

E.M. 05. Sep. 2013

Postulat zur Abänderung des Gesetzes vom 14. September 1994 über die Motorfahrzeugsteuer (verursachergerechte Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer)

Gestützt auf Art. 44. der Geschäftsordnung für den Landtag des Fürstentums Liechtenstein vom 19. Dezember 2012, LGBl. 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichnenden Abgeordneten das nachstehende Postulat ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

«Die Regierung wird eingeladen, verschiedene Modelle für eine Motorfahrzeugsteuer aufzuzeigen, darunter auch ein verursachergerechtes CO₂-basiertes Modell. Alle Modelle sollen auch einen Teuerungsausgleich beinhalten.»

Begründung

Der motorisierte Verkehr verursacht eine Reihe von Kosten – von Aufwendungen für den Unterhalt von Strassen über Gesundheitskosten durch Unfälle bis zu Beeinträchtigungen der Umwelt, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen sowie den Ausstoss von Luftschadstoffen wie Stickstoffoxide und Feinstaub und dem Treibhausgas Kohlendioxid. Alle diese Kosten verursachergerecht auf die Verkehrsteilnehmer zu überwälzen wäre überaus komplex und würde den Aufwand nicht rechtfertigen, wenn es überhaupt möglich wäre, volle Kostenwahrheit zu schaffen. Deshalb muss sich der Gesetzgeber wohl damit zufrieden geben, ein Mittelmass zu finden und Kostenwahrheit und bürokratischen Aufwand abzuwägen.¹

Für alle Fahrzeugarten ausser Motorräder und Kleinmotorräder sowie Arbeitsanhänger, landwirtschaftliche Einachser und Motoreinachser bildet nach geltendem Motorfahrzeugsteuergesetz das Gewicht die Bemessungsgrundlage für die Steuerberechnung. Das Gewicht als Bemessungsgrundlage wird bei Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen und leichten Motorwagen dem Anspruch an Kostenwahrheit jedoch keinesfalls gerecht. Zwar hat das Gewicht einen Einfluss auf den Verschleiss von Strassen, diesem Umstand wird in der Motorfahrzeugsteuer, wie sie heute ausgestaltet ist, jedoch nicht wirklich Rechnung getragen. Denn die Schäden, die leichte Motorfahrzeuge an Strassen verursachen, sind verglichen mit jenen von Lastwagen vernachlässigbar.² Es erscheint sinnvoll, Strassenunterhaltskosten bei der Besteuerung von Lastwagen und Sattelschleppern insbesondere mittels der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu berücksichtigen und sich bei der Motorfahrzeugsteuer, vor allem leichter Motorfahrzeuge, auf andere Kosten zu konzentrieren.

Die Postulanten schlagen vor, mehr Kostenwahrheit bezüglich Umweltschäden zu schaffen. Berücksichtigt werden soll vor allem der Ausstoss von Kohlendioxid (CO₂). Absichtserklärungen der Regierung, eine Lenkungsabgabe einzuführen, die darauf abzielt, den Treibhausgasausstoss zu reduzieren, gibt es schon mehrere. Insbesondere ist die ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer Teil der Klimaschutzstrategie von 2007³ und eine vorgeschlagene Massnahme

¹ Ausserdem gilt es zu berücksichtigen, dass Liechtenstein durch die Kleinheit des Marktes Grenzen bei der Mittelwahl gesetzt sind – insbesondere ist ein Ansatz bei den Treibstoffen kaum möglich.

² «Das Vierte-Potenz-Gesetz besagt, dass die Beanspruchung einer Strasse mit der vierten Potenz in Abhängigkeit von den Achslasten steigt.» Quelle: Wikipedia «Vierte-Potenz-Gesetz». Selbst wenn diese – gemäss Wikipedia umstrittenen – Erkenntnisse die Bedeutung des Gewichts deutlich übertreiben, ist der Einfluss des motorisierten Individualverkehrs auf Unterhaltskosten der Strassen gering einzuschätzen. Bsp: Ein 20-Tonnen-LKW mit vier Achsen (Achslast 5 t) und ein 2-Tonnen-Personenwagen (Achslast 1 t) verursachen Schäden im Verhältnis 625:1 pro Achse. Die Schäden, die durch den LKW verursacht werden, liegen also 1250 Mal so hoch wie jene vom PKW.

³ «Nationale Klimaschutzstrategie für das Fürstentum Liechtenstein», S. 11

der Energiestrategie 2020 vom vergangenen Jahr⁴. Letztere zeigt auch auf, dass in diesem Bereich viel Potential bestehen würde: Gemäss Energiestrategie 2020 ist in Liechtenstein der durchschnittliche CO₂-Ausstoss pro Kilometer von verkauften Neuwagen seit 2002 gesunken, liegt aber immer noch vergleichsweise hoch. Bei 181 g CO₂/km lag der durchschnittliche Ausstoss 2009 beispielsweise um 20 Prozent über demjenigen der verkauften Neuwagen in Österreich. Ein Umstieg auf deutlich energieeffizientere Fahrzeuge wäre durchaus möglich und sollte vom Staat durch eine Lenkungsabgabe beschleunigt werden. Auch die Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung in Liechtenstein zeigen, dass Mobilität bezüglich Nachhaltigkeit das Sorgenkind Liechtensteins ist. Nicht nur, dass das Mobilitätsverhalten der liechtensteinischen Bevölkerung nicht nachhaltig ist, das Verhalten entwickelt sich sogar weiterhin in die falsche Richtung: Der effizienteren Motorisierung stehen eine steigende Motorisierungsquote und ein rückläufiger Anteil des umweltschonenden Personenverkehrs gegenüber. Es ist deshalb dringender Handlungsbedarf angezeigt.

Die bereits ergriffenen Massnahmen sind nur beschränkt dazu geeignet, eine Trendwende einzuleiten. Zwar müssen gemäss Art. 8a des Gesetzes vom 16. Dezember 2009 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz), die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, bis 2015 auf durchschnittlich 130 g CO₂/km vermindert werden⁵, ansonsten werden Sanktionen gegenüber den Importeuren ergriffen. Wie in Art. 5b der Vereinbarung zum Vertrag zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein festgehalten wird, gilt dieses Ziel aber für den gemeinsamen Wirtschaftsraum Schweiz–Liechtenstein. Es besteht also die Möglichkeit – wie im gesamten System – Trittbrett zu fahren. Zwar ist der Ansatz bei den Importeuren durchaus begrüssenswert. Wenn die Importeure anteilmässig zu viele übermotorisierte Fahrzeuge verkaufen und damit ihre Zielvorgaben nicht erfüllen⁶, werden Sanktionen fällig, die sie auf die Händler und letztere weiter auf die Konsumenten überwälzen werden. Energieineffiziente Fahrzeuge würden im Verkauf teurer und ebenso wie eine ökologisch ausgestaltete Motorfahrzeugsteuer das Kaufverhalten beeinflussen. Das Regime wird aber nur dann wirken, wenn die Sanktionen wirklich ausgesprochen oder von den Importeuren vorweggenommen werden – was der Fall wäre, wenn die Konsumenten weiterhin energieineffiziente Fahrzeuge kaufen möchten und nicht aus anderen als monetären Gründen auf umweltschonendere Fahrzeuge umsteigen würden. Je mehr Menschen sich für ein umweltschonenderes Fahrzeug entscheiden, desto günstiger werden übermotorisierte Fahrzeuge. Der Forderung nach Kostenwahrheit ist damit keinesfalls genüge getan. Zudem ist eine Regelung, die sich allein auf den liechtensteinischen Konsumenten stützt, nicht durch das CO₂-Gesetz zu ersetzen, schliesslich geht es auch um das nationale Treibhausgasinventar Liechtensteins und nicht (nur) um dasjenige des gemeinsamen Wirtschaftsraums.

Um eine Lenkungswirkung zu verstärken, ist eine progressive Besteuerung, beispielsweise über einen Stufentarif, angezeigt.

Diese Systemumstellung wird zwar eine – nach Ansicht der Postulanten bedeutende – Ungerechtigkeit beseitigen oder lindern und die geschaffene Ungerechtigkeit bezüglich Strassenunterhalt scheint wie bereits ausgeführt vernachlässigbar. Wie eine frühere Auseinandersetzung mit dem Thema «ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer» gezeigt hat, werden aber andere Ungerechtigkeiten bezüglich Kostenwahrheit dann deutlicher. Vor allem

⁴ «Energiestrategie 2020», S. 27 im Massnahmenteil

⁵ In der geänderten Fassung (BuA Nr. 38/2013) wird dies in Art. 11 festgelegt.

⁶ Die Zielvorgaben für die Importeure richten sich nach dem Durchschnittsgewicht der von ihnen importierten erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge im Verhältnis zum Durchschnittsgewicht aller importierten erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge.

der Ausstoss von gesundheitsschädlichem Feinstaub durch Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter, die durchschnittlich einen geringeren CO₂-Ausstoss als benzinbetriebene Fahrzeuge aufweisen, sollte deshalb bei der Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer berücksichtigt werden. Um die Besteuerung nicht unnötig zu verkomplizieren, schlägt die Freie Liste vor, für die Treibstoffarten Benzin und Erdgas sowie Diesel unterschiedliche Tarife festzusetzen. Der Einbau von Partikelfiltern in Dieselfahrzeugen könnte dadurch berücksichtigt werden, indem derselbe Tarif wie für benzinbetriebene Fahrzeuge angesetzt wird. Die Steuerbefreiung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen und Hybridfahrzeugen, die neben einem Elektroantrieb auch über einen Verbrennungsmotor verfügen, soll entfallen, da ihr geringerer CO₂-Ausstoss aufgrund der Technologie in der Höhe der Steuer bereits berücksichtigt wird.

Neben einem positiven Effekt auf den Treibhausgasausstoss kann auch ein positiver Gesundheitseffekt erwartet werden. Denn zwischen CO₂-Ausstoss beziehungsweise Kraftstoffverbrauch und dem Ausstoss von Luftschadstoffen wie Stickstoffoxiden, eine wichtige Vorläufersubstanz von Ozon, deren Grenzwerte in diesem Sommer schon des öfteren überschritten worden sind⁷, besteht ein engerer Zusammenhang als zwischen dem Fahrzeuggewicht und dem Ausstoss von Luftschadstoffen.

Zu mehr Kostenwahrheit sollte nicht nur die Systemumstellung beitragen, sondern nach Ansicht der Postulanten auch eine Anhebung der Motorfahrzeugsteuer. Seit dem Inkrafttreten des gültigen Motorfahrzeugsteuergesetzes am 1. Januar 1995 wurden die Tarife nicht angepasst.⁸ Zumindest sollte die Motorfahrzeugsteuer aber der Inflation⁹ angepasst werden. Wenn keine einkommensneutrale Anpassung verfolgt, sondern die Teuerung, zumindest bei Personen- und Lieferwagen sowie Kleinbussen, berücksichtigt würde, würde dies zu Mehreinnahmen in der Höhe von rund 1,3 Mio. Franken führen, sofern keine gewünschte Lenkungswirkung erzielt wird und der Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen nicht verstärkt wird.

Vaduz, 5. September 2013

⁷ Wie die Online-Informationsplattform von Ostluft, der Luftqualitätsüberwachung der Ostschweizer Kantone und des Fürstentums Liechtenstein www.ostluft.li, zeigt, wurden beispielsweise Mitte Juli an der Messstation an der Austrasse in Vaduz die Ozon-Grenzwerte von 120 µg/m³ im Stundenmittel an 12 aufeinanderfolgenden Tagen jeweils während mehrerer Stunden überschritten. Eine ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer gehört gemäss Massnahmenplan Luft des Fürstentums Liechtenstein vom September 2007 auch zu den Massnahmen zur Luftreinhaltung mit der Priorität 1.

⁸ Abgeändert wurde hingegen Art. 4 zur Steuerbefreiung, der unter anderem auch Hybridfahrzeuge und erdgasbetriebene Fahrzeuge von der Steuer befreit.

⁹ Gemäss dem Landesindex der Konsumentenpreise des schweizerischen Bundesamts für Statistik auf der Basis Dezember 2010 lag der Index im Januar 1995 bei 87.3 und im ersten Halbjahr dieses Jahres bei rund 99. Das entspricht einer Teuerung in 18 Jahren in der Höhe von 13.4 Prozent.