

Botschaft zum Gesetzesentwurf über die Besteuerung der Motorfahrzeuge

Der Staatsrat des Kantons Wallis

an den

Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Wallis erhebt aufgrund eines Gesetzes, das in der Volksabstimmung vom 28. Januar 1951 angenommen und am 1. Januar 1952 in Kraft gesetzt wurde, eine Steuer auf die Motorfahrzeuge.

Steuerpflichtig sind alle Motorfahrzeuge (Personenwagen, Autocar, Lastwagen, Lieferwagen, Motorfahräder, Motorräder, Seitenwagen, Traktoren, usw.), die ihren Standort im Kanton Wallis haben und für die ein Fahrzeugausweis ausgestellt wird.

1. GESETZLICHE NOTWENDIGKEIT

Zahlreiche Gründe führen uns dazu, Ihnen heute eine Totalrevision des bestehenden Gesetzes vorzulegen.

Seit den 50er-Jahren hat der Strassenverkehr beträchtlich zugenommen. Neue Fahrzeugkategorien sind auf den Markt gekommen wie Elektrofahrzeuge und motorisierte Vierräder; andere sind vollkommen bedeutungslos geworden wie Motorfahräder und Sägen mit Motorantrieb. Der Gesetzestext muss diesen Veränderungen angepasst werden.

Gewisse Kriterien der Besteuerung von 1950 sind heute nicht mehr aktuell. Anhänger werden nicht mehr nach der Anzahl Räder besteuert. Die Steuer-PS sind nicht mehr von Interesse, da sie vom Hubraum des Motors abhängig sind. Deshalb müssen neue Kriterien müssen festgelegt werden.

Dank der Informatik wurde die Berechnung der Steuern einfacher. Die Minimalsteuer von 3 Monaten hat deshalb keine Daseinsberechtigung mehr.

Die Besteuerung der Fahrzeuge mit Wechselschildern muss harmonisiert werden. Zur Zeit werden von zwei Motorrädern oder zwei Lastwagen mit Wechselschildern beide Fahrzeuge besteuert, während bei zwei Personenwagen mit einer Nutzlast von weniger als 600 kg nur das Fahrzeug mit der grösseren Anzahl Steuer-PS besteuert wird.

Die Rechtsmittel müssen ebenfalls angepasst werden. Angesichts der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr muss vor einer Beschwerde an den Staatsrat ein Einspracheverfahren eingeführt werden.

Schliesslich sind die Beträge im Gesetz seit 1952 gleich geblieben und müssen gemäss den Schlussfolgerungen des Runden Tisches, der sich mit der Prüfung der Kantonsfinanzen befasst, angepasst werden.

2. KRITERIEN FÜR DIE BESTEUERUNG

2.1. Personenwagen - Motorräder

Es herrscht Einigkeit darüber, dass die Anzahl Steuer-PS kein geeignetes Kriterium zur Besteuerung der Fahrzeuge mehr darstellt; sie muss deshalb durch ein neues Kriterium ersetzt werden, mit dem die Steuer einfach, angemessen und für jeden Halter leicht nachvollziehbar festgesetzt wird. Man kann sich natürlich zur Bestimmung dieses Kriteriums alle Arten von Kombinationen mit dem Gesamtgewicht des Fahrzeugs, der Motorleistung in kW oder PS, den Abgas- oder Lärmemissionen vorstellen. Aufgrund des niedrigen Betrags der Steuer gibt es zwischen den verschiedenen Systemen jedoch kaum spürbare Unterschiede. Deshalb haben wir uns für das einfachste Kriterium, das zudem dem gegenwärtigen am nächsten ist und die beste Kompromisslösung darstellt, entschieden: dem Hubraum des Motors. Dieses Kriterium wird von den meisten Kantonen angewandt, denn es entspricht voll und ganz den vom Gesetz anvisierten Zielen. Ein Fahrzeug mit grossem Hubraum ist im Allgemeinen leistungsfähiger, schwerer, teurer und verbraucht mehr Kraftstoff.

Dieses Kriterium ermöglicht es ausserdem jedem Halter, auf einfache Weise zu prüfen, ob der von ihm geforderte Betrag den gesetzlichen Bestimmungen entspricht; der Halter braucht lediglich im Fahrzeugausweis seines Fahrzeugs nachschauen.

2.2. Fahrzeuge für Warentransport und Anhänger

Das Kriterium für diese Fahrzeuge ist das Gesamtgewicht. Je mehr Last ein Fahrzeug transportieren kann, desto schwerer und grösser ist dieses, um so mehr Kraftstoff verbraucht es, und desto mehr Strassenschäden verursacht es in der Regel. Dieses Kriterium wird von der grossen Mehrheit der Kantone angewandt. Der Hubraum ist als Kriterium für diese Art Fahrzeuge nicht geeignet, denn für einen Lastwagen mit wenig Hubraum müssten weniger Steuern entrichtet werden als für einen anderen mit grösserem Hubraum, obwohl beide gleich schwer sind.

Für Anhänger ist das Gesamtgewicht das einzige Bemessungskriterium, da die Zahl der Räder heute keine Bedeutung mehr hat.

3. STEUERBETRAG

Es wurde eine mittlere Steuererhöhung um 5% vorgesehen. Bei Veränderungen von Besteuerungskriterien sind jedoch grössere Unterschiede möglich. Möglich ist aber auch, dass die Steuer gleich bleibt oder in gewissen Fällen sogar sinkt.

3.1. Personenwagen und Motorräder

Die vorgeschlagene Tabelle, die sich auf den Hubraum des Fahrzeugs stützt, geht von Fr. 125.- für Fahrzeuge mit einem Hubraum von bis zu 1'000 cm³ aus; dann erhöht sich die Steuer um Fr. 10.- pro zusätzliche 100 cm³, und zwar bis 1'300 cm³. Die Steuer beträgt Fr. 175.- für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1'301 cm³ bis 1'400 cm³ und erhöht sich um Fr. 10.- pro zusätz-

liche 100 cm³, und zwar bis 2'900 cm³. Für Fahrzeuge mit einem Hubraum zwischen 2'901 cm³ und 3'000 cm³ beträgt die Steuer Fr. 345.- und erhöht sich um Fr. 10.- pro zusätzliche 100 cm³.

Für ein Fahrzeug mit einem Hubraum bis 1'300 cm³ erfolgt keine Steuererhöhung. Für ein Fahrzeug mit einem Hubraum von 1'590 cm³ erhöht sich die Steuer von Fr. 185.- auf Fr. 195.-. Für ein Fahrzeug mit einem Hubraum von 1'790 cm³ erhöht sich die Steuer von Fr. 205.- auf Fr. 215.- und für ein Fahrzeug von 1'990 cm³ von Fr. 220.- auf Fr. 235.-. In diese Kategorie fallen die meisten Fahrzeuge. Für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 2'990 cm³ erhöht sich die Steuer um Fr. 50.-. Die beiliegende Tabelle Nr. 1 zeigt die Details dieser Besteuerung.

Für Motorräder ist eine Erhöhung von Fr. 5.- für die verschiedenen Kategorien vorgesehen. Der Zuschlag für den Soziussitz wurde in den Grundbetrag aufgenommen. Diese Kategorien kommen in den Genuss der neuen Reglementierung für Wechselschilder. Bis jetzt mussten bei zwei mit einem Wechselschild immatrikulierten Motorrädern für beide Fahrzeuge Steuern entrichtet werden.

3.2. Lastwagen

Die Änderung des Besteuerungskriteriums kann spürbare Unterschiede nach unten und oben beim Steuerbetrag mit sich bringen. Für Fahrzeuge mit grossem Hubraum und beschränktem Gesamtgewicht sinkt die Steuer, während sie für Fahrzeuge mit hohem Gesamtgewicht und geringem Hubraum steigt.

Um eine Progression pro Tonne, die allzu grosse Steuererhöhungen mit sich brächte, zu verhindern, wurden Kategorien geschaffen: von 15 bis 23 t, von 23 bis 32 t und über 32 t.

Trotz einer mittleren Erhöhung um 5 % bleibt die Steuer pro Fahrzeug im Vergleich zu den Beträgen, die in anderen Kantonen erhoben werden, äusserst bescheiden (siehe Tabelle Nr. 2).

3.3. Anhänger

Es wurden drei Kategorien geschaffen: bis 2'000 kg, von 2'000 bis 10'000 kg und über 10'000 kg. Diese Einteilung entspricht der gegenwärtigen Praxis, und der Betrag wurde lediglich um 5 % erhöht.

3.4. Elektrofahrzeuge

Da diese Fahrzeuge sehr wenig Schadstoffe ausstossen, wird der Steuerbetrag im Vergleich zu Fahrzeugen der gleichen Kategorie, die mit Kraftstoff betrieben werden, gesenkt.

4. BESONDERE BESTIMMUNGEN

4.1. Subjekt - Befreiung (Art. 3)

4.1.1. Gegenwärtig muss der Staatsrat jedes Mal eine Verfügung erlassen, wenn eine behinderte Person ein Gesuch um Steuerbefreiung für ihr Fahrzeug einreicht. Indem dieser Grund ins Gesetz aufgenommen wird, werden die Kriterien dieser Befreiung beibehalten, und gleichzeitig wird das Verfahren gestrafft.

4.1.2. Wichtige technologische Fortschritte können zu einer spürbaren Verringerung des Schadstoffausstosses eines Fahrzeugs führen; dies war beispielsweise der Fall bei der Einführung der Katalysatoren. Um die Verbreitung solcher Innovationen zu fördern, kann der Staatsrat entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge für eine begrenzte Zeit ganz oder teilweise von der Steuer befreien und Anreize für die Konsumenten schaffen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.

4.2. Indexierung (Art. 5 Abs. 2)

Der Steuerbetrag ist bereits der niedrigste in der ganzen Schweiz. Deshalb ist zu vermeiden, dass er mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten noch weiter sinkt. Eine Indexierung der Beträge ist somit vorzusehen, wobei es sich versteht, dass der Staatsrat darauf verzichten kann, wenn er eine Anpassung als unnötig erachtet.

4.3. Steuerperiode (Art. 7)

Das geltende Gesetz sieht vor, dass die Steuer mindestens für drei aufeinander folgende Monate des gleichen Jahres erhoben wird und die Person, welche die Kontrollschilder ihres Fahrzeugs hinterlegt, nur Anrecht auf eine Rückerstattung der Steuer hat, wenn sie ihr Fahrzeug für mindestens drei Monate nicht benützt. Eine Person, die ein Fahrzeug im Dezember immatrikuliert, bezahlt für drei Monate lang anstatt für einen Monat Steuern, und die Person, die die Kontrollschilder ihres Fahrzeugs im Oktober hinterlegt, erhält keine Rückerstattung für die Monate November und Dezember. Dieses System erleichterte die Behandlung der Dossiers, als die Buchhaltung noch von Hand erstellt wurde. Dank der Informatik ist diese Sonderbehandlung nicht mehr gerechtfertigt.

Die Steuer ist im Voraus vollumfänglich und bis zum 31. Januar zu entrichten. Die Möglichkeit, die Steuer quartalsweise zu bezahlen, war 1952 angesichts der überaus hohen Beträge gerechtfertigt. Gegenwärtig ist dies nicht mehr der Fall, und eine quartalsweise Zahlung bringt mehr Schwierigkeiten als Vorteile mit sich.

4.4. Wechselschilder (Art. 11)

Heute kommen nur Personenwagen mit einer Nutzlast unter 600 kg in den Genuss einer Steuererleichterung. Um diese ungleiche Behandlung gegenüber den anderen mit Wechselschildern immatrikulierten Fahrzeugen abzuschaffen, bei denen für beide die ganze Steuer geschuldet wird (Motorräder, Lastwagen, Anhänger usw.), ist vorgesehen, dass für alle Fahrzeuge mit Wechselschildern die Steuer für das stärkere Fahrzeug ganz geschuldet wird. Für das andere Fahrzeug werden nur 40% der Steuer geschuldet. Diese Senkung auf 40% lässt sich damit rechtfertigen, dass zwei Fahrzeuge nicht gleichzeitig verkehren können. Hingegen wäre es ungerecht, das zweite Fahrzeug von der Steuer zu befreien, denn dieses verfügt über einen Fahrzeugausweis und kann von seinem Halter nach Belieben benutzt werden.

4. 5. Rechtsmittel (Art. 15)

Aufgrund der Zunahme der verkehrenden Fahrzeuge muss bei einer Anfechtung der Steuer vor einer allfälligen Beschwerde an den Staatsrat das Mittel der Einsprache bei der Dienststelle für Strassenverkehr vorgesehen werden.

5. INKRAFTTRETEN UND ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Der Entwurf des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge erfordert Änderungen in der Informatik-Ausführung bei der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt. Andererseits ist die Verkehrssteuer zum Voraus bis zum 31. Januar des laufenden Jahres geschuldet. Deshalb kann die Änderung der lautenden Besteuerungskriterien nicht während des Jahres eingeführt werden. Es ist somit vorgesehen, den Gesetzesentwurf am 1. Januar 2005 in Kraft zu setzen, um die notwendigen Anpassungen vornehmen zu können.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Hauptziel dieses Gesetzesentwurfs ist nicht die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer; auch wenn sich diese durchschnittlich um 5% erhöhen wird. Der Gesetzesentwurf soll vielmehr die Grundlage für eine angemessenere, einfachere und modernere Besteuerung der in unserem Kanton immatrikulierten Fahrzeuge schaffen.

Wir beantragen Ihnen, auf den Gesetzesentwurf einzutreten und diesen anzunehmen, und versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Sitten, den 1. Oktober 2003

Der Präsident des Staatsrates: **Jean-Jacques Rey-Bellet**
Der Staatskanzler: **Henri von Roten**

Beilagen

2 Tabellen