlegung der Motorfahrzeugsteuer ist und bleibt damit eine Kompetenz der Kantone. Eine bundesrechtliche Regelung zu diesem Thema ist nicht vorgesehen.

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 CO<sub>2</sub>-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, Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr zu leisten sowie Velovorzugsrouten zu finanzieren, soll drittens die neue Gesetzgebung 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Fahrzeugs 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 technologienutral 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 <sub>2</sub> -Emission	Energieef-fizienz	Emissions-code	1. Inverkehrset-zung	Bonus	Malus
AG		✓	E*							
AI				✓						
AR				✓						
BE	✓			✓		✓		✓	✓	
BL				✓	✓			✓	✓	✓
BS	✓			(Leergewicht)	✓			✓	✓	
FR	✓		✓			✓			✓	
GE	✓		✓		✓			✓	✓	✓
GL	✓	✓				✓		✓	✓	✓
GR	✓	✓		E	✓					
JU	✓			✓						✓
LU		✓	✓ <sup>1</sup>							✓
NE	✓				✓			✓	✓	
NW	✓	✓		E		✓		✓	✓	
OW	✓	✓				✓		✓	✓	✓
SG	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
SH		✓	E							
SO	✓	✓								✓
SZ				✓	✓					
TG	✓	✓				✓		✓	✓	✓
TI	✓			✓	(Leergewicht)					
UR	✓				✓					✓
VD			✓	✓				✓	✓	✓
VS		✓	E							
ZG	✓	✓		E		✓	✓	✓	✓	
ZH	✓	✓								

In Gelb: Bemessungsgrundlage; E: Bemessungsgrundlage für Elektrofahrzeuge; E\*: maximale Leistung über 30 Minuten (Elektrofahrzeug).

Tabelle 1 (Stand: Januar 2024)

Abbildung 1 - Bemessungsgrundlage in den Kantonen, Quelle: Steuern und Subventionen für Motorfahrzeuge in der Schweiz, TCS, Stand Januar 2024

### 1.2.3 Abschaffung der Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen

Gemäss § 19<sup>ter</sup> 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 Paragrafen 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 technologienutral anwendbar sind. Die Besteuerung für gleichartige Fahrzeuge soll auch nach den gleichen Prinzipien erfolgen.

#### 1.2.4 Sicherstellung der Steuerertragsstabilität

Der Kanton Solothurn finanziert 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) folgende Bereiche: Strassenbau- und Strassenunterhaltskosten, Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr und Velovor-zugsrouten. 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 Stras-senrechnung besteht allerdings nach wie vor eine Zweckbindung.

Die Erträge der Motorfahrzeugsteuer stellen die mit Abstand bedeutendste Finanzierungen für die Strassenrechnung dar. 2014 betrug der Anteil der Motorfahrzeugsteuer an allen Erträgen rund 72%. 2024 betrug der Anteil am Total der Erträge von 82.7 Mio. Franken bereits 80,2%.

Um die Gesamtverkehrsprojekte (GVP) 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 66.3 Mio. Franken. Die Entwicklung der Erträge in den letzten zehn Jahren ergibt sich aus der untenstehenden Tabelle.

#### Erfolgsrechnung Strassenrechnung – Ertragsseite in Mio. Franken

Erträge Strassenrechnung (in Mio. CHF)											
Einnahmekategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	VA 2025
Motorfahrzeugsteuern (exkl. Schiffssteue	70.7	71.6	72.4	72.9	73.9	74.3	75.3	75.8	66.3	66.0	66.5
davon Beiträge an GVP	9.2	9.4	9.5	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	-	-	-
Schiffssteuern <sup>1</sup>	-0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Treibstoffzollanteil	9.5	8.6	8.6	8.3	8.1	7.8	8.4	8.0	7.8	7.6	7.5
LSVA	12.3	6.2	13.7	13.4	6.6	6.5	6.8	6.8	6.5	6.5	6.4
Ertrag Pauschale LSVA			0.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2	1.0	1.2
Ertragsanteil Bund				-0.7	-0.7	-0.6	-0.7	-0.8	-0.8	-0.6	-0.8
Provision Pauschale LSVA				-0.3	-0.3	-0.3	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4
Globalbeiträge Hauptstrassen	2.0	2.4	2.3	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
Liegenschaftserträge/Buchgewinne	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Abschreibungen Debitoren						-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1
Verschiedene Erträge			0.1	-	-0.0						
Ertragsüberschuss MFK	2.0	2.5	-	0.4	0.7	0.4	0.6	0.4	0.6	-	-
<b>Gesamteinnahmen</b>	<b>96.6</b>	<b>91.2</b>	<b>97.1</b>	<b>97.2</b>	<b>91.5</b>	<b>91.2</b>	<b>93.4</b>	<b>93.2</b>	<b>83.4</b>	<b>82.3</b>	<b>82.6</b>

<sup>1</sup> Die Einnahmen aus der Schiffssteuer sind nicht Bestandteil der Strassenrechnung.

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. Franken

<b>Aufwände Strassenrechnung (in Mio. CHF)</b>		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	VA 2025
<b>Ausgabenkategorie</b>		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	VA 2025
Abschreibungen Strassenbau		21.4	22.0	23.4	24.1	24.8	26.6	28.8	31.2	34.4	32.0	35.0
Strassenverkehrssicherheit		17.0	16.2	14.1	14.3	14.3	14.5	14.5	14.5	13.6	14.1	14.1
davon polizeiliche Verkehrsüberwachung		13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7	13.7
davon Entschädigung städt. Polizeikorps		2.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.7	1.7	1.7	1.1	1.1	1.1
davon Mietertrag MFK		-1.3	-1.3	-1.3	-0.9	-0.9	-0.9	-0.9	-0.9	-1.1	-0.7	-0.7
Aufwandüberschuss MFK				0.1							0.2	0.8
Nettoaufwand AVT		29.2	30.0	31.1	29.7	30.8	30.6	33.3	31.3	34.7	33.7	33.6
Abschreibungen Hochbauten		0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.3	1.2	1.2	1.5	1.7
Unfallrettung auf Kantonstrassen		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	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Zinsaufwand Spezialfinanzierung		-	-	-	n.v.							
<b>Gesamtausgaben</b>		<b>69.4</b>	<b>70.0</b>	<b>70.4</b>	<b>69.9</b>	<b>71.8</b>	<b>73.6</b>	<b>78.8</b>	<b>79.1</b>	<b>84.9</b>	<b>82.3</b>	<b>85.9</b>

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 wird der Steuerertrag stetig sinken. Bei der Neugestaltung der Steuersätze muss 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. Einzelne Steuererhöhungen sind nicht zu vermeiden, es wird jedoch auch zu Steuersenkungen im Vergleich zur aktuellen Besteuerung kommen.

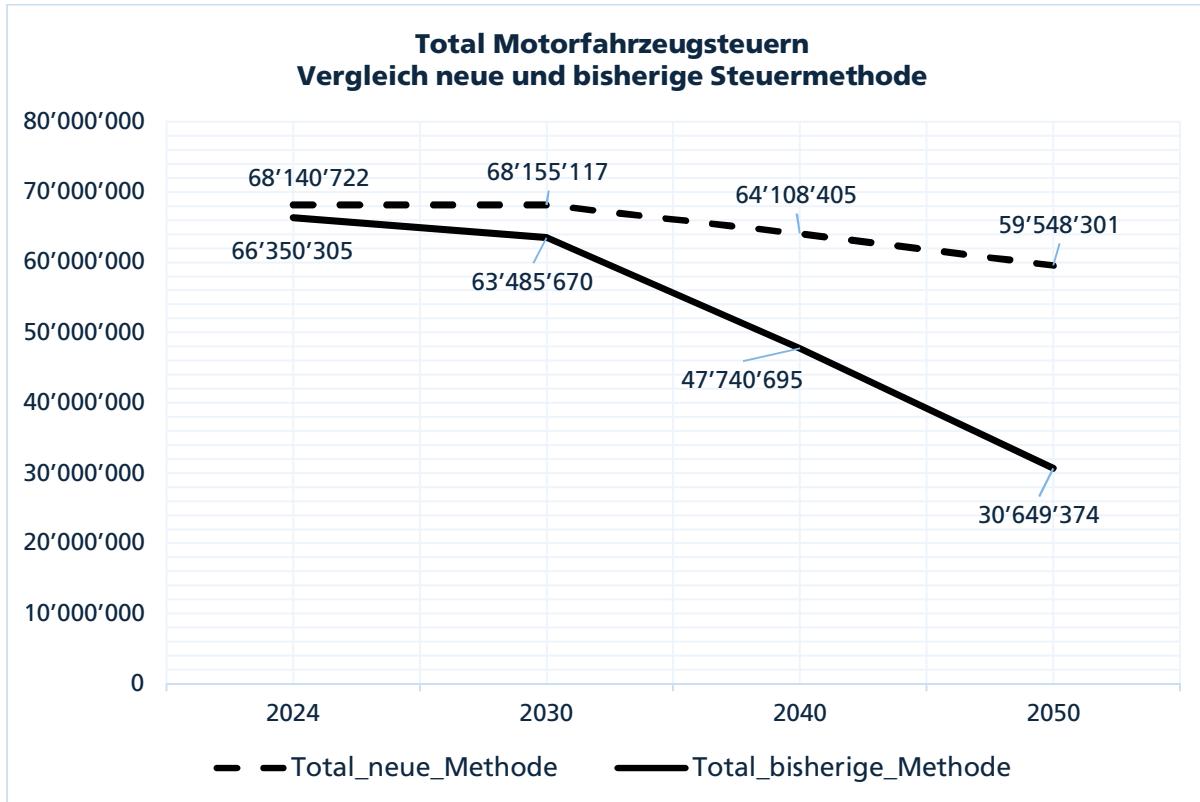


Abbildung 4 - Steuerertrag neue und bisherige Methode

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 2024 sinken die erwarteten Steuereinnahmen stetig. Im Jahr 2030 wird ohne Totalrevision ein Steuerertrag in der Höhe von 63.4 Mio. Franken, im Jahr 2040 von 47.7 Mio. Franken und im Jahr 2050 von 30.6 Mio. Franken erwartet. Dies entspricht noch 46.1% 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 in etwa stabil bleiben und sich nur unwesentlich verändern. 2030 wird nach der Totalrevision mit Steuererträgen in der Höhe von 68.1 Mio. Franken gerechnet, 2040 mit 64.1 Mio. Franken und 2050 mit 59.5 Mio. Franken. Die Zunahme des Steuerertrages gemäss der neuen Methode resultiert auf der Besteuerung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben. Bisher waren diese Fahrzeuge vollständig steuerbefreit. Die Steuerbefreiung wurde im Jahr 1991 zur Förderung von Solar- und Elektrofahrzeugen eingeführt.

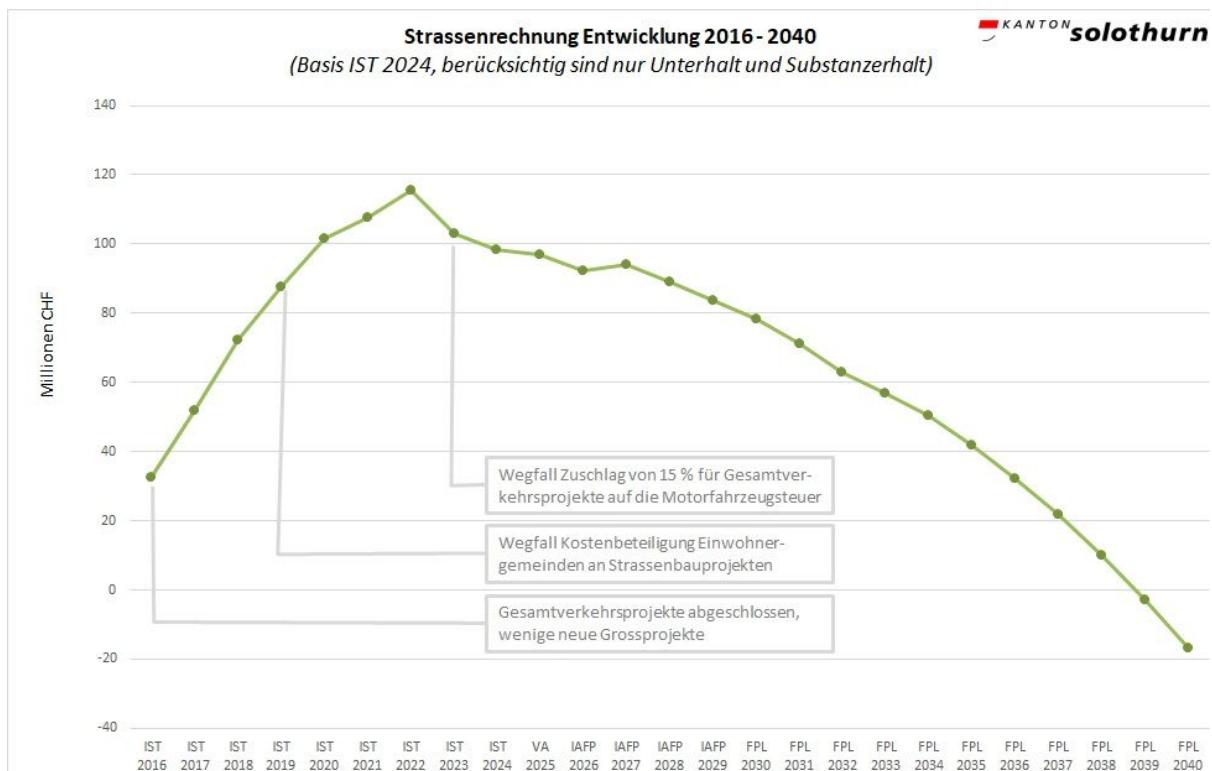


Abbildung 5 – Strassenrechnung Entwicklung 2016 - 2040

Als Folge wird gemäss der längerfristigen Prognose auf Basis der Zahlen von 2024 die Strassenrechnung ab 2039 voraussichtlich keinen positiven Saldo mehr ausweisen. Berücksichtigt sind dabei vor allem der betriebliche und bauliche Unterhalt sowie kleinere und mittlere Ausbauten, die häufig zusammen mit dem baulichen Unterhalt ausgeführt werden. Nicht enthalten sind hingegen grosse Infrastrukturprojekte (> CHF 25 Millionen), wie etwa der Bau von Umfahrungsstrassen oder Verkehrsdrehscheiben. Liegt eine Unterdeckung der Strassenrechnung vor, müssen Mittel aus der ordentlichen Rechnung zur Verfügung gestellt 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 Kantsontssstrassen 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.

Mit dem neuen Gesetz ist sichergestellt, dass der Kantonsrat bei einer drohenden Unterdeckung der Strassenrechnung die Steuersätze erhöhen kann (§ 3 Abs. 3).

Der Kantonsrat beschliesst jährlich, welcher %-Anteil aus den LSVA-Einnahmen der Strassenrechnung zugewiesen wird. In den letzten Jahren waren es jeweils 50%.

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. Sollte der LIK dauerhaft sinken, werden auch die Steuern gesenkt. Nach einer Anpassung des Steuersatzes aufgrund der Teuerung wird jeweils der neue LIK als Ausgangspunkt für die nächste Anpassung definiert.

### 1.2.5 Aktualisierung der Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Schiffe

Die Gesetzgebung für Motorfahrzeuge und Fahrräder (MFK-Gesetz und MFK-Verordnung) stammt aus den Jahren 1961 und 1962 und trat vor über 60 Jahren, am 1. Januar 1963 in Kraft. Sowohl das Gesetz als auch die Verordnung sind inzwischen völlig veraltet. Regelungen fehlen oder sind überflüssig geworden. Das Schiffssteuergesetz stammt aus dem Jahr 1980. Es 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.

Aufgrund 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 vom 8. Juni 1986 (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. Veraltete 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 zudem 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 1041 eingelöste Schiffe im Jahr 2024 zu 237'759 Fahrzeugen resp. 0.43% 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 2007 und 2023 um knapp 30'000 Fahrzeuge von 134'991 auf 164'475 Fahrzeuge erhöht. Der relative Anstieg von 21.8% entspricht fast genau dem Schweizer Durchschnitt. Während 2007 99.4% aller Personenwagen in Solothurn Benzin- oder Dieselfahrzeuge waren, waren es 2023 nur noch 90.9%. 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%<sup>1)</sup>. 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 2024 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 2024 ist dieser Wert teilweise gar auf über 600 km gestiegen. Es ist nun technisch möglich, mit immer kleineren und leistungsstärkeren Batterien grössere Reichweiten zu erzielen.

<sup>1)</sup> 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.

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 für mehr 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 blos 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<sup>2)</sup>. 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.

### 1.3.1 Aktueller Fahrzeugbestand

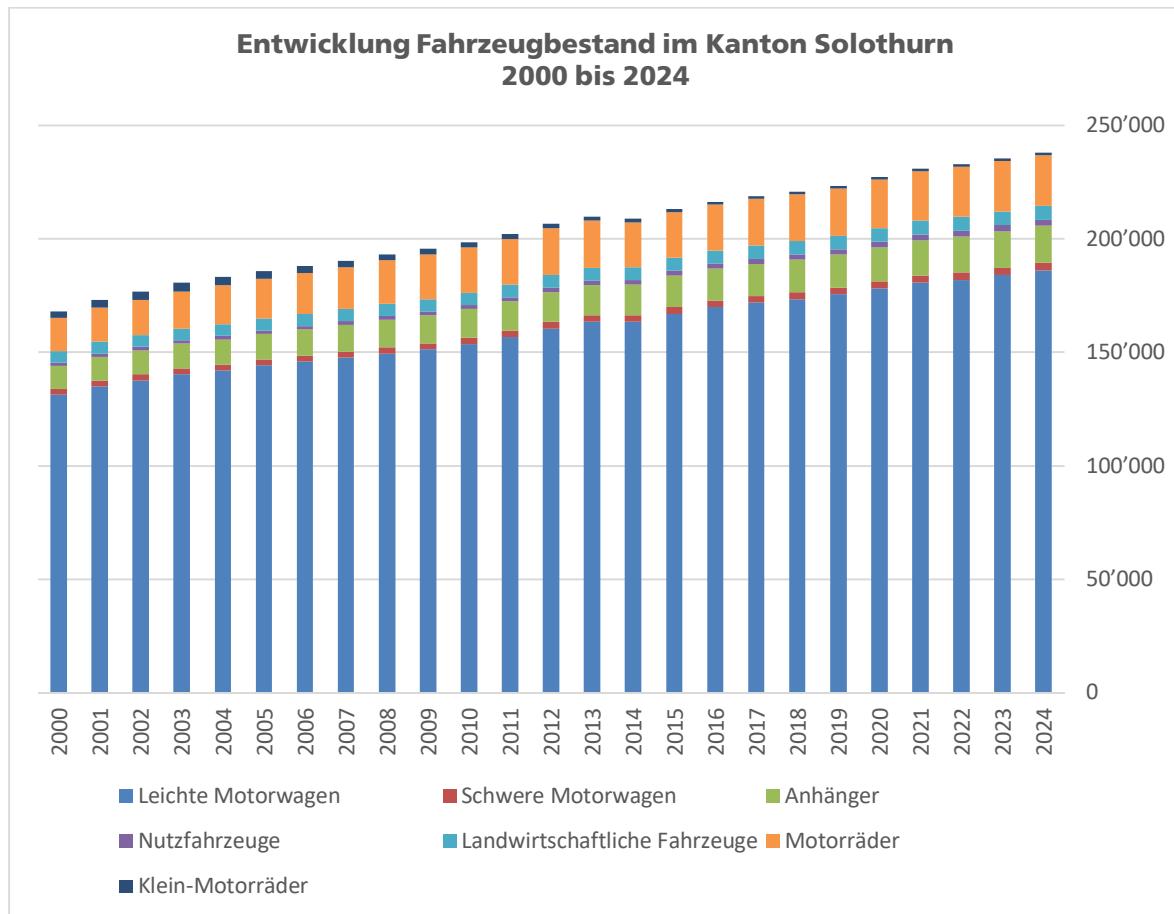


Abbildung 6 - Entwicklung Fahrzeugbestand nach Fahrzeugkategorien

### 1.3.2 Entwicklung des Elektrofahrzeugbestands im Kanton Solothurn

Seit 2014 ist eine stetige Zunahme bei den Elektrofahrzeugen im Kanton Solothurn erkennbar. In diesem Diagramm sind alle elektrischen Personenwagen, Kleinmotorfahrzeuge, Lieferwagen, Lastwagen, Busse, Gesellschaftswagen und Motorräder ersichtlich. Die Kurve zeigt steil nach oben.

<sup>2)</sup> Ausnahme, Verbrennungsmotoren, die ausschliesslich mit E-Fuels betrieben werden.

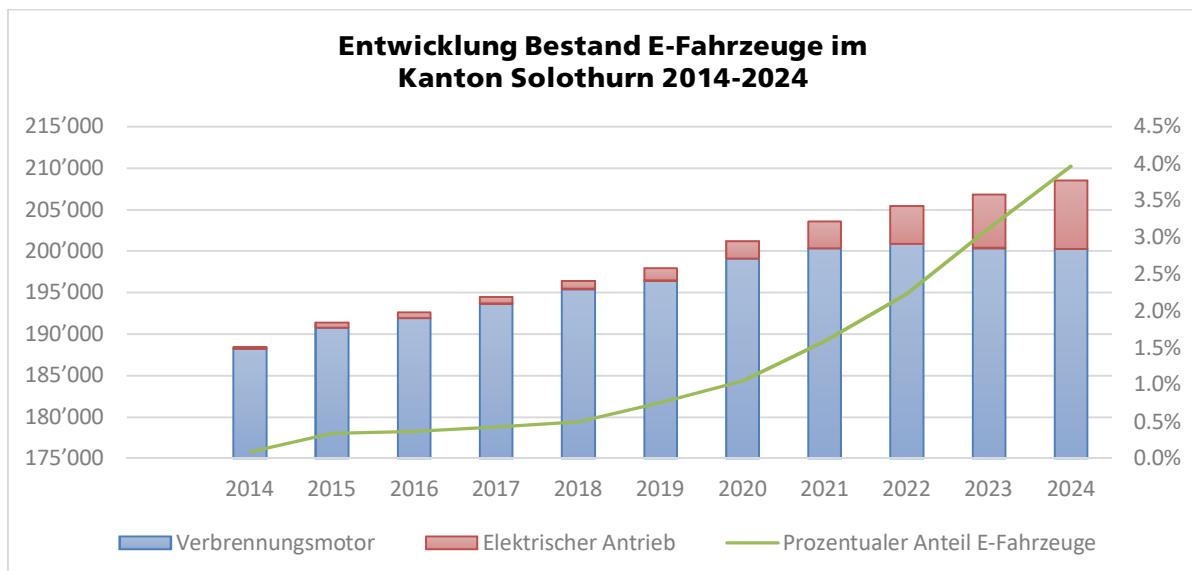


Abbildung 7 - Entwicklung des E-Fahrzeugbestands 2014-2024 Kanton Solothurn

### 1.3.3 Entwicklung des Bestandes nach Fahrzeugkategorien

Ausgehend vom Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA)<sup>3)</sup> 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<sup>4)</sup>:

- Personenwagen
- Schweren Nutzfahrzeuge zum Sachentransport (z.B. Lastwagen, Sattelschlepper)
- Leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport (z.B. Lieferwagen)
- 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-Hybrid<sup>5)</sup> <sup>6)</sup>, Elektrisch (Batterie) und Andere (u.a. Brennstoffzelle und Gas).

<sup>3)</sup> Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs (HBEFA), Online: <https://hbefa.det/d/>.

<sup>4)</sup> Prognosevorgehen: Der Fahrzeugbestand 2020 im Kanton Solothurn wird pro Fahrzeugkategorie auf Basis der nationalen Wachstumsraten gemäss HBEFA (Basiszenario 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.

<sup>5)</sup> Normal-Hybride werden im HBEFA nicht von Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor unterschieden und sind deshalb in den Antriebsarten Benzin resp. Diesel enthalten.

<sup>6)</sup> 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.

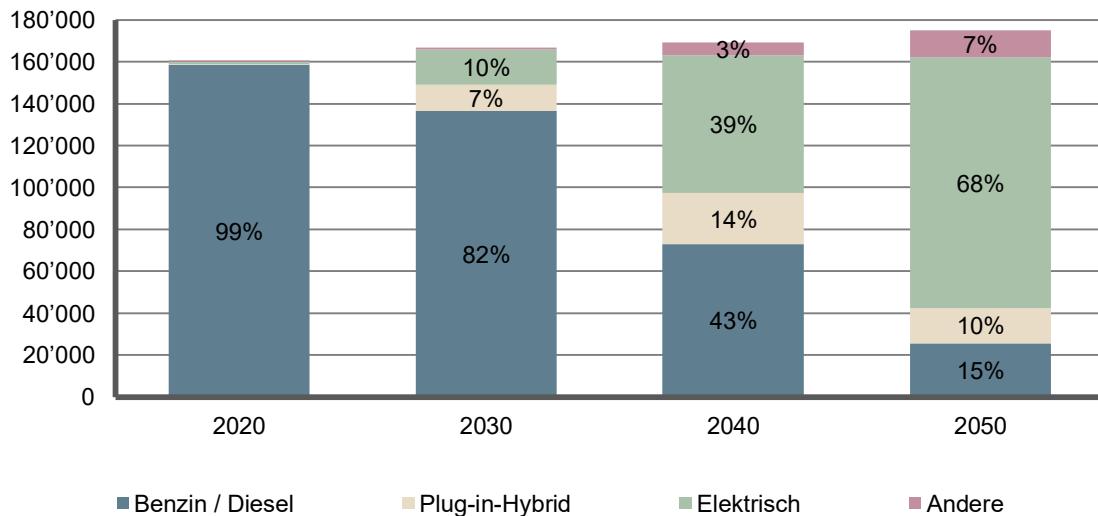


Abbildung 8 - Entwicklung Personenwagen nach Antriebsarten

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-Hybrid) 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.

### 1.3.3.2 Schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport

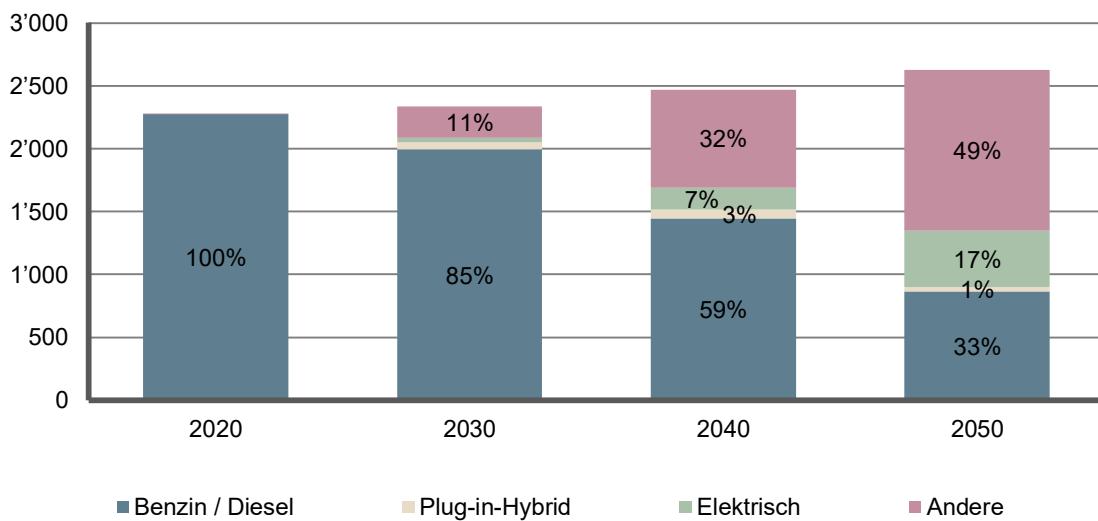


Abbildung 9 - Entwicklung schwere Nutzfahrzeuge zum Sachentransport nach Antriebsarten

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 (Elektromotor, Brennstoffzelle, Gas) zu rechnen.

### 1.3.3.3 Leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport

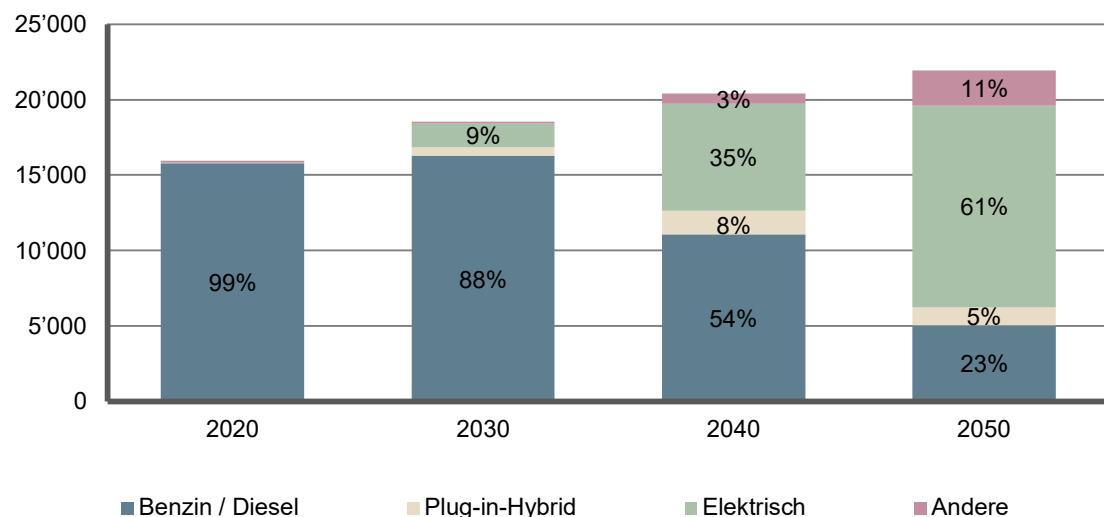


Abbildung 10 - Entwicklung leichte Nutzfahrzeuge zum Sachentransport nach Antriebsarten

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 Personenkärgen 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 einen Viertel im Jahr 2050 zurückgehen.

### 1.3.3.4 Motorräder

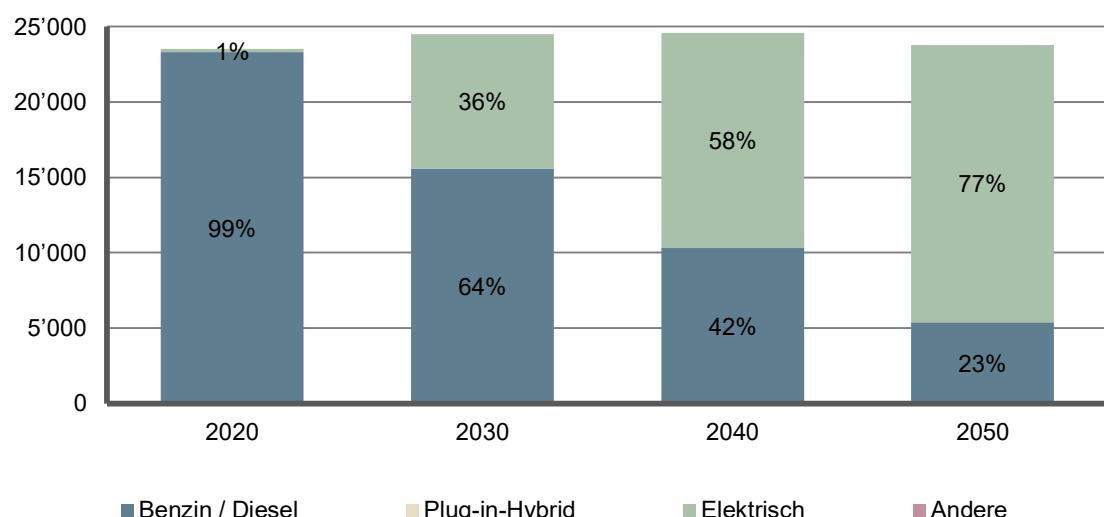


Abbildung 11 - Entwicklung Motorräder nach Antriebsarten

Entgegen dem Wachstumstrend bei den anderen vier Fahrzeugkategorien wird prognostiziert, dass sich die Anzahl der Motorräder bis ins Jahr 2050 nicht wesentlich verändert 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 11 illustriert.

### 1.3.3.5 Gesellschaftswagen

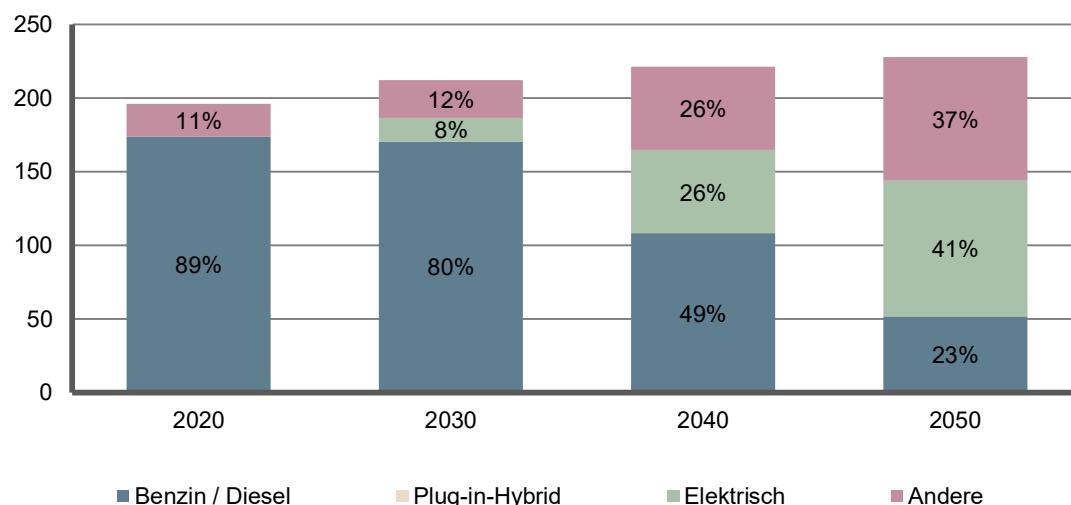


Abbildung 12 - Entwicklung Gesellschaftswagen nach Antriebsarten

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 89% 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoss (pro Fahrzeug-km) auf. CO<sub>2</sub>-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 selbst 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 CO<sub>2</sub>-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 46% resp. 30.6 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.

Bemessungsgrundlage	Vorteile	Nachteile
<b>Motorisierung</b>		
Hubraum (ccm)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einfache Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis)</li> <li>– Einfache Verständlichkeit</li> <li>– Kontinuität (aktuelle Bemessungsgrundlage)</li> <li>– Grundsätzlich starke ökologische Differenzierung bei Verbrennungsmotoren (grosser Unterschied zwischen kleinen und grossen Motorvolumen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Existiert bei Elektrofahrzeugen nicht (nicht technologieneutral). Für Elektrofahrzeuge müsste folglich eine andere Grundlage verwendet werden, was die Besteuerung komplizierter macht</li> <li>– Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer ist gefährdet (rückläufige Hubraumgrösse, Zunahme von Elektrofahrzeugen)</li> </ul>
Leistung (kW oder PS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Korreliert mit CO<sub>2</sub>-Ausstoss und bildet somit die Umweltbelastung ab</li> <li>– Einfache Umsetzbarkeit und Verständlichkeit (Angabe im Fahrzeugausweis)</li> <li>– Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden (die Leistung dürfte weiter zunehmen)</li> <li>– Die Leistung ist im Vergleich zu anderen Bemessungsgrundlagen progressiver (Unterschied zwischen Kleinwagen und Sportauto ist bzgl. Leistung grösser als bzgl. Gewicht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> <li>– 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</li> </ul>
<b>Fahrzeuggewicht</b>		
Leergewicht (kg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bildet die Belastung der Straßeninfrastruktur ab</li> <li>– Korreliert stark mit CO<sub>2</sub>-Ausstoss (insbesondere bei Personenwagen) und bildet somit die Umweltbelastung ab</li> <li>– Einfache Verständlichkeit und Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis)</li> <li>– Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Benachteiligt Alternativantriebe (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle?)</li> <li>– Nur schwache ökologische Differenzierung für dasselbe Automodell (leistungsstärkere Varianten ohne wesentliches Zusatzgewicht i. Vgl. mit Einstiegsmodell)</li> <li>– Das Gewicht ist im Vergleich zur Motorisierung weniger progressiv (Unterschied zwischen Kleinwagen und Sportauto ist bzgl. Leistung grösser als bzgl. Gewicht)</li> </ul>
Gesamtgewicht (kg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bildet die Belastung der Straßeninfrastruktur ab</li> <li>– Korreliert mit CO<sub>2</sub>-Ausstoss und bildet somit die Umweltbelastung ab</li> <li>– Einfache Verständlichkeit und Umsetzbarkeit (Angabe im Fahrzeugausweis)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Benachteiligt Alternativantriebe (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle)</li> <li>– Nur schwache ökologische Differenzierung innerhalb desselben Automodells (leistungsstärkere Varianten ohne wesentliches Zusatzgewicht im Vergleich mit Einstiegsmodell)</li> </ul>

<sup>7)</sup> 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.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Ertragsniveau der Motorfahrzeugsteuer kann sichergestellt werden</li> <li>– Weit verbreitet: Die Besteuerung vieler anderer Kantone und die LSVA stützen sich auf das Gesamtgewicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Korrelation mit CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei Leergewicht und Leistung leicht höher (gilt insbesondere für PW)</li> </ul>
Nutzlast (kg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur ab</li> <li>– Einfache Umsetzbarkeit und Verständlichkeit (die Nutzlast entspricht der Differenz zwischen Gesamt- und Leergewicht und ist im Fahrzeugausweis enthalten)</li> <li>– Eignet sich besonders für die Besteuerung im Sach- und Güterverkehr</li> <li>– Bei Fahrzeugen zum Sachen-transport 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Korrelation mit CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei Leergewicht und Leistung höher</li> <li>– Benachteiligt Alternativantriebe (Mehrgewicht Batterie / Brennstoffzelle)</li> </ul>

#### Energieverbrauch

Energieetikette	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bildet CO<sub>2</sub>-Ausstoss, den Treibstoffverbrauch und die Energieeffizienz ab</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Etikette wird laufend neu vergeben respektive angepasst (durch das Bundesamt für Energie [BFE]). Dies impliziert Unsicherheiten, sowohl für die Fahrzeughalter als auch für die Ertragsstabilität. Zudem wären wiederkehrende Anpassungen mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden</li> <li>– Existiert nur bei Personewagen, nicht vorhanden bei allen anderen Fahrzeugkategorien</li> </ul>
-----------------	---	---

#### Emissionen

CO <sub>2</sub> -Emissionen (g CO <sub>2</sub> /km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Starke ökologische Differenzierung (zumindest bei Verbrennungsmotoren)</li> <li>– Zielgröße der Energiestrategie 2050</li> <li>– Einfache Verständlichkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Keine harmonisierten Datengrundlagen vorhanden und daher kaum umsetzbar (Emissionswerte sind auch nicht im Fahrzeugausweis festgehalten)</li> <li>– Nicht technologienutral (keine Besteuerung von Fahrzeugen)</li> </ul>
---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen, z.B. Elektrofahrzeuge)</li> <li>– Gefährdet Ertragsstabilität (bei Zunahme von Elektrofahrzeugen)</li> </ul>
<b>Andere Fahrzeugmerkmale</b>		
Sitzplatzanzahl	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einfache Umsetzbarkeit</li> <li>– Einfache Verständlichkeit</li> <li>– Ertragsstabilität nicht gefährdet</li> <li>– Grundsätzlich technologie-neutral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geräumige «Luxusbusse» bezahlen weniger als normale Busse, was schwer begründbar ist (verstößt gegen das Pay-as-you-use-Prinzip)</li> <li>– Keine ökologische Differenzierung möglich</li> </ul>

#### 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 Tarifdifferenzierung 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 neu 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. Es wird jedoch eine jährliche Grundsteuer neu eingefügt.

Wie erwähnt, rechtfertigt sich die Beibehaltung der Pauschalbesteuerung für Anhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie 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 wiederspiegelt. 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoss (g CO<sub>2</sub>/km)

Die Verwendung des CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Alternativtrieben die Ertragsstabilität gefährdet. Zudem handelt es sich beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss nicht um ein technologieneutrales Merkmal, da insbesondere Elektrofahrzeuge im Betrieb keine CO<sub>2</sub>-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

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

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 Sachentransport werden weiterhin nach der Nutzlast besteuert, allerdings mit einem linearen Steuertarif. Als neue Bemessungsgrundlagen für Personenwagen und Motorräder sollen die Faktoren Gesamtgewicht und Leistung dienen. Beide Bemessungsgrundlagen sind technologienutral, im Fahrzeugausweis ersichtlich und korrelieren mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Die Hubraumbesteuerung wird abgeschafft.

Bei Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb wird nur das Gesamtgewicht besteuert. Die Leistung wird nicht besteuert resp. mit 0 Franken 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 CARI 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 CO<sub>2</sub> 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 Hybridfahrzeuge in Zukunft keine grosse Rolle spielen werden. Ein Hybridfahrzeug wird 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
<b>Konzeption</b>	<b>K1: Pay-as-you-use</b> 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, welche die höchsten Strasseninfrastrukturkosten	Das Gesamtgewicht bildet die Belastung der Strasseninfrastruktur gut ab.	Die Leistung weist keinen direkten Zusammenhang mit der Beanspruchung der Strasseninfrastruktur auf.

	verursachen, auch am meisten bezahlen und umgekehrt?			
	<p><b>K2: Anreizwirkung/Ökologisierung</b>            Entstehen durch die Bemessungsgrundlage Anreizwirkungen? Handelt es sich dabei um erwünschte oder unerwünschte Anreizwirkungen? Entstehen Anreize zur Nutzung ökologischer Fahrzeuge?</p>		<p>Das Gesamtgewicht setzt Anreize zum Kauf leichter Fahrzeuge. Diese verbrauchen in der Regel weniger Treibstoff und stoßen dadurch weniger CO<sub>2</sub> aus.</p> <p>Die Leistung erlaubt eine Ökologisierung innerhalb derselben Modellreihe («Sportvariante» vs. «Eco-Variante»).</p> <p>Die Leistung erlaubt eine progressive Besteuerung.</p>	<p>Elektrofahrzeuge weisen oft eine hohe Maximalleistung und ein hohes Gesamtgewicht auf und würden dadurch stärker besteuert.</p>
	<p><b>K3: Transparenz/Verständlichkeit</b>            Ist die Bemessungsgrundlage verständlich und einfach nachvollziehbar?</p>		<p>Die beiden Kriterien sind für sich allein genommen einfach und verständlich.</p>	<p>Je nach Art der Kombination der beiden Kriterien wird die Berechnung der Steuerhöhe kompliziert und für die Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen schwer nachvollziehbar.</p>
<b>Umsetzung / Vollzug</b>	<p><b>U1: Vollzugs-Effizienz</b>            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?</p>		<p>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.</p>	<p>Die neuen Bemessungskriterien stellen eine gewisse Abkehr von den bisherigen Bemessungsgrundlagen dar.</p>
	<p><b>U2: Flexibilität/Technologieneutralität</b>            Kann die Bemessungsgrundlage mit der notwendigen Flexibilität weiterentwickelt werden, lassen sich absehbare Trends mit vertretbarem Aufwand integrieren?</p>		<p>Neue, unerwartete Trends bei den Antriebstechnologien wären kaum problematisch, da auch für solche neuartigen Fahrzeuge weiterhin Daten für beide Kriterien vorliegen werden.</p> <p>Beide Merkmale können für alle Fahrzeugkategorien und Antriebstechnologien erhoben werden.</p>	<p>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.</p>

<b>Auswirkung</b>	<b>A1: Akzeptanz</b> Wie gross ist die Akzeptanz bei Betroffenen / in der Gesellschaft einzustufen?		Leistungsstarke Fahrzeuge, wie beispielsweise hochmotorisierte SUV 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 Steuerhöhe kompliziert ausfallen und in der Stimmbevölkerung zu Abwehrreflexen führen.
	<b>A2: Finanzielle Relevanz/Einnahmesicherung</b> 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 technologienutral. Aus ökologischer Sicht bietet die Leistung jedoch den Vorteil, dass sie eine progressive ökologische Differenzierung der Steuertarife ermöglicht. Daher besteht kein Bedarf, die Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Motorschiffen im Kanton Solothurn anzupassen. Neu wird 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 (Motorfahrzeuge und Schiffe) 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 Schiffsanbindeplatz) pro kW Normleistung des Motors mit 5 Franken besteuert wurden, gab es bei den Domizilschiffen nur zwei Besteuerungsstufen. Schiffe unter 20 kW Leistung wurden mit 50 Franken/Jahr besteuert, Schiffe mit einer Leistung über 20 kW mit 100 Franken/Jahr. Somit waren vor allem leistungsstarke Domizilschiffe steuerlich massiv begünstigt. Sie waren ausser-

dem von der jährlichen Grundsteuer in der Höhe von 40 Franken 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. Schiffsanbindeplätze sind im Kanton stark limitiert. Es besteht eine lange Warteliste (263 Anfragen Stand Januar 2025). Insofern hängt es nicht allein vom Halter oder der Halterin des Schiffes ab, wie er oder sie das Schiff 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 Halbjahrestranchen 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 Materialen 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 Halbjahrestranchen.

Im Kanton waren im Jahr 2024 495 Domizilschiffe eingelöst, der Steuerertrag beträgt 35'945 Franken/Jahr. Demgegenüber stehen 546 Schiffe mit Schiffsanbindeplatz mit einem Steuerertrag von 182'427 Franken/Jahr. Der gesamte Schiffssteuerertrag macht pro Jahr 218'372 Franken aus. Per 31. Dezember 2024 waren im Kanton 43 Schiffe mit Elektromotor immatrikuliert.

## 1.6 Vernehmlassungsverfahren

Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2024/535 vom 2. April 2024 hat der Regierungsrat den Entwurf zur Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer und die Änderung des GT in erster Lesung beraten und beschlossen. Das Bau- und Justizdepartement wurde ermächtigt und beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist endete am 5. Juli 2024. Auf Gesuch einer Vernehmlassungsteilnehmerin wurde die Frist bis am 11. Juli 2024 erstreckt. Es gingen 16 Vernehmlassungseingaben ein. Die detaillierte Auswertung der Vernehmlassungen findet sich im RRB Nr. 2024/1799 vom 12. November 2024.

Die vorgeschlagenen Änderungen werden von den Vernehmlassungsteilnehmenden grossmehrheitlich begrüßt. Alle Vernehmlassungsteilnehmenden sind damit einverstanden, dass E-Fahrzeuge in Zukunft auch besteuert werden. Auch mit den formellen Änderungen, d.h. ein Gesetz für Motofahrzeug- und Schiffssteuern sowie Verschiebung der Gebühren in den kantonalen GT, sind alle Vernehmlassungsteilnehmenden einverstanden. Die neuen Bemessungsgrundlagen werden grundsätzlich begrüßt, ebenso wie das Beibehalten der Bemessungsgrundlage für Fahrzeuge zum Sachentransport befürwortet wird. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende waren jedoch grundsätzlich der Meinung, dass ein Gesetz keine Anreize zur Ökologisierung setzen sollte und lehnen diese generell ab.

Der Gebührentarif und die Höhe der neuen Gebühren fanden grossmehrheitlich Zustimmung. Nur eine Vernehmlassungsteilnehmerin spricht sich gegen jegliche Erhöhung einzelner Gebühren aus - die Senkung der Gebühren wird jedoch begrüßt. Die gleiche Vernehmlassungsteilnehmerin spricht sich auch als einzige für sehr weitreichende Gebührensenkungen für Familien, Gewerbetreibende, AHV- und IV-Rentner und -Rentnerinnen sowie Handwerker und Handwerkerinnen aus.

Aufgrund der Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wurden die Steuersätze für leichte Motorwagen zum Personentransport und schwere Motorwagen zum Sachentransport angepasst. Dies mit dem Ziel, Steuererhöhungen für die einzelnen Halter und Halterinnen so tief wie möglich zu halten. Auch bei den Motorrädern wurden marginale Änderungen vorgenommen. Die Vorgabe bleibt jedoch bestehen, dass sich der Steuerertrag im heutigen Rahmen halten muss. Bei den schweren Motorwagen zum Sachentransport wurden die Steuersätze neu model-

liert, damit diese aufgrund des Wechsels von einer Stufenbesteuerung zu einer linearen Besteuerung nicht überproportional benachteiligt werden. Ebenfalls ging aus den Vernehmlassungseingaben hervor, dass einzelne Bestimmungen ausführlicher erklärt werden müssen, v.a. wenn es um Bestimmungen und Begriffe geht, die schon im Bundesrecht definiert sind.

In der Vernehmlassung wurde von einzelnen Teilnehmenden geltend gemacht, dass die Steuern übermäßig ansteigen und für einen Grossteil der Bevölkerung zu untragbaren finanziellen Härten führen würden. Unten werden die acht Fahrzeuge (Personenwagen und Lieferwagen) aufgeführt, welche im Kanton am häufigsten eingelöst sind. Der Vergleich zwischen der aktuellen Steuer und der neuen Steuer zeigt dabei auf, dass sich die Steuererhöhungen im tiefen zweistelligen Bereich pro Jahr bewegen. Nur Transporter zum Personentransport (nicht Lieferwagen für Handwerker und Handwerkerinnen) bezahlen etwas mehr. Dies ist mit dem hohen Gewicht und der hohen Leistung dieser Fahrzeuge (oft für den Freizeitgebrauch) erklärbar. Jedoch auch hier beläuft sich der Mehrbetrag nur auf knapp 7 Franken pro Monat. Lieferwagen für den Sachen-transport werden tendenziell sogar weniger hoch besteuert als jetzt - dies ist für die gewerbliche Nutzung wichtig. Das Fahrzeug ist ein Arbeitsgerät und sollte sich nicht negativ auf die Wirtschaftlichkeit eines Geschäfts auswirken.

Marke/Typ	Zweck	Steuer aktuell (in Franken)	Steuer neu (in Franken)	Differenz pro Jahr (in Franken)	Differenz pro Monat (in Franken)
Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	Personentransport	351	341	-10	-0.83
Toyota Yaris 1.3	Personentransport	253	212	-41	-3.41
VW Golf VII 1.4 TSI 5	Personentransport	265	279	14	1.16
Ford Fiesta 1.0 SCTi	Personentransport	219	253	34	2.83
Ford Transit Custom	Personentransport	351	434	83	6.92
Ford Transit Custom	Sachentransport	385	346	-39	-3.25
BMW X3 xDrive 20d	Personentransport	351	387	36	3.00
VW Touran 1.4 TSI	Personentransport	265	340	75	6.25

Ausdrücklich begrüßt wurde die Umbenennung der heutigen Motorfahrzeugkontrolle in Strassenverkehrsamt.

Soweit die Vorlage aufgrund der Vernehmlassung wesentliche Änderungen oder Ergänzungen erfahren hat, wird nachfolgend darauf eingegangen resp. darauf verwiesen. Paragrafen, die in den Vernehmlassungseingaben nicht erwähnt wurden (§§ 1, 5, 6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 25, 28, 29), wurden nicht mehr geändert.

## 2. Verhältnis zur Planung

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer ist im Legislaturplan 2025-2029 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 2025 einbrechen. Mit der Totalrevision kann das Steuersubstrat auf dem bisherigen Niveau gehalten werden.

Geschätzte Steuererträge in Mio. Franken

	2024	2030	2040	2050
Neue Methode (inkl. Steuer für Elektrofahrzeuge)	68.1	68.1	64.1	59.5
Bisherige Methode (Elektrofahrzeuge steuerbefreit)	66.3	63.4	47.7	30.6

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. 18.5 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 kostet in Zukunft 10 Franken mehr pro Prüfeinheit und die praktische Führerprüfung kostet künftig pro Stunde 30 Franken 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 vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG; SR 747.201) eingelöst sind oder eingelöst werden müssen. 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 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 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 Strassenverkehrsamten. 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, legt der Kantonsrat die Steuersätze ab § 16 ff. neu fest. Es handelt sich hier um einen deklatorischen Absatz - die Festlegung der Steuersätze liegt stets in der Kompetenz der Legislative. Bisher war eine Steuererhöhung jedoch noch nicht nötig resp. der Kantonsrat hat erst einmal die Steuern für 20 Jahre um 15% erhöht. Dies, um Verkehrsprojekte zu finanzieren. Der Kantonsrat wird an seine Aufgabe im Bereich des Motorfahrzeugsteuergesetzes erinnert. § 3 Abs. 3 dreht sich um eine (finanz-)politische Frage - dies im Gegensatz zu § 4. Dort geht es um eine reine Vollzugsfrage. Die Neufestsetzung der Steuersätze durch den Kantonsrat muss unter Berücksichtigung sämtlicher Zahlen und Fakten erfolgen. Es ist aus Gründen des Legalitätsprinzips nicht möglich, die obligatorische Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern bei einer fehlenden Deckung der Verwendungszwecke direkt im Gesetz anzutragen. Der Kantonsrat erlässt die Gesetze und ist somit formell Gesetzgeber. Aus diesem Grund wird § 3 Abs. 3 nötig. Es liegt jedoch auch im Verantwortungsbereich des Kantonsrates, bei einer drohenden Unterdeckung die Ausgaben kritisch zu überprüfen.

### § 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 ebenso gesenkt werden. Bisher haben sich die jährlich steigenden Steuererträge einzig aus der steigenden Anzahl der immatrikulierten Fahrzeuge ergeben. Die Anpassung der Steuersätze an die steigende oder sinkende Teuerung ist reiner Rechtsvollzug und darum der Exekutive zuzuordnen. Die Delegation im Gesetz ermächtigt den Regierungsrat zur Anpassung der Steuersätze an die Teuerung. Der Kantonsrat hat mit § 4 die Voraussetzungen klar geregelt.

Die Vernehmlassung hat ergeben, dass die automatische Teuerungsanpassung mehrheitlich gutgeheissen wird. Aus diesem Grund wird an der vorgeschlagenen Regelung mit einer Erhöhung ab einer gesamthaften Veränderung des LIK über 1.5 Prozentpunkte festgehalten. Der Vorschlag, die Teuerung an einen anderen Index zu koppeln, wird abgelehnt. Auch die Forderung einer Vernehmlassungsteilnehmerin, § 4 komplett zu streichen, wird abgelehnt.

### § 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: Motorfahrräder (30 km/h) und E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sind auch Motorfahrzeuge, sind jedoch von der Steuer befreit. Aus Gründen der Rechtsicherheit werden diese Ausnahmen von der Steuerpflicht ausdrücklich erwähnt. Motorfahrräder 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 Schiffahrtsunternehmen, 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. Weitergehende Steuerbefreiungen sind nicht vorgesehen.

Der Vorschlag eines privaten Vernehmlassungsteilnehmers, Fahrzeuge der Feuerwehr mit Fahrzeugen des Bundes gleichzustellen und ebenfalls von der Motorfahrzeugsteuer zu befreien, wird abgelehnt. Die Steuerbefreiung für Fahrzeuge des Bundes ist gesetzlich vorgeschrieben. Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei und Ambulanzfahrzeuge sind keine Fahrzeuge des Bundes und werden somit besteuert.

#### 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 SVG).

### § 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 mehr 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 selbst 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%.

Am 31. Dezember 2024 waren im Kanton 359 Personen von der Motorfahrzeugsteuer ganz oder teilweise befreit. Der Steuerausfall beträgt 115'197 Franken pro Jahr. Aufgrund der Totalrevision wird sich diese Zahl nicht verändern.

In der Vernehmlassung wurde vorgebracht, dass Steuerreduktionen ebenfalls für AHV/IV-Rentner und -Rentnerinnen, Familien, Gewerbetreibende sowie Handwerker und Handwerkerinnen gewährt werden sollen. Ebenfalls sollen Veteranenfahrzeuge von einer Steuerreduktion profitieren.

Die Erträge der Motorfahrzeugsteuer alimentieren die Strassenrechnung des Kantons (siehe oben, Ziff. 1.2.4). Wenn Familien, AHV/IV-Rentner und -Rentnerinnen, Handwerker und Handwerkerinnen sowie Gewerbetreibende reduzierte Steuern bezahlen, sinkt der Steuerertrag massiv. Die vorgeschlagenen Gruppen sind juristisch nicht definierbar - mit Ausnahme der AHV- und IV-Rentner und -Rentnerinnen. Auch bei dieser Gruppe ist es nicht gerechtfertigt, Steuerreduktionen nach dem Giesskannenprinzip zu gewähren. Es gibt auch Personen, die unter diese Gruppe fallen und finanziell gut gestellt sind. Es wird an der vorgeschlagenen Regelung festgehalten. Steuerreduktionen werden nur für Personen mit einer dauerhaften Mobilitätsbehinderung gewährt.

### § 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 Ausserverkehrsetzung auch tatsächlich wieder zurückgegeben werden, wird das Ende der Steuerpflicht an deren Rückgabe gekoppelt (siehe Art. 74 Abs. 5 der Verkehrs zulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976, 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)

Ersatzfahrzeuggbewilligungen 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 bürgerlich in Art. 9 ff. der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31) 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. Hybirdfahrzeuge 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.

Welche Fahrzeuge als emissionsfrei gelten, wird in Art. 9a Abs. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) durch Bundesrecht definiert. Demnach sind Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1g CO<sub>2</sub> pro kWh oder weniger als 1g CO<sub>2</sub>/km betragen. Insbesondere sind dies Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden. Die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen richtet sich dabei nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 595/2009 oder nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Fahrzeuge, welche mit Erdgas (inkl. Biogas), Flüssiggas oder mechanischer Energie aus bordeigenen Speichern oder bordeigenen Quellen, einschliesslich Abwärme, angetrieben werden, gelten gemäss Art. 9a Abs. 1 VTS als Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Sie werden steuerlich nicht privilegiert behandelt, da es sich dabei nicht um emissionsfreie Antriebe handelt.

Kurz zusammengefasst: Emissionsfreie Fahrzeuge haben entweder keinen Verbrennungsmotor, wie z.B. Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, oder sie werden mit einem speziellen Verbrennungsmotor, der so gut wie keine Emissionen produziert (weniger als 1 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer oder 1 g CO<sub>2</sub> pro Kilowattstunde Energieverbrauch), betrieben.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden anhand der vorgenannten Vorschriften gemessen, die sicherstellen, dass die Werte standardisiert und vergleichbar sind. Aus dem Fahrzeugausweis gehen die CO<sub>2</sub>-Werte nicht hervor.

In der Vernehmlassung wurde eingebbracht, dass die heutigen Steuerobergrenzen beibehalten werden sollen. Dies ist nicht möglich, da es keine Steuerobergrenzen gibt. Gemäss § 23 der MFK-Verordnung gilt ab 1'500 cm<sup>3</sup> Hubraum jeweils ein Zuschlag - es können so auch Fahrzeuge mit sehr grossen Hubräumen besteuert werden. Demzufolge gibt es keine festgelegte Obergrenze. Dies gilt ebenfalls für die Besteuerung nach Nutzlast. Die Steuern werden in § 24 der MFK-Verordnung bis zu einer Nutzlast von 120'000 kg festgelegt, danach werden pro 500 kg mehr Nutzlast 44 Franken in Rechnung gestellt. Auch hier gibt es keine Steuerobergrenze.

### § 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 Kontrollschilderentzug 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 2024 mussten Forderungen in der Höhe von 612'045 Franken (Gebühren 505'419 Franken, Steuern 106'626 Franken) abgeschrieben werden. Der Betrag für Forderungen, die zwischen 60 Tagen und fünf Jahren alt sind und nicht mehr erhältlich gemacht werden können, beläuft sich Ende Dezember 2024 auf 440'000 Franken.

#### 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 2024 440'000 Franken). 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 zurückgestattet. 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 mit der offenen Forderung verrechnet. Wenn die Auszahlung gewünscht wird, muss eine Zahlungsverbindung angegeben werden.

#### § 15 Kleinbeträge (bisher § 44<sup>ter</sup> der MFK-Verordnung)

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden Beträge unter 10 Franken nicht eingefordert. Porto- und Arbeitsaufwand übersteigen diesen Betrag bei Weitem. Drucksachen und Vignetten sind von dieser Regelung ausgenommen. Guthaben unter 10 Franken werden nicht ausbezahlt. Mit dieser Regelung halten sich nicht eingeforderte und nicht ausbezahlt 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.

Kleinmotorräder und Motorräder werden pro kg Gesamtgewicht mit 0.2 Franken und pro kW Leistung mit 0.7 Franken besteuert.

Leichte und schwere Motorwagen zum Personentransport werden pro kg Gesamtgewicht mit 0.1 Franken und pro kW Leistung mit 1.15 Franken besteuert.

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. Die neuen Steuersätze wurden anhand der bestehenden Steuererträge pro Kategorie berechnet. Um die neuen Steuersätze zu bestimmen, wurde durch den Businessanalysten der MFK eine aufwändige Simulation «erstellt», in welcher Anzahl Fahrzeuge, Gewicht und Leistung resp. Nutzlast aufgeführt sind. Durch die hinterlegten Formeln konnten die einzelnen Steuersätze aufgrund verschiedener Parameter festgelegt werden.

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 Abs. 1 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. Juni 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 Tarifstufen festgelegt. Dies führte dazu, dass nur ein Kubikzentimeter mehr Hubraum zu einer höheren Steuerstufe führen konnte. Die lineare Besteuerung ist präziser und bemisst sich nach den konkreten Daten des betroffenen Fahrzeugs.

##### Abs. 2

Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a VTS (siehe oben § 12) werden nur nach Gesamtgewicht besteuert (Lärm und Pneuabrieb gelten nicht als Emissionen gemäss Art. 9a VTS). Dadurch wird der Auftrag, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Grundsätzen auszustalten, umgesetzt. Indem nur das Gewicht besteuert wird, sind Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb immer günstiger als vergleichbare Fahrzeuge mit einem Verbrennungsantrieb. Bei Letzteren kommt immer noch eine Leistungskomponente dazu. Die Leistung wird bei den Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb mit 0 Franken bepreist. Das Gesamtgewicht wird pro kg mit 0.1 Franken besteuert.

Zum Vergleich der Steuern für Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben werden die drei häufigsten E-Personenwagen im Kanton Solothurn mit den Steuern in den Kantonen Jura, Bern,

Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft verglichen. Die Tabelle vergleicht die aktuellen Steuertarife der Kantone JU, BE, AG, BS und BL mit den geplanten Steuertarifen des Kantons Solothurn. Temporäre Rabatte (BE: 50% für 3 Jahre; BS: 50% bis 5% E-Fahrzeug-Anteil) sind nicht berücksichtigt - die Tabelle zeigt die regulären Tarife.

	<b>Gesamt-gewicht in kg</b>	<b>SO</b>	<b>JU</b>	<b>BE</b>	<b>AG</b>	<b>BS</b>	<b>BL</b>
Tesla Model Y	2'456	Fr. 245.60	Fr. 516.10	Fr. 263.25	Fr. 346.00	Fr. 306.25	Fr. 408.00
Skoda Enyag	2'750	Fr. 275.00	Fr. 585.85	Fr. 289.75	Fr. 264.00	Fr. 325.00	Fr. 493.00
VW ID 3	2'280	Fr. 228.00	Fr. 429.55	Fr. 248.05	Fr. 260.00	Fr. 285.00	Fr. 357.00

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.

Dem Antrag einer Vernehmlassungsteilnehmerin auf Streichung von Abs. 2 wird nicht stattgegeben. Der Rabatt für E-Fahrzeuge ist gewollt und durch den Auftrag des Kantonsrats vorgegeben. E-Fahrzeuge sollen jeweils tiefer besteuert werden als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Wenn bei E-Fahrzeugen die Leistung besteuert würde, wäre das Resultat verheerend. Diese Fahrzeuge würden unverhältnismässig hoch besteuert und das Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Individualverkehr zu senken und die Steuer ökologischer auszustalten, wäre nicht erfüllt. Eine reine Besteuerung nach Leistung ist weder für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch für E-Fahrzeuge sinnvoll (siehe oben Ziff. 1.4.1). In der Regel haben reine E-Fahrzeuge eine höhere Leistung und würden demnach höher besteuert werden. Der Ökologisierungsgedanke würde somit untergraben werden.

Der Auftrag «Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» kann nicht vor Annahme des Gesetzes bereits als erfüllt abgeschrieben werden, wie es eine Vernehmlassungsteilnehmerin verlangt. Durch die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele des Bundes wird die kantonale «Ökologisierung» nicht etwa obsolet, sondern die Reduktionsziele des Bundes können nur erreicht werden, wenn die Kantone im Rahmen ihrer Gesetzgebungskompetenz darauf hinwirken, dass CO<sub>2</sub>-freie oder CO<sub>2</sub>-reduzierte Antriebe gefördert werden.

#### § 17 Gesellschaftswagen (bisher § 24<sup>bis</sup> 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 Sitzplätzenzahl ist insofern nicht nachvollziehbar, da vergleichbare Gesellschaftswagen mit gleicher Nutzlast unterschiedlich besteuert werden.

Gesellschaftswagen werden pro kg Nutzlast mit 0.175 Franken besteuert.

In der Vernehmlassung wurde eingebroacht, dass an der Besteuerung nach Sitzplätzen festzuhalten sei. Durch den Wechsel auf die Nutzlastbesteuerungen würden z.B. Rollstuhl- oder Behinderentransporte diskriminiert und steuerlich benachteiligt.

Im Kanton Solothurn sind nur zwei Gesellschaftswagen als Fahrzeuge zum Behinderentransport eingetragen. Die überwiegende Anzahl von Fahrzeugen, welche Rollstühle transportieren, sind Personenwagen und nicht Gesellschaftswagen. Durch den Wechsel von Sitzplatzbesteuerung auf Nutzlastbesteuerung werden Gesellschaftswagen nicht benachteiligt, da die Steuersätze auf Basis der bisherigen Steuersätze festgelegt wurden. Entgegen der Annahme einer Vernehmlassungsteilnehmerin wird durch den Wechsel der Besteuerung von Anzahl Sitzplätze auf Nutzlast kein erhöhter administrativer Aufwand generiert. Dieser bleibt gleich tief wie bisher. Die Steuerrechnung kommt wie immer vom Strassenverkehrsamt und enthält sämtliche Informationen, die für die Bezahlung nötig sind. Den betroffenen Betrieben entsteht durch den Wechsel der Besteuerungsgrundlagen kein Aufwand. Sämtliche benötigten Daten sind im Fahrzeugausweis ersichtlich und erfordern keinerlei Aktivität durch den Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin. Am Wechsel der Besteuerung von Sitzplatz auf Nutzlast für Gesellschaftswagen wird festgehalten.

Abs. 2

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.

In der Vernehmlassung wurde zum Rabatt von 20% für emissionsfreie Fahrzeuge einerseits vorgebracht, dass dieser zu tief sei. Andererseits gibt es Stimmen, die gar keinen Rabatt für emissionsfreie Fahrzeuge befürworten. Der Gesetzgebungsauftrag sei über die Treibstoffabgaben schon erfüllt und könne abgeschrieben werden. Andere Stimmen fordern die Berücksichtigung von anderen Treibstoffvarianten wie E-Fuels oder Biogas für einen Rabatt. Wie mehrfach erwähnt, bezieht sich die Definition von «emissionsfrei» auf Art. 9a VTS. Andere Treibstoffe werden nicht berücksichtigt - diese verursachen beim Verbrauch CO<sub>2</sub>. Der Rabatt von 20% wird unverändert gelassen. Dieser entspricht ungefähr dem Mehrgewicht, welches durch die Batterien verursacht wird und wurde deshalb gewählt.

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

Aus der Vernehmlassung ging hervor, dass mit der Abkehr von der bisherigen Stufenbesteuerung, welche leicht degressiv ausgestaltet war, die Steuer für schwere Motorwagen viel zu hoch würde. Das Transportgewerbe hat darauf hingewiesen, dass die viel höheren Steuern wirtschaftlich und finanziell nicht tragbar wären. Aus diesem Grund wurden für die schweren Motorwagen zum Sachentransport und die Sattelmotorwagen eine neue Bemessungsgrundlage gesucht, welche die Nachteile der linearen Besteuerung abmildert. Ziel war es, dass schwere Motorwagen und Sattelmotorwagen auch linear besteuert werden, jedoch die sehr hohe Steuersteigerung für die schweren Fahrzeuge vermieden werden kann. Aus diesem Grund wurde der ganze § 18 neu formuliert.

Abs. 1

Die Besteuerung von Motorfahrzeugen zum Sachentransport anhand der Nutzlast ist weiterhin sachgerecht und kann beibehalten werden. Jedoch wird die Besteuerung nach Tarifstufen auf-

gegeben. Zukünftig werden Fahrzeuge zum Sachentransport linear und somit individuell besteuert. Die Nutzlast berechnet sich aus der Differenz zwischen dem Gesamtgewicht und dem Leergewicht. In Abs. 1 wird die grundsätzliche Besteuerung nach kg Nutzlast festgehalten.

#### Abs. 2

Pro kg Nutzlast wird ein Steuertarif festgelegt. Die Steuer für leichte Motorwagen zum Sachentransport beträgt pro kg Nutzlast 0.33 Franken, für Sattelschlepper (Zugfahrzeug) pro kg Nutzlast 0.087 Franken. Die Kategorien der Motorfahrzeuge ist im Bundesrecht (VTS) definiert. Leichte und schwere Motorwagen etc. sind allgemein bekannte und durch Bundesrecht präzis definierte Begriffe.

Leichte Motorwagen sind hauptsächlich Lieferwagen. Sattelschlepper sind nur Zugfahrzeuge und können allein keine Waren transportieren. Sie brauchen für den Warentransport einen Sattelsachentransportanhänger. Diesem Umstand wird mit dem tieferen Steuersatz für Sattelschlepper Rechnung getragen. Der Steuerbetrag der Nutzlast für das Zugfahrzeug wird mit dem reduzierten Steuerbetrag der Nutzlast für den Sattelsachentransportanhänger addiert. Die Nutzlast geht auch bei den Anhängern aus dem Fahrzeugausweis hervor.

#### Abs. 3

Für schwere Motorwagen zum Sachentransport und Sattelmotorwagen wurde gestützt auf die Vernehmlassungsresultate ein neues Steuerberechnungssystem modelliert.

Für alle schweren Motorwagen und Sattelmotorwagen wird eine jährliche Grundsteuer von 165 Franken in Rechnung gestellt. Somit werden auch Fahrzeuge, welche eine sehr tiefe Nutzlast haben oder ganz abgelastet sind, fair besteuert.

Zusätzlich zur jährlichen Grundsteuer wird die Nutzlast besteuert. Von 1 - 6'000 kg Nutzlast kommt der Steuertarif von 0.2 Franken pro kg Nutzlast zur Anwendung. Ab 6'000 kg Nutzlast kommt ein reduzierter Steuertarif von 0.08 Franken pro kg Nutzlast zur Anwendung. Der reduzierte Steuertarif wird erst ab 6'001 kg Nutzlast in Rechnung gestellt - die Nutzlast bis 6'000 kg wird für alle gleich hoch besteuert.

Rechnungsbeispiele:

Ein schwerer Motorwagen hat 6'000 kg Nutzlast. Er bezahlt die jährliche Grundsteuer von 165 Franken plus den Steueranteil von 0.2 Franken pro kg Nutzlast, also  $0.2 * 6'000$  ( $165 + (0.2 * 6'000) = 1'365$ ). Dies ergibt einen Steuerbetrag von 1'365 Franken.

Ein schwerer Motorwagen hat 10'000 kg Nutzlast. Er bezahlt die jährliche Grundsteuer von 165 Franken plus den Steueranteil von 0.2 Franken pro kg Nutzlast bis 6'000 kg, also  $0.2 * 6'000$ . Die Nutzlast über 6'000 kg, also 4'000 kg, wird mit 0.08 Franken in Rechnung gestellt ( $165 + (0.2 * 6'000) + (0.08 * 4'000) = 1'685$ ). Dies ergibt einen Steuerbetrag von 1'685 Franken.

Diese Methode ist immer noch linear, es wird jedoch mit einer Grundsteuer gerechnet und nach 6'000 kg Nutzlast wird der Steuersatz tiefer. Somit bezahlen schwere Motorwagen mit einer hohen Nutzlast nicht exorbitant höhere Steuern. Es ist ökologischer, wenn Waren auf einmal in einem grossen Fahrzeug transportiert werden und nicht mit mehreren kleinen Lieferwagen.

#### Abs. 4

Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS bezahlen 80% der regulären Steuer. Dies als Anreiz zum Betrieb von emissionsfreien Fahrzeugen. Aufgrund 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.

In der Vernehmlassung wurde auch hier vorgebracht, dass der Rabatt von 20% zu tief sei. Es wird ein Rabatt von 30 resp. 33 Prozent gefordert. Andere Vernehmlassungsteilnehmende sind der Meinung, dass gar kein Rabatt gewährt werden soll. Aufgrund der verschiedenen Meinungen wird am Rabatt von 20% festgehalten. Dieser Prozentsatz entspricht dem Mehrgewicht der Batterie.

#### § 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.

In der Vernehmlassung wurde eingebracht, auch motorisierte Trendfahrzeuge wie Segways, E-Trottinetts etc. pauschal zu besteuern. Diese Fahrzeuge dürfen gemäss Bundesrecht nicht immatrikuliert werden und somit ist eine Besteuerung nicht möglich. Welche Fahrzeuge immatrikuliert werden müssen, wird vom Bundesrecht vorgegeben. Es liegt nicht in der Hand des Kantons, weitergehende Immatrikulations- und Steuerpflichten festzulegen.

Der Vorschlag, Motorschlitten wie Motorräder und nicht pauschal zu besteuern, wird ebenfalls abgelehnt. Die meisten Motorschlitten müssen nicht immatrikuliert werden - sie sind tatsächlich reine Sportgeräte. Im Kanton gibt es Stand Dezember 2024 nur fünf immatrikulierte Motorschlitten. Ein Vergleich mit der bisherigen Besteuerung und der Pauschalbesteuerung ergibt, dass sich diese nur minim verändert. Gerade bei den immatrikulierten Motorschlitten handelt es sich nicht um Sportgeräte, sondern um Transportmittel für die im Winter schwer oder gar nicht mit Strassenfahrzeugen zugänglichen Berghöfe auf den Juraketten.

##### Abs. 2

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

In der Vernehmlassung wurde zur Reduktion der Steuer jeweils wiederholt, was schon bei § 16 Abs. 2 und § 17 Abs. 2 eingebracht wurde. Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Der Rabatt wird bei 20% belassen.

##### 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. 2 Bst. b besteuert.

Die Gebührenhöhe für die pauschalbesteuerten Fahrzeuge wurde nicht verändert und aus der bestehenden MFK-Verordnung übernommen. Der Hinweis einer Vernehmlassungsteilnehmerin, dass es sich um «Schnapszahlen» handle, ist verständlich. Es ist nicht mehr eruierbar, wie diese Zahlen in den 60er-Jahren zustande gekommen sind. Da es sich bei den pauschalbesteuerten

Fahrzeugen oft um Fahrzeuge der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft oder für den gewerblichen Gebrauch handelt, ist eine Erhöhung dieser Steuersätze nicht angebracht.

#### § 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 200 Franken verfügt. Im Wiederholungsfall erhöht sich die Strafsteuer auf 500 Franken. Fälle von Wechselschildermissbrauch 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 gemäss Art. 23 der VVV 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 gesetzliche Grundlage für Tagesausweise findet sich in Art. 20 Abs. 4 VVV.

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 1981 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 entschieden, 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 Aufklebekenntzeichen 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 5 Franken.

Die bisherige Grundsteuer für Schiffe mit einem Schiffsanbindeplatz (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 Schiffsanbindeplatz, die nach jedem Gebrauch wieder ausgewassert werden müssen (Domizilschiffe), wurden bisher nach einem Zweistufenschema besteuert. Domizilschiffe mit einer Leistung bis 20 kW bezahlten 50 Franken pro Jahr. Domizilschiffe mit einer Leistung über 20 kW bezahlten 100 Franken 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 Schiffsanbindeplatzes aufgrund des beschränkten Angebots im Kanton wird durch den leicht reduzierten Steuertarif ausgeglichen. Der Halter oder die Halterin eines Schiffes kann nicht selbst bestimmen, wie sein bzw. ihr Schiff eingelöst wird. Aktuell stehen gemäss § 9 der Verordnung über die Schifffahrt vom 24. Oktober 1994 (BGS 736.12) nur 400 Schiffsanbindeplätze zur Verfügung. Die Warteliste beinhaltet 263 Positionen (Stand Januar 2025). Es dauert 10 bis 15 Jahre, bis ein Schiffsanbindeplatz frei wird. Aus diesem Grund wird daran festgehalten, Domizilschiffe leicht tiefer zu besteuern als Schiffe mit Anbindeplatz.

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 reduzierter Tarif von 3.50 Franken pro kW Leistung festgelegt.

Zum Vergleich: Die Steuerrechnung für ein Standortschiff mit einer Leistung von 50 kW betrug bisher inkl. der Grundsteuer 290 Franken/Jahr. Die Steuerrechnung für ein Domizilschiff mit einer Leistung von 50 kW betrug bisher 100 Franken/Jahr. Neu wird das Standortschiff mit 250 Franken/Jahr und das Domizilschiff mit 175 Franken/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. 2024 waren im Kanton Solothurn 546 Schiffe mit Schiffsanbindeplatz und 495 Domizilschiffe immatrikuliert, davon hatten 43 Schiffe einen elektrischen Antrieb. Im Jahr 2023 waren 34 Schiffe mit einem elektrischen Antrieb immatrikuliert.

In der Vernehmlassung wird auch bei den Schiffen geltend gemacht, dass von einem Steuerrabatt abgesehen werden soll. Die Argumente sind gleich wie bei den Fahrzeugen. Es wird jedoch daran festgehalten, emissionsfreie Schiffe steuerlich leicht zu privilegieren. Dies entspricht dem Auftrag des Kantonsrates zur Ökologisierung der Steuer.

#### § 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 400 Franken 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<sup>bis</sup> eingefügt. Gestützt auf diese Bestimmung erliess der Regierungsrat mit RRB Nr. 736 vom 1. April 1997 die Weisung über die 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.

Auf eine bevorzugte oder gar kostenlose Übertragung innerhalb der Familie wird ausdrücklich verzichtet. Familie ist kein rechtlicher Begriff - jeder Versuch einer Definition würde wieder eine bestimmte Konstellation, welche vom Gesetz nicht vorgesehen ist, ausschliessen. Eine vollständige Liberalisierung garantiert Gleichbehandlung für alle. Auch ist der freiwillige Verzicht auf Gebühren für Übertragungen innerhalb der Familie oder tiefere Übertragungsgebühren allgemein angesichts der angespannten finanziellen Lage des Kantons nicht angebracht.

Abs. 2

Kontrollschilder, mit Ausnahme der Schilder für die provisorische Zulassung, bleiben Eigentum der Behörde (siehe Art. 87 Abs. 5 VZV). 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<sup>bis</sup> 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 dafür dauerhaft von 1'500 auf 1'000 Franken 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 1970 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; BGS 124.11) und dem Gesetz über die Gerichtsorganisation vom 13. März 1977 (Gerichtsorganisationsgesetz, GO; BGS 125.12).

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

Rechtskräftige Verfügungen des Strassenverkehrsamtes über Steuern und Gebühren können gemäss den Vorgaben des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889 (SchKG; SR 281.1) eingefordert werden. Sie sind vollstreckbaren gerichtlichen Urteilen gleichgestellt.

#### 4.2 Beschlussesentwurf 2: 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 Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962 (MFK-Verordnung; BGS 614.62) 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.<sup>bis</sup> «Strassenverkehramt» 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 50 Franken, also gleich viel wie eine Fahrzeugprüfung, die 20 Minuten dauert und bei der 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 aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen 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 (RRB Nr. 2020/894 vom 16. Juni 2020) geregelt.

Im Jahr 2023 betrug der Gebührenertrag der MFK 18'178'854 Franken. Im Jahr 2024 betrug der Gebührenertrag der MFK 18'551'597 Franken. 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 Gesetzesexte komplett anders aufgebaut sind. Damit die neuen und die bisherigen Gebühren trotzdem verglichen werden können, wird nachstehend bei den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen jeweils in der ersten Spalte der Gesetzesexte des GT samt Gebühr aufgelistet. In der zweiten Spalte werden die bisherigen Gebühren kursiv aufgeführt.

In der Vernehmlassung wurde vorgebracht, dass Gebührenerhöhungen absolut abzulehnen seien. Nur Gebührensenkungen seien akzeptabel. Die vorgeschlagenen Gebühren wurden aufgrund einer Vollkostenrechnung berechnet. Sie entsprechen ausserdem dem Äquivalenzprinzip im Abgaberecht und wurden vom eidgenössischen Preisüberwacher geprüft und genehmigt. Aufgrund der angespannten finanziellen Lage des Kantons inkl. Sparprogramm erscheint es nicht opportun, auf die wenigen Gebührenerhöhungen zu verzichten. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass bei Massengeschäften, wie z.B. Fahrzeugausweisen, die Gebühren massiv gesenkt wurden.

Neu: Titel 2.2.12.<sup>bis</sup> Strassenverkehrsamt

§ 73<sup>ter</sup> Ausweise

<sup>1</sup> 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
o)	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 5 Franken erhöht werden, da die Kosten der Ausstellung bisher mit der Gebühr von 30 Franken 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.

## § 73quater Führerprüfungen und Kontrollfahrten

<sup>1</sup>Die Gebühren betragen für:

		neu	bisher
a)	praktische Führerprüfung/Kontrollfahrt	150	120
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 30 Franken 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 150 Franken. 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 30 Franken gesenkt werden.

### Abs. 2

Bisher musste die Abmeldung zehn Werkstage 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 anmeldet, 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<sup>quinquies</sup> 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 30 Franken 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 30 Franken 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 60 Franken (bisher 50 Franken). Pro Fahrzeugkategorie ist jeweils festgelegt, wie viele Prüfeinheiten benötigt werden.

## Abs. 3

Bisher musste die Abmeldung zehn Werkstage 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 anmeldet, 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.

§ 73<sup>sexies</sup> Kontrollschilder

<sup>1</sup> 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 aufgefunder Kontrollschilder	35	30
k) Jahresgebühr Motorfahrrad	25	20
l) Nichtbezug Kontrollschild bei Versteigerung	200	200
m) Kollektivversicherung Motorfahrrad		gemäss Angabe der Versicherung
<sup>2</sup> 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
<sup>3</sup> 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
<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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 wurde am 1. März 2022 eingeführt. Ebenfalls neu aufgeführt ist die Gebühr für das Motorfahrradkontrollschild. Dieses wurde bisher nicht in Rechnung gestellt. Motorfahrradschilder werden in Kleinserien hergestellt. Sie sind deshalb teurer als Schilder für Motorwagen.

Abs. 1 Bst. g und h waren bisher eine Gebührenposition (Kontrollschild deponieren und wieder einlösen). 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 10 Franken 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: Motorfahrräder 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 Motorfahrräder 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 900 Franken anstatt für 1'500 Franken abgegeben. Neu sollen die Aktionswochen wegfallen und der ordentliche Preis dauerhaft von 1'500 Franken auf 1'000 Franken gesenkt werden. Diese Massnahme soll vierstellige Schilder attraktiver machen.

In der Vernehmlassung wurde vorgebracht, es sei klarzustellen, dass es sich bei den Gebühren in Abs. 2, 3 und 4 um Mindestgebote handle. Die Gebühren in den erwähnten Absätzen sind fix. Es handelt sich nicht um Mindestgebote für die Versteigerung gemäss § 27 Abs. 1 des Motorfahrzeug- und Schiffssteuergesetzes, sondern um festgelegte Gebühren für die Übertragung von Kontrollschildern oder für den sog. «Kauf» eines bestimmten Kontrollschildes beim Strassenverkehrsamt. Mit Mindestgeboten wird nur bei der Versteigerung gearbeitet. Diese entsprechen jedoch den erwähnten Gebühren.

Abs. 3 - 5

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 VVV 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<sup>septies</sup> Bewilligungen

'Die Gebühren betragen für:		neu	bisher
a)	Ausfuhrbewilligung	40	100-500
b)	Ersatzfahrzeug	30	50
c)	Ausnahme- und Sonderbewilligung	50-5'000	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 Gurtentragepflicht	30	
l)	Tagesbewilligung	40	100
m)	übrige Bewilligungen gemäss Strassenverkehrs- und Binnenschifffahrtsgesetzgebung	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 GT 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.

Aufgrund eines Hinweises in der Vernehmlassung, dass der Gebührenrahmen in § 73<sup>septies</sup> Abs. 1 Bst. c aussergewöhnlich hoch sei, wurde dieser angepasst. Die Maximalgebühr für Ausnahme- und Sonderbewilligungen wurde von 10'000 Franken auf 5'000 Franken reduziert.

#### § 73<sup>octies</sup> Administrativmassnahmen

<sup>1</sup> Die Gebühren für Administrativmassnahmeverfahren betragen:	neu	bisher
a) für Verfahren nach der Strassenverkehrs- und Binnenschifffahrtsgesetzgebung	50-600	30/50-600/500
b) Verkehrsunterricht pro Tag, pro Person	180	200

Der Gebührenrahmen für Administrativmassnahmen nach der Strassenverkehrs- und Binnenschifffahrtsgesetzgebung ist neu identisch. Er beträgt 50 – 600 Franken. Bisher war die Mindestgebühr bei Verfahren nach der Strassenverkehrsgegesetzgebung 20 Franken tiefer. Ein sachlicher Grund dafür ist nicht ersichtlich. Die Verfahren nach der Strassenverkehrsgegesetzgebung sind nicht weniger anspruchsvoll. Die Gebühren der Administrativmassnahmen werden nach Aufwand in Rechnung gestellt. Der obere Rahmen der Gebühr kann bei 600 Franken 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 900 Franken 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 vorgesehenen 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<sup>novies</sup> Dienstleistungen und Bestätigungen

<sup>1</sup> Die Gebühren betragen für:	neu	bisher
a) Expertisen und Gutachten, pro Stunde	180	150
b) Kontrollen von Garagen und Fahrschulen, pro Stunde	160	150
c) Immatrikulationssperre	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 Immatrikulationssperre konnte um 20 Franken gesenkt werden. Die Halterdatensperre ist kostenlos. Auch die Adressänderung ist kostenlos. Somit soll 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 Kontrollschildereinzügen aufgrund unbezahlter Steuern und Gebühren, fehlender Versicherungsdeckung und Verletzung der Fahrzeugprüfungsplicht.

Bst. I + m: Die Gebührenhöhe für Fahrzeuge, die von der Polizei beim Strassenverkehrsam auf dem Parkplatz oder in der Garage abgestellt werden, wurde leicht erhöht. Das Abstellen im Freien kostet pro Tag 10 Franken, das Einstellen in der Garage pro Tag 20 Franken. 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.

Aufgrund eines Hinweises in der Vernehmlassung, dass der Gebührenrahmen in § 73<sup>novies</sup> Abs. 1 Bst. j eher hoch sei, wurde dieser überprüft. Der Gebührenrahmen bleibt jedoch unverändert, da Verfügungen des Amtes in gewissen Fällen (z.B. Poser-Fahrzeug mit vielen technischen Änderungen oder anspruchsvolle Verfügungen bezüglich Auskunftspflicht und Datenschutz) sehr lang und aufwändig sein können. Diese Verfügungen werden jeweils von einer Verwaltungsjuristin oder einem Verwaltungsjuristen unter Einbezug eines Verkehrsexperten oder einer Verkehrsexpertin erstellt. Der Gebührenrahmen orientiert sich an den Gebühren für Verfügungen anderer Ämter im GT. Die konkrete Gebühr wird im Einzelfall nach Zeitaufwand festgelegt.

#### § 73<sup>decies</sup> 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. Weitere Befreiungen von der Gebührenpflicht sind nicht vorgesehen.

#### § 73<sup>undecies</sup> Ausserverkehrsetzung

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

#### 4.3 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 überführt. Die Gebühren sind neu im kantonalen GT geregelt.

## 5. Rechtliches

Die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer (Beschlusseentwurf 1) 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 Dritteln der anwesenden Mitglieder beschliesst, andernfalls dem obligatorischen Referendum (Art. 35 Abs. 1 Bst. d KV).

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

## 6. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem Beschlusseentwurf 1 (Gesetz über die Motorfahrzeug- und Schiffssteuer) und dem Beschlusseentwurf 2 (Änderung des Gebührentarifs) zuzustimmen sowie die Aufträge «Fraktion Grüne: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer» (A0047/2019) und «Mark Winkler (FDP.Die Liberalen): Abschaffung der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge» (A0139/2021) als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Sandra Kolly  
Frau Landammann

Yves Derendinger  
Staatsschreiber

## Verteiler KRB

Elektronische Publikation im Ratsinformationssystem  
 Elektronische Publikation im e-Amtsblatt  
 Bau- und Justizdepartement via Geschäftsverwaltungssystem  
 Departement des Innern via Geschäftsverwaltungssystem  
 Finanzdepartement via Geschäftsverwaltungssystem  
 Volkswirtschaftsdepartement via Geschäftsverwaltungssystem  
 Departement für Bildung und Kultur via Geschäftsverwaltungssystem  
 Motorfahrzeugkontrolle via Geschäftsverwaltungssystem  
 Staatskanzlei via Geschäftsverwaltungssystem  
 GS, BGS  
 Parlamentsdienste (xxxx/2025)