

Baudepartement  
des Kantons Schwyz  
Postfach 2150  
6431 Schwyz

## **Vernehmlassung „Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgaben“**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, dass wir uns zur Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuern äussern können. Grundlagen bilden die Vernehmlassungsvorlage und der erläuternde Bericht des Baudepartements vom 25. Mai 2009. Innert der angesetzten Frist wird wie folgt Stellung genommen:

### **I. Vorbemerkungen / Allgemeines**

Unseres Erachtens hat die Initiative neben berechtigten Anliegen einige Schwächen. Insbesondere werden darin einige Unsicherheiten geschaffen und einige Probleme nicht zu Ende gedacht. So würde der Kanton Schwyz damit schweizweit ein spezielles Modell einführen, welches den Vergleich (Benchmark) erschweren würde. Ein Alleingang macht jedoch keinen Sinn. Wir erachten es daher als richtig, dass der Initiative ein Gegenvorschlag gegenübergestellt wird.

Richtig erachtet die FDP auch, die Thematik in einem einzigen Gesetzeserlasse zu regeln und auf komplizierte Ausführungsbestimmungen zu verzichten.

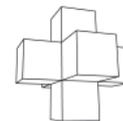
Schliesslich erwartet die FDP, dass für den Bau und den Unterhalt der Strassen noch zusätzliche Finanzen bereitgestellt werden. Offensichtlich genügen die heutigen Mittel nicht mehr um den Bedürfnissen des Strassenverkehrs gerecht zu werden. Eine rasche Umsetzung der Motion 7/08 bereits in diesem Erlasse wäre somit zu begrüessen.

Zu einzelnen Punkten erlauben wir uns die folgenden Bemerkungen:

### **II. Ausführungen zu einzelnen Bestimmungen**

#### **I. Allgemeine Bestimmungen**

§ 1 Geltungsbereich  
Keine Bemerkungen



## § 2 Ausnahmen

Ausnahmen sollten auf das bundesrechtlich verlangte Minimum beschränkt werden. Lit. b und c sollen daher in jedem Fall gestrichen werden.

Vorliegend geht es nicht primär um einen Austausch von Geldern unter den Gemeinwesen, den es in der Tat zu vermeiden gilt, sondern um die Äufnung einer Spezialfinanzierung. Hierzu haben auch die Fahrzeuge des Staates beizutragen, soweit nicht durch das Bundesrecht eine Ausnahme zwingend ist.

## § 3 Grundsätze der Besteuerung

Die Grundsätze in Abs. 1 & 2 werden begrüsst. Insbesondere soll die Bemessung die effektive Belastung für die Strassen wie auch den Forderungen der Ökologisierung berücksichtigen.

## II Steuersubjekt

### § 4 Steuerpflicht

Eine wünschenswerte Entlastung für die Familien und das Gewerbe, muss aus Effizienzgründen an anderer Stelle erfolgen. Im Rahmen der subjektiven Steuerpflicht besteht wenig Raum für eine kontrollierbare und gerechte Lösung.

### § 5 Steuererlasse

Ersatzlos streichen.

Das Verursacherprinzip ist durchzuziehen. Steuererlasse sind nicht ausgewiesen und nicht gerechtfertigt. Zudem haben sämtliche motorisierte Verkehrsteilnehmer an die Spezialfinanzierung beizutragen. Wirtschaftspolitische und sozialpolitische Erwägungen dürfen vorliegend nicht zur Anwendung kommen.

### § 6 Steuerperiode

Keine Bemerkungen

## III Steuerbemessung

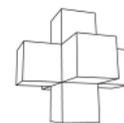
### § 7 – § 11 Besteuerungsgrundsätze

Jedes Bemessungssystem hat Vorzüge und Nachteile. Eine Priorisierung ist schwer.

Daher ist vor allem wichtig, dass das gewählte System einfach, nachvollziehbar, vergleichbar und gerecht ist. Zudem sollen die Grundsätze in § 3 möglichst optimal umgesetzt werden.

Das Bemessungssystem der Initiative krankt aufgrund ihrer Spezialität vor allem an der Vergleichbarkeit mit anderen Systemen. Zudem ist die Normleistung eines Fahrzeuges an sich nichts Negatives und eignet sich daher nicht natürlicherweise als Bemessungsgrundlage für eine Steuer in Rücksicht auf die Ökologie und die Strassenbelastung gemäss § 3.

Auch das Bemessungssystem der regierungsrätlichen Vorlage findet in der Schweiz wenig Nachahmer und krankt somit an der Vergleichbarkeit. Immerhin wird es als bundesrechtskompatibel eingestuft. Problematisch wirkt sich die Tatsache aus, wonach die Angaben über den Hubraum nicht mehr leicht zugänglich sind.



Es wäre daher ein einfaches Bemessungssystem prüfenswert, welche auf klaren Grundlagen den Grundsätzen der Bemessung § 3 gerecht würde. Die Bemessung nach Energieverbrauch gemäss Energieetikette könnte eine solche Methode darstellen, wie sie auch von etlichen Kantonen geprüft wird.

§ 12 Kollektivschilder  
Keine Bemerkungen

§ 13 Wechselschilder  
Keine Bemerkungen

§ 14 Steueranpassung  
Die FDP erachtet diese Regelung als klar und sinnvoll. Danach kann der Kantonsrat nur, aber immerhin, eine reine Teuerungsanpassung in abschliessender Kompetenz vornehmen.

#### IV. Gebühren

§15 Gebührenerhebung  
Diese Kompetenz obliegt zu Recht dem Regierungsrat. Er ist gehalten, in Beachtung des Äquivalenzprinzips die Gebühren moderat zu erheben und vorab noch einmal zu senken.

#### V. Verwendung des Ertrages

§ 16 Nettoertrag  
Es ist absolut richtig, den Nettoertrag ausschliesslich für den Bau und Unterhalt der Strassen zu verwenden. Dabei sollen Anlagen, die nicht dem privaten Verkehr dienen (z.B. Bushaltestellen etc.) nicht aus diesen Geldern finanziert werden.

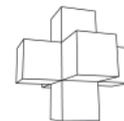
#### VI. Zuständigkeit und Rechtsschutz

§ 17 Departement  
Keine Bemerkungen

§ 18 Beschwerde  
Zur Entlastung der Gerichte sollte der Regierungsrat als erste Instanz tätig sein. Es ist somit allein auf die VRP zu verweisen, ohne das Verwaltungsgericht als erste und einzige Instanz zu bezeichnen.

#### VII. Schlussbestimmungen

§ 19 Aufhebung des bisherigen Rechts  
Keine Bemerkungen



#### § 20 Abänderung dieses Gesetzes

Grundsätzlich ist dieser Ansatz richtig. Es soll ein Bonussystem eingeführt und durch den Kantonsrat verfeinert werden. Damit soll jedoch bereits in diesem Erlass begonnen werden. Hierfür kann auf die bereits eingeführte Energieetikette abgestützt werden. Die Umweltetikette braucht nicht erst abgewartet zu werden.

Ferner soll dieses Steuerrabattsystem für alle Motorfahrzeuge eingeführt und nicht auf Personenwagen beschränkt werden. Wo keine Energieetikette vorhanden ist (z. B. bei Lastwagen), kann die Rubrik 72 im Fahrzeugausweis ‚Emissionscode‘ als Grundlage für eine Rabattierung herbeigezogen werden. Ein Steuerrabattsystem soll bereits mit diesem Gesetz eingeführt werden und nicht erst später, durch Ermächtigung durch den Kantonsrat.

Schliesslich soll das Steuerrabattsystem auf einem reinen Bonussystem basieren. Auf einen Malus zulasten Einzelner ist sicher zu verzichten, allenfalls ist für die Einnahmenneutralität eine moderate Erhöhung für alle Kategorien vorzusehen.

Die FDP würde hingegen bevorzugen, wenn die aus dem Bonussystem entgangenen Einnahmen durch die allgemeine Staatskasse getragen werden. Immerhin handelt es sich bei diesem Bonus um ein umweltpolitisches Steuerungsmittel. Dieses soll nicht der Spezialfinanzierung Strassen belastet werden, sondern von der allgemeinen Staatskasse getragen werden.

#### § 21 Inkrafttreten

Keine Bemerkungen

Wir bitten Sie abschliessend, unsere Anmerkungen und Anregungen bei der definitiven Fassung der Revisionsvorlage zu berücksichtigen. Besten Dank.

Mit freundlichen Grüssen

FDP. Die Liberalen

Für die Vernehmlassungsgruppe:

KR Sibylle Ochsner