



Steuergesetzrevision 2018: Zusammenfassung der Vernehmlassungsergebnisse

Teilnehmende

- Einwohnergemeinden: Sarnen, Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, Sachseln, Alpnach
- Parteien: CSP, CVP, SP, FDP, SVP
- Obwaldner Gewerkschaftsbund (OWGB)
- Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz (IHZ)
- Standort Promotion in Obwalden (iOW)
- Regionalentwicklungsverband Sarneraatal (REV)
- Treuhändervereinigung Obwalden (TVO)

Antworten zum Fragebogen der Vernehmlassung

1. Ausgangslage und Ziele der Teilrevision des Steuergesetzes auf 1. Januar 2018

1.1	Der Regierungsrat schlägt vor, die Vorlage in zwei separate Nachträge aufzuteilen. Dabei soll der erste Nachtrag dem Volk zur Beurteilung vorgelegt werden und für den zweiten Nachtrag empfiehlt er das fakultative Referendum. Begrüssen Sie diesen Vorschlag des Regierungsrats (vgl. Kapitel I und IV)? Ja: Sarnen, Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, Sachseln, Alpnach, CSP, CVP, SP, SVP, OWGB, IHZ, iOW, TVO Nein: FDP	Ja: 15 Nein: 1 Enthaltung: 1
Bemerkungen	FDP: Nach der Aufhebung der Landsgemeinde hat man StG-Revision dem Stimmvolk unterbreitet. Es ist deshalb aus demokratischen Überlegungen geboten, die ganze Vorlage dem Behördenreferendum zu unterstellen.	

2. Revisionspunkte erster Nachtrag

2.1	Unterstützen Sie eine Beschränkung des Abzugs für berufsbedingte Fahrkosten auf Fr. 5 000.- (vgl. Kapitel II, 5.2)? Ja: Sarnen, Sachseln, Alpnach, CSP, SP, OWGB, IHZ Nein: Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, CVP, FDP, SVP, iOW, REV, TVO	Ja: 7 Nein: 10 Enthaltung: 0
Falls nein, was schlagen Sie vor?	<p>Engelberg: Fahrkostenabzug von Fr. 10 000.- für Engelberg und Lungern, Fahrkostenabzug von Fr. 7 500.- für Sarnen, Sachseln, Giswil, Kerns und Alpnach (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>Kerns, Giswil, REV: Fahrkostenabzug von Fr. 6 000.- (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>Lungern: Statt Fahrkostenabzug allgemeine Steuererhöhung oder Reduktion Steuerfreibetrag oder Fahrkostenabzug für Engelberg und Lungern von Fr. 10 000.- (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>CVP: Fahrkostenabzug von Fr. 7 000.- + Korrektur der Berufspauschalen (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>FDP: Es ist zu prüfen, ob der Abzug für die übrigen Berufsauslagen demjenigen des DBG nachgebildet werden soll (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>SVP: Fahrkostenabzug von Fr. 10 000.- (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>iOW: Lösung nach dem Prinzip der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>TVO: Regelung über allgemeine Staatsrechnung oder Abzug von Fr. 6 000.- (Details siehe Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p>	

Bemerkungen	<p>CSP: Die Frage kann nicht mit einem klaren Ja oder Nein beantwortet werden.</p> <p>a) Welche Einkommensschichten werden vor allem von einem Fahrkostenabzug Fr. 3000.-, 4000.-, 5000.-, 6000.-, 7000.- und 8000.- betroffen?</p> <p>b) Wie würde es aussehen, wenn generell 60 Rp/km oder 50 Rp/km berechnet werden dürften?</p> <p>c) Wie würde es aussehen, wenn man den km-Abzug auch auf die gefahrenen km differenziert (z.B. bis 3000 km 70 Rp, bis 4000 km 65 Rp etc.)?</p> <p>OWGB: Die Forderung der Arbeitgeber nach immer grösserer räumlichen Flexibilität seitens der Arbeitnehmer bezüglich Arbeitsort ist ein echtes Problem für viele Arbeitnehmenden, weil immer mehr Zeit mit Pendeln verbracht werden muss. Dies ist sowohl sozial, ökologisch als auch wirtschaftlich aufgrund der immer grösser werdenden Stauzeiten auf den Strassen keine zielführende Perspektive.</p> <p>IHZ: Die gewählte Höhe der Begrenzung liegt genau in der Mitte zwischen der Minimalforderung von Fr. 4 000.- und der zur Prüfung vorgeschlagenen Variante von Fr. 6 000.- Angesichts der Situation in den anderen Zentralschweizer Kantonen empfiehlt die IHZ, die Begrenzung auf Fr. 6 000.- als mögliche Alternative zu prüfen.</p>	
2.2	<p>Sind Sie einverstanden, dass der Schlüssel in Art. 4 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf gerundet 60% Kanton und 40% Gemeinden angepasst wird (vgl. Kapitel II, 5.3)?</p> <p>Ja: Sarnen, Engelberg, Giswil, Sachseln, Alpnach, CSP, CVP, SP, OWGB, FDP, iOW Nein: Kerns, Lungern, SVP</p>	<p>Ja: 11</p> <p>Nein: 3</p> <p>Enthaltung: 3</p>
Falls nein	<p>Kerns: Art. 4 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs soll vorerst nicht mit einem weiteren Absatz ergänzt werden (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>Lungern: Die Einlagen in den BIF sollen nicht über die Gemeinde mittels begrenztem Fahrkostenabzug finanziert werden, sondern über den Kanton mittels Steuererhöhung (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p> <p>SVP: Auch die Kirchgemeinden sollen ihren Beitrag an den ÖV abliefern (Details siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“).</p>	
Bemerkungen	<p>Sarnen: Für die Gemeinden muss die Neuverteilung kostenneutral sein. Die Gemeinde Sarnen ist mit dem Verteiler nur einverstanden, wenn der Abzug der berufsbedingten Fahrkosten auf Fr. 5 000.- beschränkt wird. Bei einer anderen Beschränkung oder im Falle der Ablehnung der Fahrkosten-Beschränkung, müsste der Verteiler neu berechnet und angepasst werden.</p> <p>Alpnach: Der Gemeinderat erachtet es als wichtig, dass Art. 4 Abs. 2 – 5 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs dahingehend präzisiert wird, in welchen Fällen die darin beschriebenen Finanzierungsarten Anwendung finden.</p> <p>CVP: Der Verteilschlüssel muss der definitiven Lösung (Begrenzung des Fahrkostenabzuges plus einer allfälligen Anpassung der Berufspauschalen) angepasst werden.</p>	

3. Revisionspunkte zweiter Nachtrag

3.1	<p>Sind Sie mit den Anpassungen an das übergeordnete Recht einverstanden (vgl. Kapitel III, 6.)?</p> <p>Ja: Sarnen, Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, Sachseln, Alpnach, CSP, CVP, SP, SVP, OWGB, IHZ, iOW, TVO Nein: -</p>	<p>Ja: 15</p> <p>Nein: 0</p> <p>Enthaltung: 2</p>
Bemerkungen	<p>FDP: siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“.</p>	
3.2.	<p>Begrüssen Sie die Möglichkeit, dass bei Juristischen Personen der Gewinnsteuersatz auf Antrag erhöht werden kann (vgl. Kapitel III, 7.)?</p> <p>Ja: Sarnen, Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, Sachseln, Alpnach, CSP, CVP, FDP, SVP, IHZ, iOW, TVO Nein: SP, OWGB</p>	<p>Ja: 14</p> <p>Nein: 2</p> <p>Enthaltung: 1</p>

Bemerkungen	<p>SP / OWGB: Es handelt sich um ein Steuervermeidungsinstrument, mit welchem im Ausland Steuern gespart werden. Wir sind der Meinung, dass die Steuern dort bezahlt werden sollen, wo Gewinne erzielt werden. Mit diesen Steuervermeidungsinstrumenten werden strukturschwache Länder noch weiter geschwächt.</p> <p>FDP: Es ist bereits heute möglich, höhere Steuern als gesetzlich vorgesehen zu bezahlen. Deshalb ist es aus Optik der FDP Obwalden nicht notwendig, dies explizit im Gesetz festzuhalten. Falls an einer gesetzlichen Verankerung festgehalten wird, so ist die Kompetenzregelung zu überdenken. Der Entscheid soll der zuständigen Sachbearbeiterin oder dem zuständigen Sachbearbeiter obliegen, sowie dies bereits heute in der Praxis der Fall ist.</p>	
3.3	<p>Sind Sie mit den Präzisierungen und Vereinfachungen einverstanden (vgl. Kapitel III, 8.)?</p> <p>Ja: Sarnen, Engelberg, Kerns, Giswil, Lungern, Sachseln, Alpnach, CSP, CVP, SP, SVP, IHZ, iOW, TVO</p> <p>Nein: -</p>	<p>Ja: 14</p> <p>Nein: 0</p> <p>Enthaltung: 3</p>
Bemerkungen	<p>FDP: siehe „Anträge zu einzelnen Artikeln“.</p>	

Anträge zu einzelnen Artikeln

Erster Nachtrag

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (Engelberg): „*die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Maximalbetrag von Fr. 10 000.- für die Gemeinden Engelberg und Lungern und bis zu einem Maximalbetrag von Fr. 7 500.- für die Gemeinden Sarnen, Sachseln, Giswil, Kerns und Alpnach;*“

Begründung: Die meisten Pendler aus Engelberg müssen pro Tag grössere Wegstrecken als 32,5 km in Kauf nehmen. Mit dem vorgebrachten Vorschlag könnte ein gewisses Gleichgewicht für die geografisch weiter weg liegenden Gemeinden erzielt werden.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (Kerns, Giswil, REV): Fahrkostenabzug von Fr. 6 000.-.

Begründung Kerns: Die steuerliche Attraktivität des Kantons Obwalden wird mit einer Begrenzung des Fahrkostenabzugs gemindert. Gerade gut ausgebildete Personen finden im Kanton kaum entsprechende Arbeitsstellen und sind so zum Pendeln verpflichtet. Da jedoch die Finanzierung des BIF sichergestellt werden muss und Nachbarkantone wie Nidwalden und Luzern bereits eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs haben bzw. beabsichtigen einen solchen einführen, ist der Einwohnergemeinderat nicht abschliessend gegen eine Begrenzung. Mit Fr. 6 000.- könnte auch ein GA der SBB 1. Klasse fast vollumfänglich geltend gemacht werden.

Begründung Giswil: Die meisten umliegenden Zentralschweizer Kantone, welche den Fahrkostenabzug begrenzt haben, haben den maximalen Abzug auf Fr. 6 000.- festgelegt. Es ist davon auszugehen, dass diese Begrenzung bessere Chancen bei den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern hat.

Begründung REV: Mit dem vorliegenden Vorschlag des Regierungsrats wird die Standortattraktivität des Kantons Obwalden gemindert. Da die Mehrbelastungen durch den Bahninfrastrukturfonds nachhaltig finanziert werden müssen, können wir im Grundsatz eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs trotzdem unterstützen. Um als Wohnkanton nicht an Attraktivität zu verlieren, ist der Fahrkostenabzug analog des Kantons Nidwalden auf Fr. 6 000.- zu beschränken, zumal die Kantone Luzern und Zug den gleichen Abzug beabsichtigen.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (Lungern): Statt Fahrkostenabzug allgemeine Steuererhöhung oder Reduktion Steuerfreibetrag oder Fahrkostenabzug für Engelberg und Lungern von Fr. 10 000.-.

Begründung: Da der öffentliche Verkehr nicht nur die Pendler betrifft, soll die Restfinanzierung solidarisch auf alle Steuerpflichtigen verteilt werden, z.B. durch eine Steuererhöhung der Kantonssteuern. Denkbar wäre auch eine Reduktion des Steuerfreibetrages, in diesem

Fall müsste auch der Verteilschlüssel neu berechnet werden. Die Pendler der Randgemeinden werden mit höheren Steuern bestraft, obwohl sie durch die schlechtere Anbindung meist keine Möglichkeit zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr haben.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (CVP): Fahrkostenabzug von Fr. 7 000.- + Korrektur der Berufspauschalen: Pauschalabzug von 5 %, mind. Fr. 2 000.-, maximal Fr. 4 000.-.

Begründung: Die Beschränkung des Abzugs für berufsbedingte Fahrkosten auf Fr. 5 000.- ist immer noch zu einschneidend und politisch kaum durchsetzbar. Die Mehrbelastung durch den BIF soll aber ausgeglichen gestaltet werden. Deshalb schlagen wir vor, die bereits vor zwei Jahren diskutierte Korrektur der Berufspauschalen vorzunehmen.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (FDP): Es ist zu prüfen, ob der Abzug für die übrigen Berufsauslagen demjenigen des DBG nachgebildet werden soll.

Begründung: Mit dieser Lösung haben die Steuerpflichtigen die Möglichkeit, tatsächlich höhere Kosten nachzuweisen. Der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gemäss Art. 127 Abs. 2 der Bundesverfassung bedingt, dass die zur Erzielung der steuerbaren Einkünfte notwendigen Gewinnungskosten in Abzug bringen können (Nettoprinzip). Die Beschränkung des Fahrkostenabzuges stellt einen Verstoss gegen das Nettoprinzip dar, weshalb dieses Ansinnen nur schon aus steuersystematischen Überlegungen abzulehnen ist. Viele Steuerpflichtige im Kanton Obwalden haben aufgrund ihrer Wohnsituation oder des Arbeitsortes nicht die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Die Fahrkostenbeschränkung führt bei diesen Steuerpflichtigen teilweise zu massiven Steuererhöhungen. Sinn und Zweck der Fahrkostenbeschränkung ist in erster Linie die Generierung von Mehreinnahmen. Diese Massnahme ist im Gesamtkontext mit dem laufenden Programm zur Stabilisierung der Staatsrechnung zu sehen. Dass nun mit der Forderung nach der Fahrkostenbeschränkung vorgeprescht wird, ist nicht nachvollziehbar.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (SVP): Fahrkostenabzug von Fr. 10 000.-.

Begründung: Mit der Begrenzung des Fahrkostenabzugs werden die Pendler praktisch alleine zur Kasse gebeten, um FABI zu finanzieren. Mit dem vorgeschlagenen Fahrkostenabzug wären die aktuellen Kosten für FABI gedeckt, nicht aber die steigenden Kosten ab 2018 bis 2020. Ausser in der Tabelle 2 auf S. 8 der Erläuterungen wird nicht ausgeführt, dass von dieser Beschränkung des Pendlerabzugs auch die Kirchgemeinden mit Fr. 170 000.- Mehretrag profitieren. In welchem Zusammenhang die Kirchgemeinden mit dem Pendlerabzug stehen ist nicht nachvollziehbar, beteiligen sie sich doch nicht an FABI und würden somit unbegründet profitieren. Die Reduktion des Pendlerabzugs bedeutet faktisch eine Steuererhöhung. Als politischen Kompromiss und entgegen der grundsätzlichen Haltung, wonach der Pendlerabzug zu den Gewinnungskosten gehört, schlägt die SVP den Betrag von Fr. 10 000.- vor. Damit kann eine Begrenzung festgesetzt werden, welche immer noch als „standortattraktiv“ gelten dürfte und die Verkehrslage des Kantons berücksichtigt.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (iOW): Es ist eine Lösung zu finden, welche dem Prinzip der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit entspricht. Dies könnte beispielsweise eine moderate Kürzung des Kilometeransatzes von Fr. 0.70 (bis 10 000 km) sein.

Begründung: Zielkunden, welche im Erwerbsleben stehen, arbeiten häufig in Luzern, Zug oder Zürich. Die vorgeschlagene Lösung würde für sie eine nicht unwesentliche Zusatzbelastung bedeuten und wäre somit ein Standortnachteil für den Kanton Obwalden.

Art. 28 Abs. 1 Bst. a StG (TVO): Regelung über allgemeine Staatsrechnung oder Abzug von Fr. 6 000.-

Begründung: Steuerrechtlich zählen Fahrkosten zu den Gewinnungskosten und sollten grundsätzlich voll absetzbar sein. Deshalb ist eine Beschränkung grundsätzlich abzulehnen. Fakt ist aber, dass der Kanton Einlagen in den BIF zu leisten hat. Wenn dies nicht über die Beschränkung des Fahrkostenabzugs erfolgt, dann kann dies nur über die allgemeine Rechnung erfolgen. Nichtsdestotrotz schlagen wir mit Blick auf die umliegenden Kantone vor, die Limite bei Fr. 6 000.- anzusetzen. Damit ziehen wir mit den Kantonen NW, LU gleich und handeln uns keinen Nachteil ein.

Art. 4 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Kerns): Auf Ergänzung von Art. 4 Abs. 6 verzichten.

Begründung: Der Verteilung für die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds soll auf 70% Kanton und 30% Gemeinden festgesetzt werden. Dies ist für die Jahre 2018 und 2019 schriftlich festzuhalten und sobald effektive Zahlen vorliegen definitiv zu fixieren. Der Einwohnergemeinderat erachtet den Zeitpunkt für die definitive Festlegung des Verteilschlüssels sowie die entsprechende Ergänzung im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs als verfrüht. Zu ungewiss sind die Mehreinnahmen für Kanton und Gemeinden aus der Beschränkung des Fahrkostenabzugs. Sollten die Mehrerträge anhand der Prognosen nicht eintreffen, so könnte dies für die Gemeinden zu massiven Mehraufwendungen führen.

Art. 4 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Lungern): Die Einlagen in den BIF sollen mittels Steuererhöhung finanziert werden.

Begründung: Da die Gemeinde Lungern die Begrenzung des Fahrkostenabzugs nicht unterstützt, kann sie auch den Verteilschlüssel 60% Kanton/40% Gemeinden nicht unterstützen.

Art. 4 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (SVP): Der Schlüssel muss so angepasst werden, dass auch die Kirchgemeinden von diesem Mehrertrag durch den Pendlerabzug ihren Beitrag an den ÖV abliefern müssen.

Zweiter Nachtrag

Art. 20 Abs. 6 StG und Art. 151 StG (FDP):

Es wird vorgeschlagen, den Wortlaut „steuerlich massgebenden Buchwert“ durch „steuerlich massgebenden Einkommenssteuerwert“ zu ersetzen. Beim Einkommenssteuerwert handelt es sich um den steuerlich massgebenden Buchwert. Der heutige Wortlaut ist klar, weshalb eine Anpassung nicht notwendig ist. Falls man eine Vereinfachung oder Klarstellung herbeiführen will, so soll man die Begriffe des DBG übernehmen. Das DBG verwendet in Art. 18a Abs. 1 die Bezeichnung „massgebender Einkommenssteuerwert“. Der Zusatz „steuerlich“ ist nicht notwendig.

Art. 40 StG (FDP):

Die beabsichtigte Ergänzung „nach Art. 25 Abs. 1 Bst. b“ ist nicht notwendig. Es ist klar, um welche Zahlungen es sich bei denjenigen bei Tod und für bleibende körperliche oder gesundheitliche Nachteile handelt. Ferner ist aus harmonisierungsrechtlichen Überlegungen darauf hinzuweisen, dass Art. 38 Abs. 1 DBG ebenfalls keinen entsprechenden Gesetzesverweis hat.

Art. 146 Abs. 2 StG (FDP):

Die Ergänzung, wonach das Datum des Tagebucheintrages im Grundbuch massgeblich ist, ist nicht notwendig. Die Rechtsprechung hat diesen Grundsatz bereits verankert.

Art. 221 StG (FDP):

Es ist Sache der zuständigen Behörde zu entscheiden, ob Entscheide mittels normaler oder eingeschriebener Post versandt werden.

Art. 19 Abs. 2 VV StG (FDP):

Diese Ergänzung ist notwendig. Die entsprechende Definition ergibt aus den Materialien zum DBG und StHG.

Weitere Bemerkungen

CSP: Prinzipiell ist die Frage der Opfersymmetrie zu stellen. Und es stellt sich die Frage, ob es nicht besser wäre eine allgemeine Steuererhöhung in Betracht zu ziehen.

SP: Die zu erfolgende Revision zur USR III soll sehr moderat erfolgen, da wir mit unserer Steuerstrategie bereits sehr attraktiv sind.

Sarnen, 21. März 2017