

Motion betreffend die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes

Gestützt auf Art.33Abs.1lit.a der Geschäftsordnung des Landtages (LGBI. 1997/61) reichen die unterzeichneten Abgeordneten die nachstehende Motion betreffend die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

„Die Regierung wird beauftragt, dem Landtag einen Vorschlag zur Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes zu unterbreiten. Anstelle der aktuell bestehenden Besteuerung nach Gewicht soll ein Besteuerungsprinzip eingeführt werden, das an den CO₂-Ausstoss der einzelnen Fahrzeuge anknüpft. Umweltfreundliche und kraftstoffsparende Fahrzeuge sollen dabei mit einem Bonus bevorzugt werden und besonders umweltschonende Fahrzeuge sollen sogar wie bisher von der Steuer befreit sein, während die Motorfahrzeugsteuer für diejenigen Fahrzeuge, die sehr hohe Schadstoffemissionen verursachen, mit einem Malus erhöht werden soll.“

Begründung

Der Verkehr ist zu einem globalen Umweltproblem geworden. Er ist ein wesentlicher Verursacher der Luftverschmutzung und trägt in hohem Masse zur Klimaerwärmung bei. Die neue Motorfahrzeugsteuer soll deshalb dazu beitragen, dass bei Kauf eines Motorfahrzeuges der Aspekt Umweltfreundlichkeit stärker in die Entscheidung miteinbezogen wird, indem die Kosten für Verschmutzungen der Umwelt in die jährlichen laufenden Kosten für das Fahrzeug einfließen. Je umweltfreundlicher ein Auto ist, desto weniger Steuern sollen erhoben werden.

Luftverschmutzung

Die regelmässigen Immissionsmessungen an mehreren Standorten in Liechtenstein zeigen auf, dass verschiedene Grenzwerte immer wieder überschritten werden. Diese Luftverunreinigungen belasten Mensch und Natur. Sie vermindern die Lebensqualität der Bevölkerung und führen bei Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit zu Gesundheitsproblemen.

Der motorisierte Individualverkehr ist ein wesentlicher Verursacher der Luftverschmutzung. Innerhalb der verschiedenen Schadstoffe ist die Belastung mit lungengängigem Feinstaub derzeit das grösste Problem der Luftreinhaltung. Feinstaub entsteht bei der Verbrennung aus dieselbetriebenen Motoren. Der Schadstoffausstoss kann mit Partikelfiltern, die heute auch nachgerüstet werden können, fast vollständig reduziert werden.

Klimaerwärmung

Ein erheblicher Teil der für die Klimaerwärmung verantwortlichen CO₂-Emissionen stammt aus dem Verkehr. Somit sind Personenkraftwagen für die Ziele der Umweltpolitik, insbesondere die Einhaltung der im Kyoto-Protokoll eingegangenen Verpflichtungen von besonderer Bedeutung. Aus diesem Grunde plant die EU aktuell steuerliche Massnahmen zur

Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. In Bezug auf die jährliche Kraftfahrzeugsteuer, die in den meisten Mitgliedstaaten angewandt wird, sieht der „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen“ des Jahres 2005 eine Umstrukturierung der Bemessungsgrundlage in der Weise vor, dass diese Steuer bis 2010 ganz oder teilweise an den CO₂-Ausstoss der einzelnen Fahrzeuge anknüpft. Das angestrebte Ziel der Gemeinschaft ist es, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen spätestens bis 2010 auf 120 g/km zu reduzieren.

Neue PKWs bei uns

Liechtenstein hat aufgrund eines Beschlusses des Europäischen Parlamentes vom 22. Juni 2000 beschlossen, ein System zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenwagen einzurichten und jährlich darüber zu berichten. Die nachfolgenden Angaben stammen aus dem Schlussbericht vom 5. Mai 2006 „CO₂-Emissionen neuzugelassener PW im FL, Bestand 2005“:

„Die wichtigsten Resultate in Kürze:

- Die durchschnittliche CO₂-Emission der Neuwagen lag im Jahr 2005 nur leicht tiefer als im Vorjahr bei ca. 205 g/km. Der durchschnittliche Ausstoss der Benziner ist recht deutlich gesunken, währenddem der durchschnittliche Ausstoss bei den Dieselfahrzeugen angestiegen ist. Dieser Effekt hat bei gleich bleibendem Dieselanteil bei den Neuwagen zu einer leicht gesunkenen mittleren CO₂-Emission bei den Neufahrzeugen gesorgt.
- Die Emissionswerte der einzelnen Neufahrzeuge weisen einen grossen Streubereich auf. 9.2 % (gegenüber 9.4 % im Vorjahr) der Fahrzeuge weisen Emissionen von weniger als 140 g/km auf, 55.3 % (gegenüber 51.2 % im Vorjahr) liegen unter 200 g/km. Es lässt sich also auch bei der Betrachtung der Emissionsklassen keine einheitliche Entwicklung erkennen.
- Mit steigender Motorengrösse, Motorenleistung und Fahrzeuggewicht nehmen die CO₂-Emissionen im Mittel zu. Zwischen 2002 und 2004 sind die entsprechenden Kennziffern durchwegs leicht gestiegen. 2005 hat dagegen eine Plafonierung stattgefunden.
- Bezogen auf konstante Motorengrössen, -leistungen und Fahrzeuggewichte hätte im betrachteten Zeitraum durchaus eine Reduktion des CO₂-Ausstosses stattgefunden. In der Summe wurde jedoch der Spareffekt durch den Trend hin zu grösseren Fahrzeugen mit stärkeren Motoren kompensiert.“

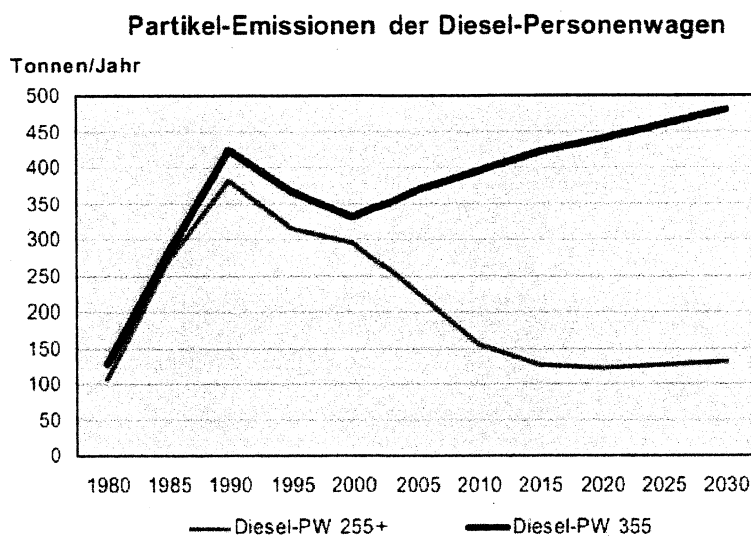
Trend zu schweren Dieselfahrzeugen

In der Schweiz ist der Trend zu schweren dieselbetriebenen Personenkraftwagen ebenfalls feststellbar und hat beim BUWAL zu einer Korrektur bei der Prognose der Partikel-Emissionen geführt. Die Prognose des Jahres 2000 (Diesel-PW 255+) wurde im Jahre 2004 (Diesel-PW 355) in eine steigende Entwicklung geändert.

Die nachfolgende Grafik und die dazu gehörende Erläuterung stammen aus dem Faktenblatt 2 „Die Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1980 – 2030“ des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL: „Trotz strengerer Abgasvorschriften für Diesel-Personenwagen steigen deren Partikel-Emissionen bis 2030 über die Ende der 80er-Jahre erreichten Rekordwerte.

Der Anteil neuer importierter Diesel-Personenwagen lag 1995 um 4 % aller importierten Personenwagen, 2003 lag er bei 21,5 % und für 2030 wird ein Anteil von 30 % prognostiziert.

Dies bedeutet in Zukunft eine markante Erhöhung der Krebs erregenden Partikel aus Diesel-Personenwagen, solange keine Partikelfilter vorgeschrieben sind.“



Die Grafik vergleicht die beiden Prognosen des BUWAL: Die dünne Linie „Diesel-PW 255+“ stellt die ursprüngliche Prognose dar. Diese Linie wurde aufgrund des Trends zu schweren dieselbetriebenen Personenkraftwagen in die dickere Linie „Diesel-PW 355“ korrigiert. Mit einer Partikelfilter-Pflicht könnte die markante Zunahme der Feinstaub-Belastung abgewendet werden.

Energie-Etikette

Die Energie-Etikette unterteilt die Personenwagen in die Effizienzkatoren A bis G, wobei A für ein energieeffizientes und G für ein vergleichsweise ineffizientes Fahrzeug steht. Für die Berechnung der Energie-Etikette wird ein relatives System verwendet, das den Treibstoffverbrauch in Relation zum Fahrzeuggewicht setzt. Dies hat den Vorteil, dass Modelle aller Fahrzeugklassen in den besten Kategorien A und B zu finden sind. Wer also ein grosses und schweres Auto kaufen will, findet auch in diesem Angebot ein energieeffizientes Modell. Ein grosser Nachteil des Systems ist, dass viele kleinere Autos trotz ihres geringen Verbrauchs eine schlechtere Energie-Etikette erhalten als manche Modelle mit einem hohen Gewicht. Ein weiterer Nachteil ist, dass mit dem gewählten System Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter oft gute Energie-Etiketten erhalten, obwohl sie wahre Dreckschleudern sind.

Verkehrskosten und Motorfahrzeugsteuer

Im Jahr 2004 gaben Land und Gemeinden ca. 60 Millionen Franken für Strassenunterhalt und Strassenneubau aus. Diesen Ausgaben standen Einnahmen in der Höhe von ca. 35 Millionen Franken gegenüber (Motorfahrzeugsteuer, Treibstoffsteuer und Gebühren). Unterm Strich bleibt im Jahr 2004 ein Verlust von 25 Millionen Franken. Dieser Verlust fällt noch deutlich höher aus, wenn die externen Kosten des Verkehrs (Unfallfolgekosten, Luftverschmutzung, Gesundheit, Lärm) dazu gerechnet werden.

Die Motorfahrzeugsteuer ist in Liechtenstein - verglichen mit der Schweiz - günstig. Für einen VW Golf IV 1.6 mit einem Gesamtgewicht von 1'690 kg muss pro Jahr lediglich 282 Fr. Motorfahrzeugsteuer bezahlt werden. Im benachbarten St. Gallen ist die

Motorfahrzeugsteuer deutlich höher. Für den gleichen Golf muss 434 Fr. bezahlt werden. Die Höhe der Motorfahrzeugsteuer ist im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer exakt bestimmt. Das Gesetz trat am 1. Januar 1995 in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt wurde die Motorfahrzeugsteuer nie der Teuerung angepasst.

Vorschlag Besteuerungsmodell

Da die EU eine Besteuerung auf Basis des CO₂-Ausstosses plant, bietet sich dies auch für Liechtenstein als Grundprinzip an. Damit innerhalb einer Leistungsklasse die Entscheidung zugunsten energieeffizienter Fahrzeuge gefördert wird, könnte für gute Leistungsklassen ein Bonus eingeführt werden.

Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter sind besonders umweltschädliche Fahrzeuge.

Geländewagen sind wegen ihres hohen Verbrauchs nicht nur besonders umweltschädlich sondern auch speziell gefährlich, da sie wegen ihrer Grösse und ihres Gewichtes bei Unfällen schwerere Verletzungen verursachen und grössere Schäden entstehen. Diesen Besonderheiten sollte mit einem Malus für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter und Geländewagen Rechnung getragen werden.

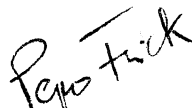
Folgende Besteuerungsmethode könnte verwendet werden:

- Die Besteuerung orientiert sich am CO₂-Ausstoss
- Sie beginnt ab einem bestimmten CO₂-Ausstoss, z.B. 140 g/km. Alle Fahrzeuge unterhalb dieses Wertes sind motorfahrzeugsteuerbefreit.
- Zur Berechnung der Motorfahrzeugsteuer wird der CO₂-Ausstoss mit einem Faktor, z.B. 4, multipliziert. Bei einem Fahrzeug mit dem CO₂-Ausstoss von 200 g/km würde die Motorfahrzeugsteuer somit 800 Fr. ($4 \times 200 = 800$) betragen.
- Abhängig von der Energie-Etikette wird der Faktor reduziert. Beispielsweise für ein Fahrzeug mit Energie-Etikette A um 2. Im obigen Beispiel würde die Motorfahrzeugsteuer somit nicht mehr mit dem Faktor 4 sondern mit dem Faktor 2 ($4 - 2 = 2$) berechnet, die Steuer wäre nur noch halb so hoch und würde 400 Fr. ($2 \times 200 = 400$) betragen.
- Für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter wird ein Malus in Form der Erhöhung des Faktors eingeführt.
- Für Geländewagen wird ebenfalls ein weiterer Malus eingeführt.
- Um den nachträglichen Einbau von Partikelfilter in Dieselfahrzeuge zu fördern, wird einmalig ein Bonus in Form eines fixen Betrages von der Motorfahrzeugsteuer abgezogen.

Vaduz, 30. März 2007



Andrea Matt



Pepo Frick



Paul Vogt