

Gestützt auf Artikel 42 der Geschäftsordnung des Landtages vom 19. Dezember 2012, Landesgesetzblatt 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichneten Abgeordneten folgende Motion ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

Die Regierung wird beauftragt, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Werten und dem Netto-Null-Emission Klimaziel 2050 umzugestalten. Bemessungsgrundlage für die Besteuerung der PKWs sollen der CO₂-Ausstoss und das Gesamtgewicht der Fahrzeuge bilden und beide Komponenten progressiv in die Steuerlast einfließen. Es steht der Regierung frei, weitere zielgerichtete ökologische Aspekte in die Ausgestaltung der Bemessungsgrundlagen einfließen zu lassen.

Begründung

Liechtenstein hat sich mit der Klimavision 2050¹² das Ziel gesetzt, bis ins Jahr 2050 eine Netto-Null-Emission zu erreichen. Der motorisierte Verkehr und fossile Energieträger sind grosse Treiber von CO₂-Emissionen. Ein Drittel des CO₂-Ausstosses in Liechtenstein emittiert der motorisierte Verkehr. Trotz des technischen Fortschrittes, alternativer Antriebstechnologien und sparsameren Verbrennungsmotoren sinkt der CO₂-Ausstoss nicht, da der Trend zu immer leistungsstärkeren, schwereren und grösseren PKWs stetig anhält. Um die Ziele der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, muss diesbezüglich eine massive Trendumkehr stattfinden.

Kürzlich ist der sechste Klimabericht der IPCC erschienen. Darin ist festgehalten, dass die CO₂-Emissionen und die durchschnittlichen globalen Temperaturen erneut angestiegen sind und weiter ansteigen werden. Weiter wird erwähnt, dass die globale Erwärmung um 1.5°C wesentlich früher als ursprünglich angenommen, erreicht wird. Es geht nun darum, jetzt und sofort einen weiteren Anstieg zu verhindern. Die bisher unternommenen Anstrengungen Liechtensteins sind nicht ausreichend. Bis jetzt wurden noch keine der gesetzten Ziele erreicht und daher ist nun grösste Eile geboten, wirksame Massnahmen zu ergreifen.

In verschiedenen Bereichen wurden zwar einige Fortschritte erzielt und der CO₂ Ausstoss reduziert. Fakt ist jedoch, dass der Verkehrssektor in Liechtenstein diesen Anstrengungen deutlich hinterherhinkt. Die deutlichsten Fortschritte wurden durch Umlagerungseffekte erzielt, wie z.B. dem Tanktourismus. Dies ist jedoch eine rein eine buchhalterische aber keine reale Veränderung.

Laut Fahrzeugstatistik 2020 ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoss von neu zugelassenen Personenwagen von 149 g/km im Jahr 2019 auf 136 g/km im Jahr 2020 gesunken. Es ist zu berücksichtigen, dass 2020 23% weniger neue Personenwagen zugelassen wurden und daher zu früh, von einer nachhaltigen Trendwende auszugehen. Zumal die durchschnittliche Leistung der erstzugelassenen Personenwagen von 158 kW (215 PS) auf 176 kW (239 PS) gestiegen ist. Positiv zu erwähnen ist, dass 11% der Neuzulassungen im Jahr 2020 rein elektrische Fahrzeuge, 21 % der Fahrzeuge mit Hybridelektroantrieb sind. Bei der Berechnung des durchschnittlichen CO₂-Ausstosses der neuzugelassenen Personenwagen werden Elektrofahrzeugen Null-Emissionen angerechnet. Damit wird die Bilanz schöngerechnet. Eine Schwäche dieses Bilanzierungssystems ist, dass die Höhe des Stromverbrauches in Abhängigkeit vom Strommix, das Gewicht und die Leistung von

¹ <https://www.llv.li/files/au/klimavision2050.pdf>

² Emissionshandelsgesetz Art. 4, Abs. 4

Elektroautos völlig unberücksichtigt bleibt. Plug-in-Hybride, die beide Antriebe kombinieren, weisen in der Statistik geringere CO₂-Emissionen aus, da der elektrische Fahranteil ebenfalls mit Null angerechnet wird, selbst wenn das Fahrzeug überwiegend mit fossilem Antrieb gefahren wird. Damit dürfte der vom Amt für Statistik angegebene durchschnittliche CO₂-Ausstoss von 136 g/km zu tief angesetzt sein. Zudem wurde der gesetzliche Zielwert von 95 g/km deutlich verfehlt, unabhängig von der Berechnungsmethode. Weiter wird in der Bilanzierung ein über zwei Tonnen schweres SUV-Monstrum gleich eingestuft wie ein kleiner, kompakter, leichter Elektroflitzer.

Um griffige Massnahmen umzusetzen, erscheint es auf folgenden Gründen sinnvoll, bei der Motorfahrzeugsteuer anzusetzen:

- Fahrzeuge werden über einen längeren Zeitraum betrieben. Das Durchschnittsalter der Personenwagen in Liechtenstein beträgt laut Fahrzeugstatistik rund 9 Jahre, die durchschnittliche Betriebszeit neu zugelassener Fahrzeuge in diesen Jahren dürfte also über das Jahr 2030 hinausgehen, dem Jahr, bis zu welchem Liechtenstein sich verpflichtet hat, die CO₂-Emissionen im Inland gegenüber dem Basisjahr 1990 um 30 Prozent zu reduzieren. Ohne eine Verhaltensänderung beim Kauf wird das Ziel nur mit massiven Veränderungen beim Mobilitätsverhalten erreichbar sein (Mobility Pricing).
- Ein Ansetzen bei der Motorfahrzeugsteuer ermöglicht im Unterschied zu einer CO₂-Abgabe auf einfache Weise eine progressive Besteuerung. Eine progressive Steuer ist sinnvoll, um eine Besteuerung sozialverträglich auszugestalten, beziehungsweise eine breite individuelle Mobilität zu ermöglichen. Eine solch sozialverträgliche Ausgestaltung ist nicht nur aufgrund des sozialen Zusammenhalts von Bedeutung. Da es sich beim Klima um ein Gemeingut handelt, darf eine überdurchschnittliche Beanspruchung des Klimasystems auch überdurchschnittlich stark besteuert werden.

Neben dem CO₂-Ausstoss soll auch das Fahrzeuggewicht, das bisher das einzige Kriterium für die Bemessungsgrundlage bildet, Beachtung finden. Damit soll der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung berücksichtigt werden, was insbesondere Elektrofahrzeuge betrifft. Diese sollen in Zukunft wieder besteuert werden wie auch andere Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hybridfahrzeuge bleiben auch ohne eine Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer attraktiv, da sie einen tendenziell geringeren CO₂-Ausstoss aufweisen.

Bezüglich Elektrofahrzeuge hat vor allem die Produktion der Batterien erhebliche Umweltauswirkungen, was die Gesamtbilanz von grösseren Fahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen mit grosser Reichweite, bei denen die Grösse der Batterie einen deutlichen Einfluss auf das Gesamtgewicht hat, erheblich verschlechtert. Dieser Umstand sollte in einer progressiven Besteuerung des Gewichts berücksichtigt werden – ähnlich der bestehenden Besteuerung, wobei der stärkere Progressionsanstieg die schwersten beziehungsweise verbrauchsstärksten Fahrzeuge betreffen sollte. Ausserdem wird durch schwerere und damit in den Ausmassen tendenziell grössere Fahrzeuge der Druck, mehr Raum für den Verkehr bereitzustellen, erhöht – abgesehen davon, dass auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Verkehrsproblem in Liechtenstein beitragen. Wie auch andere Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bleiben selbst grosse Elektrofahrzeuge steuerlich attraktiv, da ihr CO₂-Ausstoss gleich null ist, wenn diese mit erneuerbaren Strom betrieben werden. Um die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zu erhalten, respektive den Wechsel auf die

Elektromobilität zu forcieren, könnte ein Anreizprogramm geschaffen werden, um die Nutzer zu motivieren, Strom aus nachhaltigen Energiequellen zu beziehen.

Auch hinsichtlich des Gesamtgewichts der Fahrzeuge ist eine negative Entwicklung zu beobachten: Die in Liechtenstein zugelassenen Personenwagen werden immer schwerer. Im Jahr 2000 waren gemäss Fahrzeugstatistik 48.6% der Fahrzeuge noch unter 1250 kg schwer. Nur knapp 20.4% wiesen ein Gesamtgewicht in der Höhe von 1500 – 1999 kg auf. Im ersten Quartal 2021 sieht es bei den Neuzulassungen diesbezüglich wesentlich schlechter aus. Der Anteil leichter Fahrzeuge (unter 1250 kg) beträgt bei den Neuzulassungen nur noch knapp 20%. Weitaus mehr als die Hälfte der neuzugelassenen Fahrzeuge (1. Quartal 2021) in Liechtenstein waren schwerer als 1500 Kilogramm.

Die Motionäre wollen es der Regierung überlassen, ob diese eine Übergangsfrist für die Aufhebung der kompletten Befreiung der Abgabe von der Motorfahrzeugsteuer für Elektro- und Hybridfahrzeuge einführen möchte oder nicht. Es soll der Regierung auch überlassen sein, Ausnahmen im Sinne der Artikel 4 und 5 des Motorfahrzeugsteuergesetzes zu definieren, die insbesondere für Fahrzeuge der Rettungsorganisationen und für Menschen mit einer Behinderung gelten soll.

Vaduz, den 23. August 2021

Die Motionäre

Manuela Haldner-Schierscher

Georg Kaufmann

Patrick Risch