

Kleine Anfrage

## Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer

---

Frage von Landtagsabgeordneter Manfred Kaufmann

Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

### Frage vom 04. Dezember 2019

Ein Artikel im «Liechtensteiner Vaterland» vom 22. November 2019 beschäftigte sich mit einer möglichen Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer und machte dabei auch Vergleiche mit Schweizer Kantonen. Im Artikel wurde vom Liechtensteiner Amt für Strassenverkehr die Aussage gemacht, dass bei einer Umstellung der Motorfahrzeugsteuer mit einem erhöhten administrativen Aufwand zu rechnen ist. Hierzu ist zu erwähnen, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss gemäss Vorgaben der EU-Gesetzgebung von den Fahrzeugherstellern angegeben werden muss. Somit wäre diese Angabe bereits vorhanden. Das Fahrzeuggewicht wird bekanntlich auch von den Herstellern vorgegeben. Meines Erachtens kann mit mehr Administrationsaufwand hauptsächlich der einmalige Aufwand für die Systemumstellung inklusive Anpassung der IT-Systeme und Schulung der Mitarbeiter gemeint sein. Für die CO<sub>2</sub>-Umstellung sprechen bekanntlich insbesondere die Pariser Abkommensziele und eine sozialverträglichere beziehungsweise familienfreundlichere Ausgestaltung der Besteuerung, wie beispielweise das maximale Gesamtgewicht eines Familienautos gegenüber einem hochmotorisierten, aber auf leichtem Gesamtgewicht basierten Sportauto.

- \* Was ist alles unter diesem vermeintlichen Änderungsaufwand gemeint beziehungsweise was ist darunter zu subsumieren?
- \* Mit welchen Kosten wäre bei einer Systemumstellung auf CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung zu rechnen?
- \* Welche Gründe sprechen gegen eine CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung?
- \* Kann geschätzt werden, wie hoch die Mehreinnahmen bei einer Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung für den Staat wären?
- \* Wie könnte eine Besteuerung von Elektrofahrzeugen ab einem Listenpreis von beispielweise CHF 75'000 im Premiumsegment aussehen (Stichwort: progressive Ausgestaltung)?

### Antwort vom 05. Dezember 2019

Zu Frage 1:

Grundsätzlich gilt es voranzustellen, dass die Auswahl eines bestimmten Besteuerungskriteriums, d.h. ein Faktor zur Bemessung der Steuer, je nach Ziel und Zweck der damit beabsichtigten Wirkung „willkürlich“ ist: nebst dem CO<sub>2</sub>-Emissionswert könnten genauso gut die Lärmverursachung, die Luftverschmutzung (Feinstaub- bzw. Partikel ausstoss), der Fahrzeugpreis, die gefahrenen Kilometer oder sozial- bzw. familienpolitische Ansätze gewählt werden.

Des Weiteren sind von ca. 15% der Motorfahrzeuge, vor allem alte Modelle, keine CO<sub>2</sub>-Werte vorhanden. Eine Nacherhebung wäre nur mit hohen (Personal)kosten möglich und sehr schwierig, dies in Liechtenstein selbst zu bewerkstelligen. Gegebenenfalls müsste ein Labor in der Schweiz beigezogen werden. Wichtig ist zu bemerken, dass dieser Ansatz auch für alle Oldtimer- und importierte Fahrzeuge von Ländern ausserhalb des EWR gilt, da diese teilweise andere Prüfmethode verwenden. Auch dies kann zu unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten führen. Somit ergeben sich ungewollt Ungleichbehandlungen und diverse Umgehungsmöglichkeiten. Ebenfalls würde es zu berücksichtigen gelten, welches CO<sub>2</sub>-Steuermodell ausgewählt würde (mit oder ohne Bonus-/Malus, nur Ausstossmenge etc.). Unabhängig des gewählten Systems ist es wichtig, dass dieses hinsichtlich Nachvollziehbarkeit, Kontrollierbarkeit, Praktikabilität und Umsetzbarkeit so einfach wie möglich ausgestaltet ist.

Das gesamte heute geltende und angewandte ASV IT-Steuer-System nach Gewicht müsste umgestellt werden.

Das notwendige Projektmanagement kann sich grob wie folgt in acht Phasen anskizzieren lassen:

1) Projektauftrag und Projektkonzept erstellen (inkl. Modell CO<sub>2</sub>-Steuer-System definieren und Auswirkungen simulieren), 2) IT-Systemanpassungen definieren, 3) Offerteerstellung und -vergabe, 4) IT-Systementwicklung, 5) Test und CO<sub>2</sub> IT-Steuerprogramm in Produktion setzen, 6) Mitarbeiterschulung, 7) Systemunterhalt und -update, wenn neue Normen definiert werden sowie 8) Ermittlung fehlender CO<sub>2</sub>-Emissionswerte anhand genormtem Prüfzyklus.

Zu Frage 2:

Gemäss einer ersten groben Schätzung wären die Kosten einer Umstellung wie folgt zu beziffern:

Projektauftrag und Projektkonzept erstellen (inkl. neues CO2-Steuersystem Modell)	CHF	100'000
IT-Systemanpassungen definieren	CHF	25'000
Offerterstellung und -vergabe	CHF	25'000
IT-Systementwicklung	CHF	300'000
Test und CO2 IT-Steuerprogramm in Produktion setzen	CHF	25'000
Mitarbeiterschulung	CHF	5'000
Systemunterhalt und -update (jährlich)	CHF	25'000
Ermittlung fehlender CO2-Emissionswerte anhand genormtem Prüfzyklus (ca. 5'000 Fahrzeuge à CHF 500, konservativ geschätzt)	CHF	2'500'000
Total Kosten (grobe Schätzung)	CHF	3'005'000

Zu Frage 3:

Der Bemessungsfaktor CO2 ist grundsätzlich beim Kauf von Treibstoff über die Mineralölsteuer entsprechend berücksichtigt. Je nach Verbrauch, Fahrweise und zurückgelegter Distanz ist CO2-Ausstoss über die zu entrichtende Mineralölsteuer spezifisch im Treibstoff abgegolten und individuell zu entrichten. Eine weitere CO2-Motorfahrzeugsteuer käme de facto einer Steuer auf die Steuer gleich.

Die CO2-Motorfahrzeugsteuer hat in vielen europäischen Ländern (inkl. Schweiz) praktisch keine Lenkungswirkung, weil der Betrag schlichtweg viel zu gering ist, um eine Kaufentscheidung beeinflussen zu können. Es gilt zu betonen, dass kein einziger Kanton eine CO2-basierte Motorfahrzeugsteuer kennt.

Die bis vor einem Jahr abgegebenen und attestierten CO2-Emissionswerte der Autohersteller waren aufgrund der speziell modellierten Prüfverfahren um 15 bis 20 Prozent zu niedrig angesetzt. Dadurch ist für die Länder, die auf diese Bemessungsgrundlage abstellen, ein Verlust an Steuereinnahmen in Milliardenhöhe entstanden. Dies ist bei der Gewichtsbestimmung auszuschliessen, da man nicht einzig und alleine auf die Angaben der Hersteller abstellen muss.

Wie unter Frage 1 ausgeführt, sprechen auch die fehlenden CO<sub>2</sub>-Emissionswerte von 15% des Fahrzeugbestandes gegen eine solche Besteuerung. Zudem gilt es zu beachten, dass für Anhänger (gut 4'000 Fahrzeuge) eine andere Bemessungsgrundlage nötig wäre, da diese über keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verfügen.

Zu Frage 4:

Nein. Ob die Umstellung des Motorfahrzeugsteuersystems auf CO<sub>2</sub>-basierte Werte zu Mehr- oder auch Mindereinnahmen führt, hängt von der jeweiligen Ausgestaltung ab. Wird das „g/km“ CO<sub>2</sub>-Ausstoss mit CHF 1, CHF 5 oder CHF 10 besteuert, steigen oder sinken dementsprechend die diesbezüglichen Steuereinnahmen. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob der Bürger bereit dazu ist, höhere Motorfahrzeugsteuern zu entrichten bzw. die Politik gewillt ist, die Bevölkerung generell steuerlich mehr zu belasten.

Zu Frage 5:

Ein Elektrofahrzeug emittiert kein CO<sub>2</sub>. Eine Besteuerung der heute steuerbefreiten Elektrofahrzeuge ist von der Regierung derzeit nicht beabsichtigt. Der Listenpreis als Steuerbemessungskriterium ist aus mehreren Gründen nicht zielführend. Teurere Autos können beispielsweise deutlich umweltfreundlicher sein als günstigere und es ist zu berücksichtigen, dass bei teureren Autos auch absolut eine höhere Mehrwertsteuer bezahlt wird. Letztlich muss auch berücksichtigt werden, dass der Listenpreis für ein und dasselbe Fahrzeug im EWR-Raum, je nach Land, unterschiedlich sein kann.