

**Referendum gegen die Änderung
der Verordnung über Steuern und
Gebühren für Motorfahrzeuge,
Fahrräder und Schiffe**

**Finanzierung der
Verkehrsentslastungsprojekte
in Olten und Solothurn**

Abstimmungs*Info*

Offizielle Mitteilung zur kantonalen Volksabstimmung vom 2. Juni 2002

Finanzierung der Verkehrs-entlastungsprojekte in Olten und Solothurn

- Seit mehr als zwanzig Jahren harren die Verkehrsprobleme in Olten und Solothurn einer Lösung. Sie haben sich in den vergangenen Jahren durch die ungebrochene Zunahme des Verkehrs weiter verschärft. Die Lebensqualität in diesen Regionen und die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Kantons sind beeinträchtigt.
- Für die Lösung der Verkehrsprobleme stehen zwei Verkehrsentlastungsprojekte bereit. 1997 haben die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen des Kantons Solothurn diesen beiden Projekten mit einem Ja-Stimmenanteil von über 60 % an sich zugestimmt. Die Projekte konnten jedoch noch nicht realisiert werden, weil in der gleichen Abstimmung die damals vorgeschlagene Finanzierung abgelehnt wurde.
- Der Solothurner Kantonsrat hat am 31. Oktober 2001 mit grossem Mehr (116 zu 8 Stimmen) ein neues Finanzierungsmodell verabschiedet: Die Verkehrsentlastungsprojekte sollen über einen befristeten Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer mitfinanziert werden. Der 15 %-Zuschlag wird nur solange erhoben, bis die beiden Verkehrsentlastungsprojekte finanziert sind, längstens während 20 Jahren.
- Die Mehrkosten für den Autofahrer und die Autofahrerin entsprechen jährlich in etwa dem Preis einer Tankfüllung bei einem Mittelklassewagen.
- Der befristete Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer konnte gegenüber der Vorlage von 1997 von 20 % auf 15 % reduziert werden. Dies, weil neu fixe Anteile der Treibstoffzoll- und die LSVA-Erträge (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) zweckgebunden in den Strassenbaufonds fliessen werden. Diese Festschreibung erfolgt aber nur, wenn der befristete Zuschlag angenommen wird. Der Bund will sich zudem mit zusätzlichen 130 Millionen Franken an der Finanzierung beteiligen.
- Gegen die vom Kantonsrat beschlossene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wurde vom Komitee «Nein zur Zwängerei im Strassenverkehr» c/o VCS Solothurn das Referendum ergriffen. Die Verordnungsänderung unterliegt somit der Volksabstimmung.

Worüber stimmen wir ab?

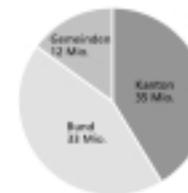
Über einen zweckgebundenen Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer. Die Erhöhung beträgt 15 % und ist zeitlich befristet.

Der Zuschlag ist Voraussetzung für die Realisierung der vom Stimmvolk an sich bereits gutgeheissenen Verkehrsentlastungsprojekte Olten und Solothurn.

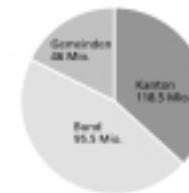
(Erklärung und Pläne der Verkehrsprojekte ab Seite 5)

Die Erhöhung führt bei einem Mittelklasseauto zu jährlichen Mehrkosten von rund 45 Franken. Das entspricht in etwa den Kosten für eine Tankfüllung.

Ungefähre Verteilung der Baukosten auf Bund, Kanton und Gemeinden



Verkehrsentslastungsprojekt Solothurn
Gesamtkosten 80 Mio. Franken



Verkehrsentslastungsprojekt Olten
Gesamtkosten 260 Mio. Franken

Der Kanton Solothurn finanziert seinen Anteil aus dem Strassenbaufonds. Mit der Realisierung der Verkehrsentlastungsprojekte droht dem Fonds ohne gleichzeitige Anpassung der Motorfahrzeugsteuer ein langfristiges

Defizit. Die temporäre Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ist somit auch im Interesse künftiger Generationen. Deshalb schlagen Ihnen Regierung und Parlament einen Zuschlag von 15 % zur Motorfahrzeugsteuer vor.

Die Gesamtkosten für die Verwirklichung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte belaufen sich auf 340 Millionen Franken. An diesen Kosten beteiligen sich nebst dem Kanton Solothurn auch der Bund und die betroffenen Gemeinden.

Der Zuschlag ist befristet. Er entfällt, sobald der Kantonsanteil von 153 Millionen Franken aus der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer finanziert ist, spätestens nach 20 Jahren.



Die Projekte und ihre Notwendigkeit

Die Situation

Solothurn und Olten leiden unter unzumutbaren Verkehrsbelastungen!

- Die **Entwicklung des Kantons als Wirtschaftsstandort** ist beeinträchtigt. Die Vorteile, die sich mit der Eröffnung der A5 für den ganzen Jurasüdfuss ergeben, können nicht voll genutzt werden.
- Der regionale Durchgangsverkehr im Raum Solothurn und im Raum Olten führt zu unhaltbaren **Stausituationen** und enormen **Staukosten**, die den ganzen Kanton belasten.
- Die **Sicherheit** sämtlicher Verkehrsteilnehmer ist gefährdet.
- Die **Bewegungsfreiheit der Fussgänger und Velofahrer** ist stark eingeschränkt.
- Der **öffentliche Verkehr** wird auf den überlasteten Strassen stark behindert und ist deshalb in Spitzenzeiten oft unpünktlich.
- Die **Wohn- und Lebensqualität** an den Durchgangsstrassen ist stark beeinträchtigt. Der **Ausweichverkehr auf Quartierstrassen** belastet zunehmend auch ruhige Wohngebiete.
- **Luft- und Lärmemissionen** überschreiten die gesetzlichen Grenzwerte deutlich.

Die Lösung

Die Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten» sind ausgereift. Das wurde von den Stimmbürgern und Stimmbürgerinnen schon in der Abstimmung 1997 anerkannt.

Auf den Punkt gebracht:

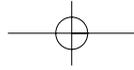
Die beiden Verkehrsprojekte

- stellen eine **funktionierende Verkehrsinfrastruktur** sicher
- entlasten die Strassen vom motorisierten **Durchgangsverkehr**
- erhöhen die **Verkehrssicherheit**
- schaffen **Rad- und Fusswege**
- erhöhen die Pünktlichkeit und damit auch die **Attraktivität** des öffentlichen Verkehrs
- reduzieren die **Schadstoffemissionen** und die **Lärmbelastung** in den bisher betroffenen Wohngebieten
- verbessern die **Wohn- und Lebensqualität**

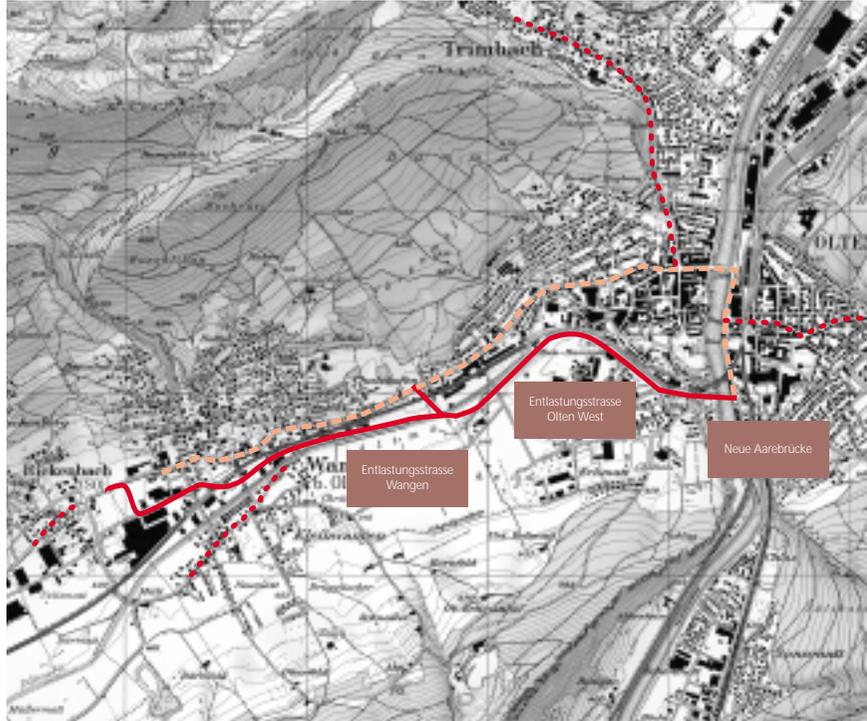
Der ganze Kanton profitiert!

Von den Projekten wird der ganze Kanton profitieren. Gerade ländliche Gebiete und Randregionen sind auf die finanzielle Ausgleichsfunktion des Kantons angewiesen. Diese Ausgleichsfunktion kann aber nur ein wirtschaftlich gesunder Kanton wahrnehmen. Zentrale Voraussetzung für einen wirtschaftlich gesunden Kanton ist eine zukunftstaugliche Verkehrsinfrastruktur. Mit der Eröffnung der A5 erhält der ganze Jurasüdfuss zwischen Olten und Grenchen neue Wachstumsimpulse. Diese können nur dann voll genutzt werden, wenn auch die regionale Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig bleibt.

- Die Verkehrsentlastungsprojekte sind von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie sind zukunftsgerichtet und fördern die Attraktivität des Kantons als Wirtschaftsstandort.
- Der Kanton Solothurn **verbessert** mit einer optimierten Verkehrsinfrastruktur die **Chancen seiner Einwohner** und diejenigen von **Unternehmen und ihren Beschäftigten** in einem verschärften wirtschaftlichen Wettbewerb.
- Von den beiden Projekten **profitiert die ganze Bevölkerung** des Kantons. Sie bekräftigt ihren Willen, zukunftsgerichtete Investitionen zu tätigen.



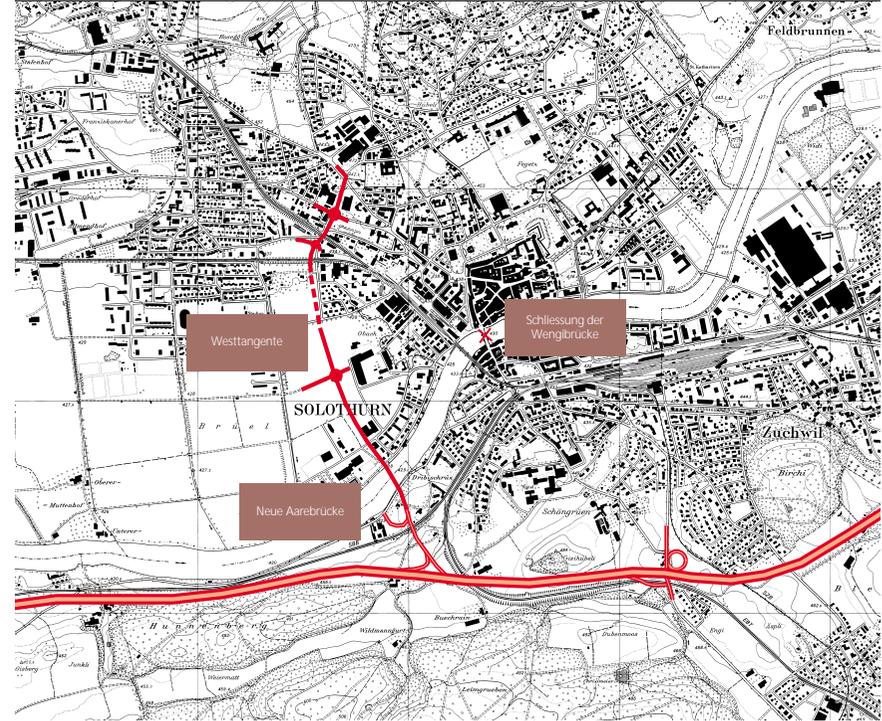
Die Lösung ... in Olten



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie

-  Entlastungsstrassen
-  flankierende Massnahmen
-  Umbaumasnahmen

... in Solothurn



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie

-  Entlastungsstrasse
-  Nationalstrasse A5

Argumente des Referendumskomitees

Über die Erhebung eines befristeten Zuschlages auf der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte «Solothurn: Entlastung West» und «Entlastung Region Olten» wird abgestimmt, weil das Komitee «Nein zur Zwängerei im Strassenverkehr» c/o VCS Solothurn das Referendum ergriffen hat. Das Referendumskomitee führt folgende Argumente ins Feld:

Nein zu mehr Steuern für unnötige Strassen

Durch die zweckgebundene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15 % soll der Kantonsanteil von 153 Millionen Franken an die Umfahrungsstrassen in Olten und Solothurn mitfinanziert werden. An den Gesamtkosten von 340 Millionen Franken für diese beiden Grossprojekte müssen sich nicht nur die Automobilistinnen und Automobilisten, sondern auch der Bund und die betroffenen Gemeinden, also alle Steuerzahlenden mit Millionenbeträgen beteiligen.

- Jede Autobesitzerin, jeder Autobesitzer zahlt innerhalb der nächsten 20 Jahren dank der Steuererhöhung im Durchschnitt 1000 Franken mehr an den Kanton. Diese insgesamt 100 Millionen Franken decken trotzdem nur knapp einen Drittel der Baukosten.
- Olten, Solothurn sowie die Anliegergemeinden müssen aus allgemeinen Steuermitteln Ausgaben in zweistelliger Millionenhöhe abliefern.
- Das bestehende Finanzloch von gegenwärtig 38 Mio Franken im Strassenbaufonds wird weiter aufgerissen. Für Unterhaltsarbeiten und dringend nötige Sanierungen der Strassen in den Regionen fehlt das Geld.
- LSVA Gelder sollen vollständig in diese zwei Grossprojekte fliessen und werden nicht, wie vom Volk vorgesehen, für Massnahmen der Verkehrssicherheit und im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden.

Trotz gewaltiger Kosten **bringen** die beiden Strassenbauprojekte in Olten und Solothurn **keine Verkehrsentlastung:**

- In beiden Städten ist 75 Prozent des Verkehrs hausgemacht. Dieser Pendlerverkehr wird weiterhin ins Stadtzentrum fahren und damit Staus verursachen.
- In Olten wird die Umfahrungsstrasse Lastwagenverkehr aus den umliegenden Gemeinden anziehen und die Lebensqualität in Oltnen Wohnquartieren verschlechtern.
- 900 Millionen Franken hat der Solothurner Teil der Autobahn A5 gekostet. Gemäss bisheriger Versprechen soll die A5 die Stadt Solothurn als weiträumige Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr entlasten. Bevor eine weitere teure Umfahrungsstrasse gebaut wird, muss die Wirkung der neuen Autobahn bekannt sein.

Nur flankierende Massnahmen können die beiden Stadtzentren langfristig vom Verkehr entlasten. Solche Massnahmen lassen sich rasch umsetzen und kosten einen Bruchteil der für die Umfahrungen nötigen 340 Mio Franken.

Ein NEIN zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer verhindert, dass der Kanton Solothurn über Jahre hinaus das Geld seiner Steuerzahlenden in unnötige Projekte verbaut.

Argumente des Regierungsrates

Ja zu weniger Stau und mehr Verkehrssicherheit für alle

Die beiden Verkehrsentlastungsprojekte in Olten und Solothurn bringen die Lösung für die akuten Verkehrsprobleme. Die Zentren werden massiv vom Pendlerverkehr entlastet. Die Realisierung der Projekte fördert die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Kantons. Die Projekte sind ausgereift und entsprechen einem grossen Bedürfnis. Das wurde von den Solothurner Stimmbürgern und Stimmbürgerinnen bereits 1997 (Ja-Stimmenanteil von über 60 %) anerkannt. Mit gutem Grund:

- Der **Handlungsbedarf** ist **unbestritten**. Die Verkehrsprobleme in Olten und Solothurn verschärfen sich von Jahr zu Jahr. Sie gefährden die Sicherheit, vermindern die Wohn- und Lebensqualität und führen beim öffentlichen Verkehr zu massiven Behinderungen.
- Der Kanton Solothurn profitiert – wie bei der Autobahn A5 – als Ganzes von einem funktionierenden Strassennetz: Die Wirtschafts- und damit auch die Steuerkraft der Regionen Olten und S Solothurn sind für das Gedeihen des ganzen Kantons von grosser Bedeutung.
- Die vom Referendumskomitee vorgeschlagene Beschränkung auf flankierende Massnahmen ist keine Lösung. Im Gegenteil: Flankierende Massnahmen alleine führen zu einer massiven Verschlechterung der Verkehrssituation bis hin zum Verkehrskollaps.

Alles Gute hat seinen Preis. Die dringend notwendigen Verkehrsentlastungsprojekte können nur realisiert werden, wenn deren Finanzierung gesichert ist. An der Finanzierung beteiligt sich auch der Bund. Die Bundesgelder in der Höhe von rund 130 Millionen Franken fliessen allerdings nur, wenn sich auch der Kanton Solothurn an der Finanzierung beteiligt. Diese Mitfinanzierung wird über die Erhebung eines befristeten Zuschlages von 15 % zur kantonalen Motorfahrzeugsteuer ermöglicht. Das **Preis/Leistungsverhältnis stimmt:**

- Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer entspricht jährlich den Kosten für eine **Tankfüllung** bei einem Mittelklassewagen.
- Die Erhöhung ist **zweckgebunden** und **befristet**: Die zusätzlichen Einnahmen fliessen vollumfänglich in die Finanzierung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte. Sind die Projekte finanziert, fällt der Zuschlag zur Motorfahrzeugsteuer dahin.
- Auch nach der Erhöhung liegt die Motorfahrzeugsteuer des Kantons Solothurn immer noch im schweizerischen Durchschnitt.

Ein **Ja** zur Änderung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe ermöglicht die **Lösung** der massiven Verkehrsprobleme in Olten und Solothurn. Dies führt zu mehr **Lebensqualität** in den beiden Agglomerationen und fördert das wirtschaftliche Gedeihen im gesamten Kanton.

Ihre Stimme und die Konsequenzen

Sie stimmen **Ja:**

- Sie **befürworten** die Finanzierung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte.
- Sie **ermöglichen**, dass mit der Realisierung der Projekte nach Durchführung der Planverfahren umgehend begonnen werden kann.
- Sie **fördern** die Mobilität und die wirtschaftliche Entwicklung im gesamten Kanton.
- Sie **machen den Weg frei** für projektbezogene Bundesgelder von rund 130 Millionen Franken.

Sie stimmen **Nein:**

- Sie **lehnen** die vorgeschlagene Finanzierung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte **ab**.
- Sie **verhindern** die Realisierung der beiden Verkehrsentlastungsprojekte.
- Sie **verhindern** die dargestellte Lösung für die Verkehrsprobleme in Olten und Solothurn.
- Sie **verhindern** die Zahlung von rund 130 Millionen Franken projektbestimmten Bundesmitteln von der Eidgenossenschaft an den Kanton Solothurn.

Die Projektbeschlüsse des Kantonsrates

Mit einem Ja zur Finanzierung erlangen folgende Projektbeschlüsse des Kantonsrates Rechtskraft. Bei einem Nein zur Finanzierungsvorlage werden auch die Beschlüsse «Entlastung Region Olten» sowie «Solothurn, Entlastung West» hinfällig. Vgl. Punkt 4 bzw. 5 der folgenden Beschlüsse:

Der Kantonsrat hat beschlossen

Entlastung Region Olten

1. Das Projekt «Entlastung Region Olten» bestehend aus:
 - Entlastungsstrasse Olten-West (2. Aareübergang in Olten, Fortsetzung bis Wangen und Anbindung an die T5)
 - Entlastungsstrasse Wangen von der Gemeindegrenze in Olten bis zum Zusammenschluss mit der T5 an der Gemeindegrenze Rickenbach
 - Flankierende Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Wangen und Olten
 - Umbau der bestehenden T5 in Hagedorf und Rickenbach, Olten/Ost und Starrkirch-Wil
 - Umbau der bestehenden T2 in Olten
 - Umbau der Ortsdurchfahrten Kleinwangen und Winznau
 - Umbau der Ortsdurchfahrt in Trimbach
2. Die Kosten des Kantons werden aus dem Strassenbaufonds bezahlt. Dieser wird mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern, den Beiträgen aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geöffnet. Bis zur Finanzierung des Projektes durch den Steuerzuschlag wird die LSVA ganz und der Ertrag des Treibstoffzolls zur Hälfte dem Strassenbaufonds zugewiesen.
3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses und der Umsetzung der übrigen Massnahmen gemäss Verkehrsrichtplan Olten-Gosgen-Gäu beauftragt. Er gibt die Kredite für den Bau der Entlastungsstrasse Olten-West und Wangen-Rickenbach erst frei, wenn die jeweiligen Umbau- und flankierenden Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen rechtlich verbindlich festgelegt und finanziell gesichert sind. Zudem stellt er sicher, dass die Umbau- und flankierenden Massnahmen spätestens fünf Jahre nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse Olten-West und Wangen-Rickenbach vollzogen sind.
4. Dieser Beschluss tritt in Kraft, sofern die Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962¹⁾ (Steuerzuschlag, Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001) Rechtskraft erlangt.

Solothurn, Entlastung West

1. Das Projekt «Entlastung West» (Westtangente, Schliessung Wengibrücke und flankierende Massnahmen) wird genehmigt.
2. Die Kosten des Kantons werden aus dem Strassenbaufonds bezahlt. Dieser wird mit dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuern, den Beiträgen aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geöffnet. Bis zur Finanzierung des Projektes durch den Steuerzuschlag wird die LSVA ganz und der Ertrag des Treibstoffzolls zur Hälfte dem Strassenbaufonds zugewiesen.
3. Die Westtangente wird von der Weissenstein- bis zu Bürenstrasse als Hauptstrasse von regionaler Bedeutung in das Netz der Kantonsstrassen integriert. Der Strassenzug Wengistrasse – Postplatz – Wengibrücke – Bernstorstrasse wird Gemeindestrasse, ebenso die Weissensteinstrasse zwischen Westtangente und Bielstrasse. Im Rahmen dieser Bereinigung wird die Langendorfstrasse von der Weissensteinstrasse bis zur Bellacherstrasse zur Kantonsstrasse.
4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Er gibt die Kredite für den Bau der Entlastungsstrasse erst frei, wenn die jeweiligen Umbau- und flankierenden Massnahmen auf den Kantons- und Gemeindestrassen rechtlich verbindlich festgelegt und finanziell gesichert sind. Zudem stellt er sicher, dass die Umbau- und flankierenden Massnahmen spätestens fünf Jahre nach der Eröffnung der Entlastungsstrasse West vollzogen sind.
5. Dieser Beschluss tritt in Kraft, sofern die Änderung der Verordnung über die Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962²⁾ (Steuerzuschlag, Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001) Rechtskraft erlangt.

¹⁾ BGS 725.11.

²⁾ BGS 614.62.



Über diesen Beschluss stimmen Sie ab:

Änderung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962

KRB vom 31. Oktober 2001

Der Kantonsrat von Solothurn gestützt auf Artikel 105 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958¹⁾ und §§ 2 und 3 des Gesetzes über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge und Fahrräder vom 23. Juli 1961²⁾ nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 14. August 2001

beschliesst:

I.

1. Zur Finanzierung der Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten» (Kantonsratsbeschluss vom 31. Oktober 2001) wird auf den Steuern für Motorfahrzeuge (Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe vom 1. Oktober 1962³⁾ ein Zuschlag von 15 % erhoben. Es wird auf ganze Frankenbeträge gerundet. Der Zuschlag entfällt, wenn die Nettokosten des Kantons bezahlt sind, spätestens aber 20 Jahre nach Inkraftsetzung. (Die geschuldeten Zuschläge ergeben sich aus der Beilage.)

2. Diese Änderungen der Verordnung erfolgen unter dem Vorbehalt, dass die Projekte «Solothurn, Entlastung West» und «Entlastung Region Olten» oder eines von beiden vom Kantonsrat beschlossen bzw. im Falle eines Referendums vom Volk angenommen werden.

3. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Diese Änderungen treten auf den vom Regierungsrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

Im Namen des Kantonsrates

Urs Hasler Fritz Brechbühl
Präsident Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

¹⁾ SR 741.0
²⁾ BGS 614.61
³⁾ BGS 614.62

Anhang zur Änderung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe

Übersicht über die Zuschläge

§ 18 lautet neu:
§ 18. Strafsteuer

¹⁾ Ausser der Nachzahlung der Steuer hat eine Strafsteuer bis zu 2000 Franken (**15 % Zuschlag: 300 Franken**) zu entrichten:

- Der Halter eines Motorfahrzeuges, Anhängers oder Seitenwagens, der ein Fahrzeug in Verkehr setzt, ohne vorher die Anmeldung zur Steueranmeldung vorzunehmen.
- Der Halter eines Motorfahrzeuges oder Anhängers, der ein Fahrzeug zu Fahrten verwendet, wofür eine höhere Steuer zu entrichten ist, als bezahlt wurde.
- Der Halter eines Motorfahrzeuges, der ein Fahrzeug im öffentlichen Verkehr verwendet, an dem eine Veränderung vorgenommen worden ist, die eine höhere Steuer zur Folge hat, als bezahlt wurde.

²⁾ Die Höhe der Strafsteuer wird nach der Schwere des Verschuldens bemessen.

§ 23 lautet neu:

§ 23. Leichte Motorwagen zum Personentransport

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

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

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

§ 24 lautet neu:

§ 24. Leichte Motorwagen zum Gütertransport, schwere Motorwagen usw.

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

Nutzlast	Franken	15 % Zuschlag	Nutzlast	Franken	15 % Zuschlag
bis 500 kg	165.00	25.00	6501 – 7000 kg	1463.00	219.00
501 – 1000 kg	275.00	41.00	7001 – 7500 kg	1507.00	226.00
1000 – 1500 kg	385.00	58.00	7501 – 8000 kg	1551.00	233.00
1501 – 2000 kg	495.00	74.00	8001 – 8500 kg	1595.00	239.00
2001 – 2500 kg	605.00	91.00	8501 – 9000 kg	1639.00	246.00
2501 – 3000 kg	715.00	107.00	9001 – 9500 kg	1683.00	252.00
3001 – 3500 kg	825.00	124.00	9501 – 10000 kg	1727.00	259.00
3501 – 4000 kg	935.00	140.00	10001 – 10500 kg	1771.00	266.00
4001 – 4500 kg	1045.00	157.00	10501 – 11000 kg	1815.00	272.00
4501 – 5000 kg	1155.00	173.00	11001 – 11500 kg	1859.00	279.00
5001 – 5500 kg	1265.00	190.00	11501 – 12000 kg	1903.00	285.00
5501 – 6000 kg	1375.00	206.00	für weitere 500 kg	44.00	7.00 mehr
6001 – 6500 kg	1419.00	213.00			

14 Verordnungstext

§ 24^{bis} lautet neu:

§ 24^{bis} . Schwere Motorwagen zum Personentransport

Die Steuer für schwere Motorwagen zum Personentransport (Car) wird wie folgt festgesetzt:
Pro bewilligten und im Fahrzeugausweis eingetragenen Sitzplatz (inklusive Fahrer) wird eine Steuer von 33 Franken
(15 % Zuschlag; 5 Franken) erhoben.

§ 25 lautet neu:

§ 25. Traktoren, Motorkarren usw.

Die Steuer für Traktoren und Motorkarren wird wie folgt festgesetzt:

	Franken	15 % Zuschlag
1. für landwirtschaftliche Motoreinachsler	33.00	5.00
2. für landwirtschaftliche 2-achsige Motorfahrzeuge	66.00	10.00
3. für gewerbliche Motoreinachsler inkl. Anhänger	110.00	17.00
4. für gewerbliche Traktoren, pauschal	110.00	17.00
5. für Motorkarren bis 3500 kg Gesamtgewicht	55.00	8.00
für Motorkarren über 3500 kg Gesamtgewicht	110.00	17.00
6. für Mähdrescher	44.00	7.00

§ 26 lautet neu:

§ 26. Motorfahrzeuganhänger

Die Steuer für Anhänger wird wie folgt festgesetzt:

	Franken	15 % Zuschlag
1. an leichten und schweren Motorwagen sowie an gewerblichen Traktoren bis 500 kg Nutzlast bis 1000 kg Nutzlast	82.00	12.00
für weitere 500 kg Nutzlast bis 5000 kg je für weitere 1000 kg Nutzlast je	165.00	25.00
2. an Motorkarren, Arbeitsmaschinen, Motorrädern und Kleinmotorrädern	44.00	7.00 mehr
3. für besondere Anhänger (Brückenwagen usw.) pro 1000 kg Nutzlast	44.00	7.00 mehr
4. für Arbeitsanhänger	22.00	3.00
5. für Einradanhänger bis 500 kg Nutzlast	55.00	8.00
	44.00	7.00
	55.00	8.00

§ 27 lautet neu:

§ 27. Motorräder

Die Steuer für Kleinmotorräder und Motorräder wird wie folgt festgesetzt:

Hubraum	Franken	15 % Zuschlag
bis 50 cm ³	33.00	5.00
51 – 99 cm ³	44.00	7.00
100 – 199 cm ³	55.00	8.00
200 – 299 cm ³	66.00	10.00
300 – 399 cm ³	77.00	11.00
400 – 499 cm ³	88.00	13.00
500 – 599 cm ³	99.00	15.00
600 – 699 cm ³	110.00	17.00
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm ³	5.00	1.00
Zuschlag für einen Seitenwagen	55.00	8.00

Dreirädrige Motorräder werden wie Motorräder mit Seitenwagen besteuert.

Verordnungstext 15

§ 28 lautet neu:

§ 28. Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren

Die Steuer für Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren wird wie folgt festgesetzt:

	Franken	15 % Zuschlag
1. für gewerbliche Arbeitsmaschinen bis 3500 kg Gesamtgewicht	110.00	17.00
2. für gewerbliche Arbeitsmaschinen über 3500 kg Gesamtgewicht	220.00	33.00
3. für Arbeitskarren bis 3500 kg Gesamtgewicht	44.00	7.00
4. für Arbeitskarren über 3500 kg Gesamtgewicht	110.00	17.00

§ 29 lautet neu:

§ 29. Händlerschilder

Die Steuer für Händlerschilder wird wie folgt festgesetzt:

	Franken	15 % Zuschlag
1. leichte und schwere Motorwagen	600.00	90.00
2. Motorräder	150.00	23.00
3. Kleinmotorräder	75.00	11.00
4. landwirtschaftliche Traktoren, Motoreinachsler, Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren und Anhänger	100.00	12.00

§ 30 lautet neu:

§ 30. Tagesbewilligung

¹ Bei Ausstellung einer Tagesbewilligung beträgt die Steuer pro Tag für:

	Franken	15 % Zuschlag
1. leichte und schwere Motorwagen	10.00	2.00
2. übrige Kategorien	5.00	1.00

² Dazu kommen Ausstellungsgebühr und Versicherungsprämie.

§ 31 lautet neu:

§ 31. Wechselschilder

Für die weiteren Fahrzeuge beträgt die jährliche Zuschlagssteuer für:

	Franken	15 % Zuschlag
1. leichte Motorwagen	55.00	8.00
2. schwere Motorwagen	165.00	25.00
3. Anhänger	55.00	8.00
4. andere Fahrzeugkategorien	22.00	3.00

16 Abstimmungsempfehlung



Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen Ihnen:

Ja

zur Änderung der Verordnung über Steuern und Gebühren für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Schiffe. Die befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ermöglicht die Realisierung der beiden Verkehrs-entlastungsprojekte in Olten und Solothurn.