Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53
vcl@powersurf.li

15. November 2008

FL Regierung, Ressort Verkehr
Regierungsrat Dr. Martin Meyer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend
Rabattmodell für die Motorfahrzeugsteuer
zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen
Stellungnahme des VCL

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der VCL-Vorstand begrüsst die Absicht der Regierung, finanzielle Anreize zum Kauf energie- und umwelteffizienter Motorfahrzeuge zu schaffen. Er hat schon mehrfach auf die ausserordentliche Bedeutung von klima- und umweltschonenden Massnahmen auch im Verkehrswesen hingewiesen. Der VCL-Vorstand bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zum Rabattmodell für die Motorfahrzeugsteuer.

**$CO_2$-Ausstoss neu als Bemessungsgrundlage einführen**

Allerdings betrachtet der VCL-Vorstand den Vernehmlassungsbericht der Regierung aus folgenden Gründen mit erheblicher Skepsis:

– Statt dem Gewicht sollte der $CO_2$-Ausstoss als Bemessungsgrundlage dienen;
– Die Realisierung der Umweltetikette in der Schweiz steht nicht ausser Zweifel.

Es ist fragwürdig, heute die gesetzliche Grundlage der Motorfahrzeugsteuer zu ändern und dabei auf eine noch nicht realisierte Schweizer Umweltetikette abzustellen. Von Schweizer Experten hat der VCL erfahren, dass die Komplexität der Umweltetikette eine Anwendung auf kantonale Motorfahrzeugsteuer-Gesetzgebungen kaum zulassen werde.

Das Gewicht weiterhin als Bemessungsgrundlage zu verwenden und darauf ein Rabattmodell basierend auf der Energieetikette aufzupfropfen führt zu sehr störenden Ergebnissen. Denn die Energieetikette eignet sich durch ihre Art der Ausgestaltung schlicht nicht dafür. Aus Klima- und Umweltsicht führt das zu Rabatt-Bewertungen, die dem Sinn des Rabattmodells widersprechen.

Falls die Motorfahrzeugsteuer-Gesetzgebung heute zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen geändert werden soll, gibt es dazu nur einen sauberen Weg: der $CO_2$-Ausstoss wird neu als Bemessungsgrundlage verwendet statt des Gewichts.

Der VCL ist sich bewusst, dass zur Erarbeitung eines tragfähigen Vorschlags einige Detailarbeit nötig ist. Er bietet dazu seine Hilfe an.

**Teuerungsausgleich**

Falls die Motorfahrzeugsteuer-Gesetzgebung geändert wird, sollte in regelmässigen Abständen eine Anpassung an die Teuerung vorgesehen werden. Die Teuerung seit 1995 soll dabei in einem Schritt berücksichtigt werden; sie beträgt etwa 10%.

**Falls das Gewicht als Bemessungsgrundlage belassen wird**

Für den Fall, dass die Regierung dem Vorschlag nicht folgt, den $CO_2$-Ausstoss neu als Bemessungsgrundlage zu verwenden, macht der VCL folgende Vorschläge, um die Wirksamkeit des Rabattmodells zu erhöhen.

1) Zeitliche Begrenzung von Bonus/Malus

1.1) Aussagen im Vernehmlassungsbericht

Das Rabattmodell wird nur im laufenden Jahr der Neuanschaffung und in den drei folgenden Kalenderjahren angewendet.

Gemäss Studie der ETHZ von 2007 (Anreizsysteme beim Neuwagenkauf) soll der Rabatt zeitlich auf wenige Jahre befristet sein, um eine optimale Wirkung zu entfalten.

1.2) Vorschlag des VCL: zeitliche Begrenzung von Bonus/Malus verlängern

Die Erkenntnis der USA-Studien ist, dass die meisten Leute für Autoinvestitionen nur eine Zeitdauer von 3 Jahren in Betracht ziehen. Der VCL nimmt an, dass bei uns im Land ein erheblicher Teil der Käufer einen längeren Zeitraum berücksichtigt; sicherlich die durchschnittliche Fahrzeit eines neuen Personenwagens.

Nach Angabe der MFK beträgt die durchschnittliche Benützungszeit eines Neuwagens durch den Erstbesitzer vier bis fünf Jahre.

Bei einer zeitlich verlängerten Anwendung des Rabattmodells (z.B. auf 7 Jahre statt 4) wird die Lenkungswirkung tendenziell eher grösser.

Eine zeitlich verlängerte Anwendung des Rabattmodells bewirkt wahrscheinlich, dass in weniger schneller Folge Neuwagen angeschafft werden. Dies bewirkt eine Reduktion der grauen Energie. Zudem erhalten energie- und umwelteffiziente Personenwagen im Gebrauchtwagenmarkt einen höheren Wert. Dies ist ein weiterer Grund, beim Kauf eines Neuwagens ein möglichst energie- und umwelteffizientes Modell zu wählen.

2) Von der Energieetikette zur Umweltetikette

2.1) Übergangsbestimmungen II 3

Die Übergangsbestimmungen II 3 lauten: “Bis zur Einführung einer Umweltetikette werden Solar-, Elektro- sowie Erdgasfahrzeuge der Energieeffizienz-Kategorie A zugeteilt.”

Der VCL schlägt folgende Formulierung vor:
Bis zur Einführung einer Umweltetikette werden heute steuerbefreite Leichte Motorwagen der Energieeffizienz-Kategorie A zugeteilt.

2.2) Vorschlag einer $CO_2$-Obergrenze von 140 g/km

Solange die Energieetikette als Massstab gilt, erhalten gemäss der Vorlage auch energieverschwenderische und stark umweltschädigende Personenwagen einen Bonus.

Der VCL-Vorstand ist der Ansicht, dass dies dem Sinn dieser Vorlage widerspricht und bei der Bevölkerung im Licht der Klimaproblematik kaum auf Verständnis stossen wird.

Auch in der Klimaschutzstrategie wird auf Seite 11 (BuA 106/2007) diese Ansicht vertreten: “Gerade letztere Massnahme (Anm.: gemeint ist die ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer) muss sorgfältig auf andere Auswirkungen bezüglich Lufthygiene und Sozialverträglichkeit geprüft werden. Angesichts des überdurchschnittlich hohen Anteils von schweren und leistungsstarken PKW´s in Liechtenstein erscheint eine hinsichtlich dem spezifischen $CO_2$-Ausstoss griffig ausgestaltete Motorfahrzeugsteuer aber doch eine merkliche Emissionsminderung zu ermöglichen.”

Laut http://www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/index.html?lang=de gibt es in der Effizienzklasse A Personenwagen bis zu einem CO2-Ausstoss von 181 g/km, in der Effizienzklasse B Personenwagen bis zu einem CO2-Ausstoss von 219 g/km.

Der VCL schlägt vor, in der Übergangsfrist bis zur Einführung der Umweltetikette eine Obergrenze für den CO2-Ausstoss festzulegen.

Deshalb schlägt der VCL folgende zusätzliche Übergangsbestimmung vor:
Bei einem CO2-Ausstoss über 140 g/km wird der Bonus für die Effizienzklasse A von 100% auf 50% reduziert, bei der Effizienzklasse B von 50% auf 0%.

2.3) 2-Takt-Motoren

Laut BUWAL sind 2-Takt-Motoren “Fabriken Krebs erregender Substanzen“.

Deshalb schlägt der VCL folgende zusätzliche Übergangsbestimmung vor:
Bis zur Einführung einer Umweltetikette erhalten Leichte Motorwagen mit 2-Takt-Motoren keine Steuerermässigung.

2.3) Dieselmotoren

Dieselmotoren verursachen hohe Feinstaub- und NOx-Emissionen. Nur die Feinstaub-Erzeugung wird im Vorschlag berücksichtigt.

Deshalb schlägt der VCL folgende zusätzliche Übergangsbestimmung vor:
Bis zur Einführung einer Umweltetikette erhalten Leichte Motorwagen mit Dieselmotoren nur eine Steuerermässigung, wenn sie mit geschlossenen Partikelfiltern und mit DeNOx-Katalysatoren ausgerüstet sind.

Der VCL-Vorstand bittet um wohlwollende Berücksichtigung seiner Vorschläge.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL