

Herrn Regierungsrat
Dr. Martin Meyer
Ressort Verkehr und Kommunikation
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Schaan, 10. November 2008

Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht betreffend Rabattmodell für die Motorfahrzeugsteuer

Sehr geehrter Herr Meyer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend Rabattmodell für die Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen.

Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz nimmt wie folgt Stellung:

Die LGU begrüsst sehr, dass das Ressort Verkehr eine Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer in die Wege leitet. Wir erachten es als dringlich, dass klima- und umweltpolitische Massnahmen auch im Verkehr realisiert werden. Immerhin trägt dieser in Liechtenstein 36% zu den Gesamtemissionen an CO₂ bei, und die verkehrsbedingten Anteile der Schadstoffemissionen Stickoxyd, Feinstaub und flüchtige organische Stoffe sind beträchtlich. Der Verkehr ist heute der Hauptverursacher von Luftschadstoffen. Die LGU hält es für wichtig, nicht nur die Personenwagen sondern generell alle Fahrzeuge auf eine ökologische Aspekte berücksichtigende Motorfahrzeugsteuer umzustellen.

Mit der Umstellung der nur das Gewicht berücksichtigenden Motorfahrzeugsteuer auf eine Umwelt-Aspekte berücksichtigende kann die Politik ein klares Signal setzen, welches Verhalten beim Kauf von Motorfahrzeugen gewünscht wird. Zwei Aspekte sind dabei zu berücksichtigen: Einerseits sollen diejenigen KäuferInnen mit niedrigeren Steuern belohnt werden, die beim Neukauf energieeffiziente Fahrzeuge innerhalb einer Fahrzeugklasse bevorzugen. Darüber hinaus aber sollen diejenigen besonders belohnt werden, die sich absolut betrachtet für sparsame Fahrzeuge entscheiden.

Der Schritt, den die Regierung in Richtung ökologische Ausgestaltung vorschlägt, erachten wir als zu gering. Basis für die Berechnung soll gemäss Vernehmlassungsbericht weiterhin das Gewicht der Fahrzeuge bleiben. Die Umweltbelastung eines Fahrzeuges ist jedoch vor allem von der Motorisierung bzw. dem damit verbundenen Treibstoff-Verbrauch und weniger vom Gewicht abhängig.

In den folgenden Erläuterungen beziehen wir uns auf konkrete Beispiele aus dem TCS-Verbrauchskatalog 2008. Die Tabelle zeigt auf, dass zwischen Gewicht und CO₂-Ausstoss nur ein geringer Zusammenhang besteht.

| | Gewicht (kg) | Treibstoff | CO ₂ g/km | Energie-etikette |
|----------------------------------|--------------|------------|----------------------|------------------|
| CITROEN C3 Pluriel 1.4i | 1'248 | Benzin | 163 | C |
| HYUNDAI Sonata 2.0 CRD Comfortl | 1'738 | Diesel | 163 | A |
| VW Golf 1.9 TDI BlueMotion | 1'324 | Diesel | 119 | A |
| VW Golf 1.4 TSI | 1'385 | Benzin | 148 | B |
| VW Golf 9 TDI Trendline DSG | 1'461 | Diesel | 142 | A |
| VW Golf Plus Scott 1.4 TSI Sport | 1'479 | Benzin | 174 | C |
| Porsche 911 Carrera GT3 | 1'470 | Benzin | 307 | G |

Das von der Regierung vorgeschlagene Rabatt-Modell vermag den Mangel der auf dem Gewicht basierenden Steuer nur beschränkt auszugleichen. Wie weiter unten ausgeführt, kann es sogar zu krassen Ungerechtigkeiten kommen. Vom Ansatz her sinnvoller und gerechter wäre deshalb eine generelle Umstellung der Motorfahrzeugsteuer vom Gewicht auf den CO₂-Ausstoss eines Fahrzeuges. Dies wird auch in der Klimastrategie der Regierung, veröffentlicht mit dem Bericht und Antrag 106/2007, als Möglichkeit vorgeschlagen: "Angesichts des überdurchschnittlich hohen Anteils von schweren und leistungsstarken PKW's in Liechtenstein erscheint eine hinsichtlich dem spezifischen CO₂-Ausstoss griffig ausgestaltete Motorfahrzeugsteuer aber doch eine merkliche Emissionsminderung zu ermöglichen."

Genereller Vorschlag für eine auf dem CO₂-Ausstoss basierende Motorfahrzeugsteuer

Der Ansatz, dass die Motorfahrzeugsteuer einfach zu berechnen sein muss, ist richtig. Für die grosse Mehrheit der Fahrzeuge ist der CO₂-Ausstoss bekannt. Die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer dieser Fahrzeuge könnte einfach mit folgendem Prinzip erfolgen:

Der CO₂-Ausstoss eines Fahrzeuges wird mit einem Faktor multipliziert.

Unter Verwendung des Faktors 2 müsste damit beispielsweise für den VW Golf 1.4 TSI mit dem Ausstoss 148 g CO₂/km 444 Franken (2 x 148 = 296) bezahlt werden. Für den Porsche 911 Carrera GT3 mit 307 g CO₂/km 614 Franken (2 x 307 = 614).

Wer sich für ein Fahrzeug mit einem speziell niedrigen CO₂-Ausstoss entscheidet, z.B. mit einem unter 130 oder 140 g CO₂/km, sollte vollständig von der Motorfahrzeugsteuer befreit sein.

Fahrzeuge, für die der CO₂-Ausstoss nicht bekannt ist, könnten pauschal besteuert werden.

Da die verschiedenen Treibstoffarten die Luftqualität unterschiedlich belasten, könnten verschiedene, vom Treibstoff abhängige Multiplikationsfaktoren verwendet werden. Zum Beispiel für Erdgas der Faktor 1, für Benzin der Faktor 2, für Diesel mit Partikelfilter der Faktor 3 und für Diesel ohne Partikelfilter der Faktor 4. Die Verwendung unterschiedlicher Faktoren vermag ein Rabattsystem zu ersetzen.

Beispiele für eine CO₂-abhängige Motorfahrzeugsteuer:

| | Gewicht (kg) | Treibstoff | CO ₂ g/km | Energieetikette | Faktor | Steuer |
|---|--------------|------------|----------------------|-----------------|--------|--------|
| CITROEN C2 1.1i Tonic | 1'058 | Benzin | 138 | B | 0 | 0 |
| CITROEN C3 Pluriel 1.4i | 1'248 | Benzin | 163 | C | 2 | 326 |
| HYUNDAI Sonata 2.0 CRD Comfortl | 1'738 | Diesel | 163 | A | 3 | 489 |
| MERCEDES B-Class B 170 NGT BlueEfficiency | 1'515 | Erdgas | 135 | B | 0 | 0 |
| MERCEDES B-Class B 170 NGT BlueEfficiency (Automatic) | 1'515 | Erdgas | 171 | B | 1 | 171 |
| VW Golf 1.9 TDI BlueMotion | 1'324 | Diesel | 119 | A | 0 | 0 |
| VW Golf 1.4 TSI | 1'385 | Benzin | 148 | B | 2 | 296 |
| VW Golf Plus 1.4 TSI Trendline DS | 1'434 | Benzin | 149 | A | 2 | 298 |
| VW Golf 9 TDI Trendline DSG | 1'461 | Diesel | 142 | A | 3 | 426 |
| VW Golf Plus Scott 1.4 TSI Sport | 1'479 | Benzin | 174 | C | 2 | 348 |
| Porsche 911 Carrera GT3 | 1'470 | Benzin | 307 | G | 2 | 614 |

Einzelne Anmerkungen zum Vorschlag der Regierung

Der im Vernehmlassungsbericht gemachte Vorschlag für das Rabatt-Modell beruht aktuell auf der Energieetikette, da die Einführung der Umweltetikette noch einige Jahre dauern wird und sich ein Gesetz nicht auf eine vielleicht in Zukunft kommende Umweltetikette beziehen darf. Die Energieetikette berücksichtigt jedoch wesentliche Umweltaspekte nicht. Wird sie als Basis für eine Motorfahrzeugsteuer verwendet, wird das Verhalten beim Kauf zu wenig in Richtung umweltverträgliches Verhalten gesetzt. Die Mängel der Energieetikette sollten bis zur Einführung der Umweltetikette mit Zusatzbestimmungen ausgeglichen werden.

Energieetikette benachteiligt kleine, sparsame Fahrzeuge

Die Energieetikette vergleicht nur Fahrzeuge innerhalb einer Kategorie. Maximal ein Siebtel der Fahrzeuge innerhalb einer Fahrzeugkategorie erhält das Energieetikett A. Dies kann dazu führen, dass ein Kleinwagen in die Kategorie C eingeordnet wird und somit keine Steuerermässigung erhält, während ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse mit gleichem CO₂-Ausstoss in die Kategorie A kommt und steuerbefreit wird. Wird der CO₂-Ausstoss bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer gar nicht berücksichtigt, kann es aufgrund der Energieetikette sogar vorkommen, dass ein Fahrzeug der Microklasse mit einem CO₂-Ausstoss, der geringer ist als 140 g CO₂/km, mehr Motorfahrzeugsteuer zahlen muss als ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse.

Beispiele gemäss Vorschlag der Regierung:

| | Gewicht (kg) | Treibstoff | CO ₂ g/km | Energieetikette | Basissteuer | Rabatt | Endsteuer |
|-------------------------------|--------------|------------|----------------------|-----------------|-------------|--------|-----------|
| CITROEN C2 1.1i Tonic | 1'058 | Benzin | 138 | B | 126 | 50 | 63 |
| CITROEN C3 Pluriel 1.4i | 1'248 | Benzin | 163 | C | 178 | keinen | 178 |
| HYUNDAI Sonata 2.0 CRD C.I | 1'738 | Diesel | 163 | A | 308 | 100 | 0 |
| NISSAN QASHQAI 2.0 dCi Acenta | 1'648 | Diesel | 174 | B | 282 | 50 | 141 |
| Porsche 911 Carrera GT3 | 1'470 | Benzin | 307 | G | 230 | Mal 2 | 460 |

Angesichts der aufgeführten Beispiele empfiehlt die LGU eine Abkehr von der Ausgangsbasis Gewicht. Sollte die Regierung jedoch auf ihrem Vorschlag bestehen, sollte zusätzlich zum Rabattsystem das Kriterium der Variante 2, dass nur Fahrzeuge mit weniger als 160 g CO₂/km bonusberechtigt sind, eingebaut werden. Darüber hinaus sollten alle Fahrzeuge, die weniger als 130 g CO₂/km ausstossen, vollständig steuerbefreit sein.

Energieetikette begünstigt Kauf von Dieselfahrzeugen

Dieselfahrzeuge haben einen geringeren Treibstoffverbrauch als Benzinfahrzeuge und schneiden deshalb bei der Energieetikette durchwegs besser ab. Sie stossen jedoch deutlich mehr lungengängige Partikel aus, wenn sie ohne Partikelfilter betrieben werden, sowie mehr NO_x-Emissionen (Vorläufersubstanz von Ozon).

Die LGU begrüsst, dass die Vernehmlassungsvorlage mit der Übergangsbestimmung keine Steuerermässigung für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter vorsieht. Sie empfiehlt, eine analoge Bestimmung für Dieselfahrzeuge ohne DeNO_x-Katalysatoren zu prüfen.

Rabattdauer

Die vorgeschlagene Rabattdauer von drei bis vier Jahren erachten wir als zu kurz. Die im Vernehmlassungsbericht zitierte wissenschaftliche Studie der ETH Zürich (2007) stützt sich auf eine Untersuchung in den USA. Dass ein staatliches Anreizsystem am besten wirkt, wenn es vorübergehend und damit überblickbar ist, ist nachvollziehbar. Eine zeitliche Begrenzung kann auch unterstützen, dass der Wagenpark insgesamt auf dem Stand der Technik ist. Bei einer Kaufentscheidung für Neuwagen ist unseres Erachtens die voraussichtliche Zeitperiode bis zum nächsten Fahrzeugwechsel oder Neukauf relevant. Wir schätzen diese im Durchschnitt auf 5 bis 6 Jahre. *Um die Anreizwirkung des Rabattmodells zu erhöhen, beantragen wir eine Ausdehnung der Rabattdauer auf mindestens 5 Jahre. Eine Erhöhung der Rabattdauer widerspricht nicht dem Ziel der Kostenneutralität, zumal auch die Dauer des Malus erhöht wird.*

Steuerbefreite Fahrzeuge

Solar- und Elektrofahrzeuge sowie Hybrid- und Gasfahrzeuge sind heute gänzlich von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Dies ist aufgrund des nicht bestehenden bzw. deutlich geringeren CO₂-Ausstosses gerechtfertigt. Wenn nun der CO₂-Ausstoss bei der Berechnung der Motorfahr-

zeugsteuer ein wesentliches Kriterium ist, macht es Sinn, Hybrid- und Gasfahrzeuge gleich wie alle anderen Fahrzeuge zu behandeln.

Speziell zu beachten ist jedoch auch, dass diese Technologien in der Anschaffung teurer sind. Der CITROEN C3 beispielsweise ist in mehreren Ausführungen erhältlich. Als Benzinfahrzeug kostet er 20'520 Franken, als Gasfahrzeug 24'735 Franken. Um diesen Kostennachteil auszugleichen, ist ein spezielles Anreizsystem zur Bevorzugung dieser Technologien über die Energieetikette hinaus auch weiterhin sinnvoll. Sie könnte jedoch anstelle der unbefristeten Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer auch in einer einmaligen Auszahlung – analog zu Elektrofahrrädern – bestehen.

Wer sich bereits in den letzten Jahren für ein Hybrid- oder Gasfahrzeug entschieden hat oder sich heute dafür entscheidet, vertraut auf die bestehende unbeschränkte Steuerbefreiung und bezieht diese in seine Kaufentscheidung ein. Dies ist bei einer Änderung der Motorfahrzeugsteuer zu beachten.

Die LGU empfiehlt die Prüfung eines Bonus-Systems für Fahrzeuge mit Technologien, die ökologisch sinnvoll sind, aber Zusatzkosten beim Kauf verursachen. Zudem soll für Fahrzeuge, die jetzt steuerbefreit sind, als Übergangsregelung die uneingeschränkte Steuerbefreiung weiterhin gelten.

Teuerungsausgleich

Seit Inkrafttreten des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer vom 14. September 1994 am 1. Januar 1995 wurde die Steuer nie der Teuerung angepasst. Die Steuereinnahmen vermögen die Ausgaben für Land- und Gemeindestrassen in keiner Weise abzudecken. Auch ist die Motorfahrzeugsteuer in Liechtenstein gemäss Vergleich auf Seite 21 des Vernehmlassungsberichtes deutlich tiefer angesetzt als in den Schweizer Kantonen. Die in den letzten Jahren geschehene Teuerung von circa 10 Prozent sollte bei Einführung des Rabattmodells berücksichtigt werden, indem die Preise im Gesetz angepasst werden. In Zukunft sollte der Teuerungsausgleich regelmässig erfolgen.

Die LGU empfiehlt, alle Steuern im Motorfahrzeuggesetz der Teuerung anzupassen. Darüber hinaus sollte in das Gesetz eine Bestimmung aufgenommen werden, mit der die Regierung per Verordnung alle zwei Jahre die Steuern der Teuerung anpassen kann.

Weitere Übergangsbestimmungen

Absatz 3 der Übergangsbestimmungen berücksichtigt nur Solar, Elektro- und Erdgasfahrzeuge. Im Sinne der angestrebten Gleichbehandlung schlagen wir eine Übergangsregelung vor, welche alle Fahrzeuge der Effizienzklasse A oder B berücksichtigt. Sie sollen, allenfalls auf Antrag, für die verbleibende Rabattdauer seit dem Kauf vom Bonus profitieren.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Hansjörg Hilti, Präsident LGU