



VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

RABATTMODELL FÜR DIE MOTORFAHRZEUGSTEUER ZUR FÖRDERUNG

ENERGIE- UND UMWELTEFFIZIENTER PERSONENWAGEN

Ressort Verkehr und Kommunikation

Vernehmlassungsfrist: 28. November 2008

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ressort	4
Betroffene Amtsstellen	4
1. Ausgangslage	5
2. Anlass der Vorlage	6
3. Schwerpunkte der Vorlage	7
3.1 Grundlage	7
3.2 Ausgestaltung	10
3.2.1 Bezug zum bestehenden Steuersystem	10
3.2.2 Steuerermässigung / Steuerzuschlag	10
3.2.3 Rabattdauer	11
3.2.4 Umgang bei Handänderungen	11
3.2.5 Fahrzeuge ohne Typengenehmigung	11
3.2.6 Umgang mit alternativen Antrieben und Treibstoffen	11
3.2.7 Wechselschilder	12
3.3 Varianten zum vorliegenden Modell	12
3.3.1 Vergleich der Varianten und Beurteilung	13
3.3.2 Ergänzung zu den in der Tabelle genannten Kriterien	15
3.3.3 Beurteilung der Varianten	16
3.4 Finanzielle Auswirkungen	17
3.5 Ergebnisse	21
3.6 Vergleich FL mit CH-Kantone	22
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	24
5. Vernehmlassungsvorlage	27

ZUSAMMENFASSUNG

Die ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer ist gemäss „Massnahmenplan Luft“ – neben anderen Massnahmen - als Massnahme erster Priorität aufgeführt. Die Vernehmlassungsvorlage zeigt auf, wie die ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in Liechtenstein umgesetzt werden kann. Es sollen finanzielle Anreize geschaffen werden, ökologische Gesichtspunkte verstärkt beim Neuwagenkauf zu berücksichtigen. Hierzu soll ein transparentes und nachvollziehbares Bonus-/Malus-System eingeführt werden, um beim Kaufentscheid emissionsarme Fahrzeuge gezielt zu fördern. Grundlage des Bonus/Malus-Systems bildet die in Liechtenstein und auch in der Schweiz verbindliche Energieetikette. Sobald die Umweltetikette eingeführt wird, löst diese die Energieetikette als Bemessungsgrundlage ab. Es wird erwartet, dass mit dieser Vorlage der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen bei Neuwagen jährlich zwischen 1.2% und 2.7% reduziert werden können. Die Vorlage bezweckt keine Erhöhung der Gesamteinnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Motorfahrzeugkontrolle

Amt für Umweltschutz

Amt für Personal und Organisation (EDV)

Landeskasse (Steuerrechnung)

Vaduz,

RA

P

1. AUSGANGSLAGE

Die EU hat 1996 in der „Community Strategy to Reduce CO₂-Emissions from Cars and to Improve Fuel-Efficiency“ u.a. beschlossen, Vereinbarungen mit der Automobilindustrie zu treffen mit dem Ziel, dass die Personenwagen-Neuzulassungen im Jahre 2008 bzw. 2009 im Mittel eine CO₂-Emission von 140 g/km aufweisen. Das weitere Ziel der EU-Kommission ist die CO₂-Reduktion auf 120 g/km spätestens im Jahre 2012. In Liechtenstein lag die durchschnittliche CO₂-Emission aller Neuwagen im Jahr 2008 bei 205 g CO₂/km. In der Schweiz lag sie bei 201 g CO₂/km und in Österreich bei 197 g CO₂/km.

Mit der Unterzeichnung und der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls hat sich das Land zu einer Reduktion der Klimagasemissionen um 8% gegenüber dem Stand 1990 verpflichtet und hat dieses Ziel im revidierten Luftreinhaltegesetz (2003) als Reduktion der CO₂-Emissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Energieträger bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 1990 um mindestens 10% verankert. Im Regierungsprogramm 2005 bis 2009 hat die Regierung die Absicht erklärt, nationale Projekte zur CO₂-Reduktion zu fördern.

In Liechtenstein trägt der Verkehr zu 36% zu den Gesamtemissionen an CO₂ bei. Der Massnahmenplan Luft (Bericht und Antrag Nr. 103/2007) führt die ökologi-

sche Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer – neben anderen Massnahmen – als eine Massnahme erster Priorität auf.

Derzeit sind in verschiedenen Europäischen Staaten zahlreiche Bestrebungen im Gange, die Strassenverkehrsabgaben nach ökologischen Gesichtspunkten neu zu gestalten. Luxemburg, Schweden, Grossbritannien und Zypern kennen heute schon eine Automobilsteuer, die auf dem CO₂-Ausstoss basiert. Andere Staaten wie Frankreich und Portugal fördern emissionsarme Fahrzeuge mit einmal Zuschüssen beim Autokauf. Auch in der Schweiz sind in mehreren Kantonen parlamentarische Vorstösse hängig, welche die Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen verlangen.

2. ANLASS DER VORLAGE

Die Motorfahrzeugsteuer ist in ihrer jetzigen Ausgestaltung vorwiegend als Einnahmequelle für den Strassenunterhalt gedacht. Neu soll ihr auch eine Lenkungswirkung nach ökologischen Gesichtspunkten zukommen. Ziel soll dabei sein, für neu zugelassene Personenwagen die Energieeffizienz, den Luftschadstoffausstoss und / oder den Treibhausgasausstoss bei der Bemessung der Motorfahrzeugsteuer mit zu berücksichtigen. Dadurch soll ein Anreiz für den Kaufentscheid in Richtung sparsamere Fahrzeuge gegeben werden, die weniger Schadstoffe- und Treibhausgase ausstossen. Hierzu ist das bestehende Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 14. September 1994 (LGBL. 1994 Nr. 78) zu revidieren.

Mit der vorliegenden Vorlage werden folgende Ziele verfolgt.

- **Umweltschutz wird beim Neuwagenkauf zum Thema:** Es wird angestrebt, Neuwagenkäufern mittels bekannter Kennwerte zu motivieren, ökologische Gesichtspunkte beim Neuwagenkauf stärker zu gewichten.

- **Die neue Lösung soll einnahmenneutral und als Bonus/Malus-System ausgestaltet sein:** Die Vorlage bezweckt keine Erhöhung der Gesamteinnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer. Der Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen soll gezielt mit einem Bonus/Malus-System gefördert werden.
- **Das neue System soll transparent und somit nachvollziehbar sein:** Komplexe technische Lösungen sind im Hinblick auf eine breite Akzeptanz der neuen Regelung zu vermeiden. Sonderregelungen sind möglichst zu unterlassen.
- **Die Daten zur Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen müssen bereits zur Verfügung stehen:** Da es sich bei der Fahrzeugzulassung um ein Massengeschäft handelt, das nur mit EDV-Unterstützung vorgenommen werden kann, müssen die entsprechenden Selektionsmerkmale und -daten in der Applikation der MFK abrufbar sein.

Nicht Inhalt dieser Vorlage ist die Regelung von Importsteuern für Neufahrzeuge. Durch die Zoll- und Währungsunion mit der Schweiz übernimmt Liechtenstein jeweils die schweizerische Regelung der Automobilsteuer (Importsteuer). Diese befindet sich zurzeit in Revision zwecks ökologischer Differenzierung. Dabei sollen dieselben Kriterien zur Bemessung zur Anwendung kommen wie sie dieser Vorlage zugrunde liegen.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Grundlage

Die Schweiz (Bundesamt für Energie, BFE) hat eine Energieetikette eingeführt, die sich am spezifischen Energieverbrauch und am Gewicht der Fahrzeuge orientiert. Sie ist seit 1. Januar 2002 in Kraft und 2004 bzw. 2006 an die aktuellen Verhältnisse angepasst worden. Die Energieetikette kann einen Beitrag an die Sen-

kung des spezifischen Energieverbrauchs von Neufahrzeugen leisten. Mit der Einführung der Energieetiketten konnte der Marktanteil der energieeffizienten Personenwagen (Energieetikette A und B) um 1.5 Prozent pro Jahr erhöht werden. Wesentlich ist dabei, dass diese Wirkung über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge anhält.

Für Liechtenstein ist die Energieetikette über den Zollvertrag ebenfalls verbindlich. Somit wird auch bei liechtensteinischen Neufahrzeugen, die zum Verkauf ausgestellt sind, die Energieetikette angebracht.

Gleichzeitig hat die Schweiz (Bundesamt für Umwelt, BAFU) Bemessungskriterien zur objektiven Umweltbelastung der Fahrzeuge (v.a. CO₂-Ausstoss, Luftbelastung, Lärm) entwickelt (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge „KeeF“). Es besteht die Absicht, die Energieetikette und die KeeF zusammenzuführen. Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat seinen beiden Bundesämtern, BFE und BAFU, den Auftrag erteilt, die Energieetikette in eine Umweltetikette weiterzuentwickeln. Damit besteht die einmalige Chance, mit finanziellen Anreizen die Wirkungen der Etikette zu multiplizieren, da die Etikette mittlerweile bei den Autohändlern akzeptiert ist und auch gegenüber den Konsumenten kommuniziert wird.

Auf Grund der Standesinitiative des Kantons Bern prüft der Bund die Differenzierung der eidgenössischen Automobilsteuer nach ökologischen Kriterien. Welche Bemessungsgrundlage benutzt werden soll, ist noch offen. Zur Diskussion stehen Energieetikette und Umweltetikette auf Basis KeeF.

Wissenschaftliche Studien (ETHZ 2007) haben gezeigt, dass Rabattmodelle eine positive Lenkungswirkung aufweisen und auf hohe Akzeptanz stossen. Folgende Anforderungen sind dabei zu erfüllen:

- Erstens sollte der Rabatt mit dem Fahrzeugkauf in Verbindung gebracht werden und substanziell sein.
- Zweitens soll der Rabatt zeitlich auf wenige Jahre befristet sein, um eine optimale Wirkung zu entfalten.
- Drittens muss der Rabatt an eine gut kommunizierbare Bemessungsgrundlage anknüpfen und so zu Marketingzwecken bei den Fahrzeughändlern verwendet werden können.

Die ETH-Studien legen damit das Fundament für die wissenschaftliche Legitimierung des Rabattmodells.

Das im Folgenden vorgeschlagene Modell ist das Ergebnis eines Erfahrungs- und Denkprozesses in verschiedenen Schweizer Kantonen. Es orientiert sich im Wesentlichen an folgenden Pfeilern:

- **Einfacher Einbau in das bestehende Steuersystem:** Das Rabattmodell erfordert keine Grundrevision der bestehenden Bemessungsgrundlagen zur Erhebung der Motorfahrzeugsteuern.
- **Einfache, allgemeingültige und gut dynamisierbare Bemessungsgrundlage für den Rabatt:** Mit der Energieetikette bzw. Umweltetikette wird laufend und einheitlich der aktuelle Stand der Technik abgebildet.
- **Klare Ausrichtung auf die besten Fahrzeuge,** um eine starke Lenkungswirkung zu erzielen und keine Streusubvention auszuschiessen.
- **Kopplung des Rabatts an das Fahrzeug und zeitliche Befristung,** um den Vollzug zu vereinfachen und die Lenkungswirkung zu optimieren.
- **Möglichst einfache Ausgestaltung mit minimalen Ausnahmeklauseln,** um einfach kommunizierbar zu bleiben. Dies gilt insbesondere bezüglich Umgang mit Spezialfahrzeugen.

Nach der vorliegenden Vorlage wird die Motorfahrzeugsteuer in einer Übergangszeit auf der Grundlage der Energieetikette erhoben. Sobald die Umweltetikette eingeführt wird und die Daten erhältlich sind, wird auf die Bemessungsgrundlage der Umweltetikette gewechselt. Die Daten der Energieetikette sind auf der Typengenehmigung aufgeführt. Diese werden nach der Einführung der Umweltetikette durch die Daten der Umweltetikette ersetzt.

3.2 Ausgestaltung

3.2.1 Bezug zum bestehenden Steuersystem

Das bestehende Steuersystem mit der geltenden Bemessungsgrundlage (Gesamtgewicht) wird durch das Rabattsystem strukturell nicht angetastet. Die bestehende Bemessungsgrundlage dient weiterhin zur Erfassung aller Fahrzeuge.

Das vorgeschlagene Bonus-Malus-System beschränkt sich auf Personenwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 kg. Es tangiert das bestehende Steuersystem nur marginal und baut auf dem Grundsatz der Einnahmeneutralität auf.

3.2.2 Steuerermässigung / Steuerzuschlag

Die Steuerermässigung oder der Steuerzuschlag erfolgt bei alle Personenwagen ab der ersten Inverkehrsetzung.

- Fahrzeuge in der Effizienzklasse A erhalten 100 % Rabatt.
- Fahrzeuge in der Effizienzklasse B erhalten 50 % Rabatt.
- Fahrzeuge in der Effizienzklasse F werden mit einem Steuerzuschlag von 50 % belegt.
- Fahrzeuge in der Effizienzklasse G werden mit einem Steuerzuschlag von 100 % belegt.

Keine Steuerermässigung erhalten Dieselfahrzeuge ohne geschlossenen Partikelfilter.

3.2.3 Rabattdauer

Der Steuerrabatt ist zeitlich begrenzt. Die Rabattdauer kann weder unterbrochen noch verlängert werden und endet in jedem Fall am Ende des 4. Kalenderjahres ab der ersten Inverkehrsetzung. Dies ist notwendig, um nicht während des Jahres Steuerläufe auszulösen. Damit kann die die Steuerberechnung wesentlich vereinfacht werden und macht sie transparenter. Akkumuliert soll ein Rabatt in der Höhe von ca. CHF 1000.- resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen. Dies wird mit dem vorgeschlagenen Modell erreicht.

3.2.4 Umgang bei Handänderungen

Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden und wird bei Handänderungen unter Berücksichtigung der Rabattdauer übertragen.

Leasing- oder Mietfahrzeuge bzw. Firmenfahrzeuge werden analog behandelt.

3.2.5 Fahrzeuge ohne Typengenehmigung

Bei Fahrzeugen ohne Typengenehmigung (Import Fahrzeuge) wird von der Motorfahrzeugkontrolle die Effizienzklasse zugeteilt. Die Beweislast liegt jedoch beim Halter. Kann keine Effizienzklasse zugeteilt werden, erfolgt die Zuteilung zur Kategorie G (100% Malus).

3.2.6 Umgang mit alternativen Antrieben und Treibstoffen

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z.B. Hybridfahrzeuge) oder mit alternativen Treibstoffen (Gas, Biotreibstoffe, Elektrofahrzeuge) werden grundsätzlich

analog wie benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge behandelt. Massgebend ist ihre Zuordnung gemäss Energieetikette oder Umweltetikette.

Bisher waren Hybrid- und Erdgasfahrzeuge unbefristet von der Steuer befreit. Auf diese Sonderbehandlung soll inskünftig verzichtet werden. Diese Änderung ist notwendig, um nicht zukünftige Alternativantriebe oder Alternativtreibstoffe zu benachteiligen (Wasserstoff, Bioethanol E85 oder E5, E10, Biodiesel usw.)

3.2.7 Wechselschilder

Bei Fahrzeugen mit Wechselschildern wird die Steuer für das Fahrzeug mit dem höchsten Steueransatz erhoben. Alle weiteren Fahrzeuge werden mit einer Wechselschildgebühr von 100 Franken, jedoch höchstens bis zur Höhe des ersten Steuerbetrags, belastet.

3.3 Varianten zum vorliegenden Modell

Die Regierung hat einem externen Unternehmen den Auftrag erteilt, zusätzlich zum vorliegenden Modell (Referenzmodell), noch zwei weitere Varianten zu prüfen und hinsichtlich ihrer Wirkung zu evaluieren.

- **Variante 1:** Variante 1 sieht vor, Rabatt und Zuschlag nicht an die Effizienz-kategorien, sondern an den CO₂-Ausstoss zu binden. Daraus ergibt sich ein absolutes Bemessungskriterium, während die Energieetikette ein kombiniertes System relativ/absolut darstellt.
- **Variante 2:** In Variante 2 sind die Bedingungen für Bonus und Malus gleich definiert wie im Referenzmodell. Bonus für A-/B-Fahrzeuge, Malus für F-/G-Fahrzeuge. Zusätzlich gilt aber, dass nur Fahrzeuge mit weniger als 160 g CO₂/km bonusberechtigt sind.

3.3.1 Vergleich der Varianten und Beurteilung

Variantenvergleich			
Thema	Referenzmodell	Variante 1	Variante 2
Bonus	Energie-Etikette A, B	CO2 < 160 g/km	Energie-Etikette A, B, CO2 < 160 g/km
Malus	Energie-Etikette F, G	CO2 > 200 g/km	Energie-Etikette F, G
Lenkungswirkung auf Fahrzeugkäufe			
Lenkungswirkung Bonus	60-110 Fzge	60-110 Fzge (nachlassend)	50-100 Fzge
Lenkungswirkung Malus	20-50 Fzge	40-130 (nachlassend)	20-50 Fzge
Beurteilung der Lenkungswirkung	sehr gute und anhaltende Wirkung	Höhere Wirkung als Grobk./Var. 2, aber nachlassend	Etwas weniger gute, aber anhaltende Wirkung
Lenkungswirkung auf Verbrauch und CO2-Emissionen			
Verbrauch, CO2-Em.	-1.2%...-2.7%	-1.3%... -3.6% (im 1. Jahr, dann nachlassend).	-0.8%...-2.0%
Beurteilung	Anhaltende gute Wirkung	gute Wirkung, allerdings nachlassend	Anhaltende gute Wirkung, etwas schwächer als Referenzmodell
Lenkungswirkung auf Steuern			
Steuern 1. Jahr	Ausfall 60-100 kCHF	Einnahme 150-220 kCHF	Ausfall 10-40 kCHF

Variantenvergleich			
Thema	Referenzmodell	Variante 1	Variante 2
Steuern ab 5. Jahr	Ausfall 200-350 kCHF	Einnahme 400 kCHF-??	Ausfall 40-150 kCHF
Beurteilung	Nachteil: Hohe, anhaltende Steuer-ausfälle, Einnah-menneutralität eher nicht ein-gehalten	Nachteil: Hohe, aber nachlassende Steuereinnahmen, Einnahmenneutra-lität nicht ein-gehalten	Vorteil: finanziell ausgeglichen
Weitere Kriterien			
Dynamisierbarkeit	Vorteil: Ist durch Energiegesetz vor-gegeben (E.etikette wir alle 2 Jahre an-gepasst)	Nachteil: In Var. 1 nicht gegeben (könnte aber in Gesetzesrevision eingebaut werden)	Vorteil: wie Var. Referenzmodell, braucht evtl. Dy-namisierung der Zusatzbedingung CO2 < 160 g/km
Kommunizierbarkeit	Einfach, an best. Instrument gebun-den (E.etikette), Kompatibilität mit anderen Kantonen (allerdings: Nach-barkte. GR, AR, AI, SG haben andere Stossrichtungen)	Weniger einfach als Referenzmodell	Einfach, an best. Instrument ge-bunden (E.etikette)
Akzeptanz	Vorteil: Entspricht asa-Empf. am bes-ten. Nachteil: Steht im Verdacht, auch einzelne schlechte Fahrzeuge zu be-lohnen.	Nachteil: Abwei-chung asa-Empf., erfordert als eige-nes System Be-gründung. Weckt Verdacht auf Ma-lus-Modell mit Zweck Steuerer-höhung	Vorteil wie Refe-renzmodell, um-geht aber gleich-zeitig den Nach-teil des Refe-renzmodells

Variantenvergleich			
Thema	Referenzmodell	Variante 1	Variante 2
Übergang zu Umwelt-Etikette	Vorteil: Übergang ohne Systemwechsel möglich	Nachteil: Übergang muss kommuniziert werden	Vorteil: wie Referenzmodell
Lufthygiene	Wird erst mit Umwelt-Etikette berücksichtigt	Nachteil: Bevorzugt Diesel gg. Benzin -> höhere Dieselmotoren u. NOx-Emiss. (fällt mit Umwelt-Etikette weg)	Wird erst mit Umwelt-Etikette berücksichtigt
Weitere ökologische Kriterien	Werden erst mit Umwelt-Etikette berücksichtigt.	Werden erst mit Umwelt-Etikette berücksichtigt.	Werden erst mit Umwelt-Etikette berücksichtigt.
Kompatibilität mit Automobilsteuer	Vorteil: vollständig kompatibel, erzeugt hohe Synergiewirkung	Nachteil: nicht gegeben, Synergiewirkung kann nicht genutzt werden	Vorteil: vollständig kompatibel, erzeugt hohe Synergiewirkung

Tabelle 1 Variantenvergleich

3.3.2 Ergänzung zu den in der Tabelle genannten Kriterien

Übergang zur Umwelt-Etikette: Sobald diese verfügbar ist, wird sie in allen drei Varianten als Bemessungsgrundlage verwendet. Ab diesem Zeitpunkt gehen die drei Varianten ineinander über. Der Wechsel wird für das Referenzmodell am einfachsten zu kommunizieren sein, weil am Wortlaut der Bonus-Berechtigung resp. der Malus-Verpflichtung nichts geändert werden muss ausser des Begriffs „Energie-Etikette“ (auch die Umwelt-Etikette wird wieder mit den 7 Klassen A-G operieren). Für Variante 1 muss der Wechsel der Bemessungsgrundlage etwas ausführlicher kommuniziert werden.

Lufthygiene: Zwischen der Energieeffizienz-Klasse und den Luftschadstoffemissionen (NO_x, HC, Dieseleruss) bestehen keine deutlichen Korrelationen. Ob aus lufthygienischer Sicht besser ein G- durch ein F-Fahrzeug oder alternativ ein B- durch ein A-Fahrzeug ersetzt werden soll, lässt sich jedenfalls nicht allgemein entscheiden. Hinsichtlich Toxizität ist es sicher der Dieseleruss, der wegen seiner Kanzerogenität primär reduziert werden muss. Deshalb müsste eine rein lufthygienisch ausgerichtete Lenkung zuerst Richtung „Kein Diesel ohne Filter“ fokussieren und anschliessend auf die Senkung des Dieselanteils zur Reduktion von NO_x. Variante 1 enthält eine Bevorzugung der Dieselfahrzeuge (höhere Effizienz), was gegenüber Referenzmodell und Variante 2 ein gewisser Nachteil bedeutet.

Weitere ökologische Kriterien: Nach der Ablösung der Energie- durch die Umwelt-Etikette wird diese als künftige Bemessungsgrundlage fürs Rabattmodell in allen drei Varianten weitere ökologische Kriterien berücksichtigen.

3.3.3 Beurteilung der Varianten

Die zusammenfassende Beurteilung der drei Varianten hängt davon ab, welche Kriterien in den Vordergrund gerückt werden:

Aus Sicht CO₂-Reduktion wird Variante 1 voraussichtlich die grösste Lenkungswirkung erzeugen. Die Unterschiede zwischen den Varianten sind aber zu wenig gross, um allein auf diesem Argument Variante 1 als die beste bezeichnen zu können.

Aus Sicht Luftreinhaltung ergibt sich für Energie-Etikette/Energieeffizienz ein leichter Vorteil gegenüber der CO₂-Emission. Damit wäre das Referenzmodell gegenüber Variante 1 im Vorteil.

Aus Sicht Dynamisierbarkeit, Kommunikation, Transparenz/Einfachheit ist die Variante Referenzmodell optimal.

Aus dieser Sicht kann auch Variante 2 überzeugen, die im Übrigen bezüglich Akzeptanz und Ausgeglichenheit der Steuereinnahmen unter allen Varianten am besten abschneidet.

3.4 Finanzielle Auswirkungen

Nach Ansicht der Regierung soll die Anpassung der Motorfahrzeugsteuer ökologisch und einnahmenneutral ausgestaltet werden. Mit dem vorgeschlagenen Modell wird dies ohne Berücksichtigung der Lenkungswirkung weitgehend erreicht. Wie hoch die Lenkungswirkung tatsächlich ausfällt, lässt sich nur schwer abschätzen. Durch das externe Unternehmen wurde zu den finanziellen Auswirkungen eine Berechnung erstellt. Dabei wurde von einer schwachen Lenkungswirkung von 1.5% und von einer starken Lenkungswirkung von 3% ausgegangen. Bei Annahme einer schwachen Lenkungswirkung von 1.5% resultiert in vier Jahren ein Steuerrückgang von ca. 230'000 CHF pro Jahr, bei einer starker Lenkungswirkung von 3% ein Steuerrückgang von ca. 350'000 CHF pro Jahr. Dieser Rückgang würde allerdings durch die jährliche Steuerzunahme von durchschnittlich 3% (315'000 CHF) bei Steuereinnahmen von total CHF 10'500'000 im Jahr 2007, mehr als kompensiert werden.

Variante Referenzmodell: Neuwagen und Steuern 2007 ohne Bonus-Malus-System					
Energie-Etikette Effizienz-kategorie	Neuwagen		Steuersatz	Einnahmen	
	absolut	Anteil	absolut	Anteil	
	Fzg	%	CHF/Fzg/a	1000 CHF/a	%
A	274	14.20%	312	85	11.00%
B	362	18.70%	350	127	16.30%
C	341	17.70%	369	126	16.20%
D	363	18.80%	420	152	19.60%
E	190	9.80%	474	90	11.60%
F	102	5.30%	487	50	6.40%
G	176	9.10%	487	86	11.00%
unklassiert	123	6.40%	505	62	8.00%
Summe	1931	100%		778	100.00%

Tabelle 2 Neuwagenanteile Ist-Zustand 2007 nach Energieeffizienz-kategorien und geschätzte Steuern.

NEUWAGENANTEILE									
Energie- Etikette Effizienzkat.	Anteil ohne Lenkung %	Schwache Lenkungswirkung				Starke Lenkungswirkung			
		rel. Lenk.	Anteil neu %	Differenz %	Um- steiger Fzge	relative Lenk.	Anteil neu %	Differenz %	Um- steiger Fzge
A	14.20%	1.5	15.80%	1.60%	31	2	17.20%	3.00%	58
B	18.70%	1	20.20%	1.40%	27	1.5	21.70%	3.00%	57
C	17.70%	--	17.00%	-0.70%	-13	--	16.50%	-1.10%	-22
D	18.80%	--	18.10%	-0.70%	-14	--	17.60%	-1.20%	-23
E	9.80%	--	9.50%	-0.40%	-7	--	9.20%	-0.60%	-12
F	5.30%	-1.5	4.70%	-0.60%	-11	-2	4.20%	-1.10%	-21
G	9.10%	-0.5	8.80%	-0.30%	-7	-1.5	7.70%	-1.40%	-28
unklassiert	6.40%	--	6.10%	-0.20%	-5	--	6.00%	-0.40%	-8
Summe	100%		100%	0.00%	0		100%	0.00%	0

Tabelle 3 Neuwagenanteile Ist-Zustand 2007 sowie Lenkungswirkung schwach und stark.

Die folgenden Tabellen zeigen Details zu den Änderungen inkl. Lenkungswirkung bei den Steuereinnahmen.

Variante Referenzmodell: Schwache Wirkung						
Energie-Etikette	Anteil Neuwagen		Steuern			
	mit Bo- nus- Malus	Änderung	Steuersatz	Einnahmen	Änderung	kumuliert
Effizienz-kategorie	%	%	CHF/Fzg/a	1000 CHF/a	1000 CHF/a	ab 4. Jahr 1000 CHF/a
A	15.80%	1.60%	0	0	-85	-299
B	20.20%	1.40%	175	68	-59	-205
C	17.00%	-0.70%	369	121	-5	-17
D	18.10%	-0.70%	420	146	-6	-21
E	9.50%	-0.40%	474	87	-4	-12
F	4.70%	-0.60%	731	66	16	58
G	8.80%	-0.30%	974	165	79	277
unklassiert	6.10%	-0.20%	505	60	-2	-9
Summe	100%	0.00%		713	-65	-228

Variante Referenzmodell: Starke Wirkung						
Energie-Etikette	Anteil Neuwagen		Steuern			
	mit Bo- nus- Malus	Änderung	Steuersatz	Einnahmen	Änderung	kumuliert
Effizienz-kategorie	%	%	CHF/Fzg/a	1000 CHF/a	1000 CHF/a	ab 4. Jahr 1000 CHF/a
A	17.20%	3.00%	0	0	-85	-299
B	21.70%	3.00%	175	73	-53	-187
C	16.50%	-1.10%	369	118	-8	-28
D	17.60%	-1.20%	420	143	-10	-34
E	9.20%	-0.60%	474	84	-6	-20
F	4.20%	-1.10%	731	59	9	32
G	7.70%	-1.40%	974	144	59	205
unklassiert	6.00%	-0.40%	505	58	-4	-14
Summe	100%	0%		679	-99	-345

Tabelle 4 Referenzmodell: Steuereinnahmen für Neuwagen 2007 (obere Tabelle schwache Lenkungswirkung; untere Tabelle starke Lenkungswirkung).

3.5 Ergebnisse

Generell nehmen die Kategorien C-G ab zugunsten A und B. C-E werden teils von „oben“ bevölkert, teil nach „unten“ entvölkert; netto entvölkert.

Bei der starken Lenkung erhöhen sich die Anteil A- und B-Fahrzeuge um total 6.0 Prozentpunkte, während sich die F- und G-Fahrzeuge nur um 2.5 Prozentpunkte verringern. Bei der schwachen Lenkung lauten die Zahlen +3.0 und – 0.9 Prozentpunkte.

In absoluten Zahlen ausgedrückt: Unter den ca. 1930 Neuwagen entschieden sich ohne Rabatssystem 640 Käufer für ein A- oder B-Wagen, mit dem Rabatssystem wären es 750 (starke Lenkung); 110 Käufer wechselten neu in eine Kategorie mit Rabatt. Umgekehrt würden statt 280 Käufer nur noch 229 einen G- oder F-Wagen erwerben; 50 (starke Lenkung) respektive 20 (schwache Lenkung) würden „umsteigen“.

Für den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emission ergeben sich für die Neuwagen Absenkungen von -1.2% (schwach) und -2.7% (stark). Dabei ist zu beachten, dass sich diese Wirkungen von Jahr zu Jahr kumulieren.

Variante Referenzmodell: Verbrauch und CO₂-Emission				
Parameter	Einheit	2007 (100%)	Schwache Lenkungswirkung	Starke Lenkungswirkung
Verbrauch	lt/100km	8.23	8.13	8.01
	kg		-1.2%	-2.7%
CO ₂ -Emission	g/km	201	199	196
	%		-1.2%	-2.7%

Tabelle 5 Referenzmodell: Lenkungswirkung auf Treibstoffverbrauch und spez. CO₂-Emission der Neuwagen.

Die Lenkung führt wie erwartet zu einem Steuerausfall in den Kategorien A, B und zu einer Erhöhung in den Kategorien F und G. auch in C, D und E gibt es durch die Verschiebungen geringe Steuerausfälle. Netto fallen bei schwacher Lenkung ca. CHF 65'000.-- aus, bei starker Lenkung CHF 100'000.-- weg. Wird die Lenkungswirkung von schwach zu stark verändert, vergrössert sich die Bonussumme und vermindert sich die Malussumme. Damit wird der Steuerausfall grösser.

Im 2., 3. und teilweise 4. Jahr nach dem Systemwechsel steigen die Steuerausfälle an, weil Bonus und Malus auf max. 4 Jahre befristet sind. Unter der Annahme, dass in den Folgejahren gleich viele PW in Verkehr gesetzt werden und sich diese auch noch gleich unter den Effizienzkategorien aufteilen, addieren sich die Steuerausfälle. Ab dem 5. Jahr ist der Systemwechsel vollzogen, ab diesem Zeitpunkt würde ein stationärer Zustand erreicht, dann bliebe – unter den genannten Annahmen eines statischen Käuferverhaltens – der Steuerausfall konstant. Bei schwacher Lenkung läge er bei ca. CHF 230'000.-- pro Jahr, bei starker Lenkung bei 350'000 CHF. Damit wäre die „weitgehende Einnahmenneutralität“, wie sie im Referenzmodell gefordert wird, evtl. nicht eingehalten (die Frage ist, wie der Gesetzgeber den Begriff „weitgehend“ in quantitativer Hinsicht interpretiert). Dabei ist allerdings zu beachten, dass ab 2011 auf die Umweltetikette umgestiegen werden sollte. Je nach deren Ausgestaltung wird sich dann die Lenkungswirkung ohnehin verändern.

3.6 Vergleich FL mit CH-Kantone

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über den Steuervergleich mit einigen Schweizer Kantonen die ebenfalls das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage verwenden.

(Steuerbemessungsgrundlage: **Gesamtgewicht**)

Gewicht	AI	AR	BE	BL	JU	SG	UR	FL
in Kg	CHF (gerundet)							
700		199	252	241	244	189	126	100
800		228	288	275	278	216	144	100
900		256	324	310	313	243	162	100
1000	200	285	360	344	348	270	180	100
1100	230	313	391	379	378	294	198	126
1200	260	342	422	413	408	318	216	152
1300	290	370	453	448	438	341	234	178
1400	320	399	484	482	468	365	252	204
1500	350	427	515	516	498	389	270	230
1600	380	461	546	551	528	413	320	256
1700	410	494	577	585	557	436	340	282
1800	440	528	608	620	587	460	360	308
1900	470	561	639	654	617	484	380	334
2000	500	595	670	689	647	508	400	360
2100	530	628	696	723	673	529	462	390
2200	560	662	723	757	699	549	484	420
2300	590	695	750	792	724	570	506	450
2400	620	729	776	826	750	591	528	480
2500	650	762	803	861	776	612	550	510
2600	680	796	829	895	802	633	572	540
2700	710	829	856	930	827	654	594	570
2800	740	863	883	964	853	675	616	600
2900	770	896	909	998	897	696	638	630
3000	800	930	936	1033	905	717	660	660
3100	830	963	959	1067	927	735	682	690
3200	860	997	982	1102	949	754	704	720
3300	890	1030	1005	1136	971	772	726	750
3400	920	1064	1027	1171	993	790	748	780

3500	950	1097	1050	1205	1015	809	770	810
------	-----	------	------	------	------	-----	-----	-----

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 4 d, e

Solar-, Elektro-, Hybrid und Erdgasfahrzeuge werden ab Einführung der Umweltetikette nicht mehr explizit von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Massgebend ist ihre Zuordnung nach der Umweltetikette. Dadurch werden für alle Treibstoff- und Antriebsarten die gleichen Einreihungskriterien angewendet. Alternative Treibstoff- oder Antriebssysteme werden mit der Einführung der Umweltetikette automatisch entsprechend klassifiziert.

Zu Art. 5a Steuerrabatt Steuerzuschlag

1) Leichte Motorwagen (Motorfahrzeuge <3,5t) die in eine Umweltetikett-Kategorie, respektive bis zu deren Einführung einer Energieeffizienz-Kategorie, eingeteilt sind, erhalten ab erste Inverkehrsetzung folgende Steuerermässigungen oder Steuerzuschläge.

- Kategorie A: 100% Steuerermässigung
- Kategorie B: 50% Steuerermässigung
- Kategorie C: Grundsteuer
- Kategorie D: Grundsteuer
- Kategorie E: Grundsteuer
- Kategorie F: 50% Steuerzuschlag
- Kategorie G: 100% Steuerzuschlag

Mit der Formulierung leichte Motorwagen ist es möglich, falls später zum Beispiel auch die Lieferwagen mit einer Umweltetikette versehen werden, auch diese im Bonus/Malus-System zu integrieren.

Das Bonus/Malus-System wird nur ab erster Inverkehrsetzung angewendet und gilt somit nur für Neufahrzeuge, bereits im Verkehr stehende Fahrzeuge sind nicht betroffen und werden normal besteuert.

Die Dauer des Bonus/Malus ist auf das laufende Kalenderjahr plus die drei folgenden Kalenderjahre festgesetzt. Durch die Festsetzung auf das laufende Kalenderjahr wird die Steuerberechnung wesentlich vereinfacht und für die Kunden transparenter.

Selbst importierte Fahrzeuge verfügen über keine Typengenehmigung und können teilweise auch nicht einer bestehenden Typengenehmigung zugeordnet werden. Falls der Fahrzeughalter vor der ersten Inverkehrsetzung Papiere vorlegen kann, die eine Einteilung in eine Energieeffizienz-Kategorie ermöglichen, kann die Motorfahrzeugkontrolle die Einteilung vornehmen, andern Falls erfolgt die Einteilung in die Kategorie G. Die Beweislast liegt aber in jedem Fall beim Halter.

Zu den Übergangsbestimmungen

- 1) Es ist geplant ab 2011 die Energieeffizienztabelle abzulösen und an ihrer Stelle eine Umwelttabelle einzuführen.
- 2) Bei der Energieeffizienztabelle wird der Partikelfilter für die Kategorieneinteilung nicht berücksichtigt. Dadurch ist hier eine Übergangsregelung bis zur Einführung der Umwelttabelle notwendig, um nicht Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter steuerlich zu begünstigen.
- 3) Bis zur Einführung der Umwelttabelle werden die bis anhin steuerbefreiten Fahrzeuge weiterhin steuerbefreit bleiben. Anschliessend werden auch diese Fahrzeuge der normalen Motorfahrzeugsteuer unterstellt. Bei der Einführung der Umwelttabelle ist davon aus zu gehen, dass Solar-, Elektro-, sowie Erdgasfahrzeuge in die Klasse A eingeteilt werden und somit im ersten Kalenderjahr plus die drei folgenden Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit werden.

5. VERNEHMLASSUNGSVORLAGE

Gesetz

vom...

über die Abänderung der Motorfahrzeugsteuer

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile ich meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 14. September 1994, wird wie folgt abgeändert:

Art. 4 d, e

Steuerbefreiung

d) aufgehoben

e) aufgehoben

Art. 5a

Steuerermässigung und Steuerzuschlag

1) Leichte Motorwagen, die gemäss Umweltetikette der Kategorie A zugeteilt sind, erhalten im laufenden Kalenderjahr, plus die drei folgenden Kalenderjahre ab der ersten Inverkehrsetzung, eine Steuerermässigung von 100 Prozent.

2) Leichte Motorwagen, die gemäss Umweltetikette der Kategorie B zugeteilt sind, erhalten im laufenden Kalenderjahr, plus die drei folgenden Kalenderjahre ab der ersten Inverkehrsetzung, eine Steuerermässigung von 50 Prozent.

3) Leichte Motorwagen, die gemäss Umweltetikette der Kategorie F zugeteilt sind, bezahlen im laufenden Kalenderjahr, plus die drei folgenden Kalenderjahre ab der ersten Inverkehrsetzung, einen Steuerzuschlag von 50 Prozent.

4) Leichte Motorwagen, die gemäss Umweltetikette der Kategorie G zugeteilt sind, bezahlen im laufenden Kalenderjahr, plus die drei folgenden Kalenderjahre ab der ersten Inverkehrsetzung, einen Steuerzuschlag von 100 Prozent.

5) Nicht typengenehmigte Fahrzeuge werden in die Kategorie G eingeteilt. Die Motorfahrzeugkontrolle kann eine andere Kategorieneinteilung vornehmen. Die Beweislast liegt beim Halter.

II.

Übergangsbestimmungen

1) Bis zur Einführung der Umweltetikette gelten die Bestimmungen der Steuerermässigung und des Steuerzuschlags gemäss Art. 5a für Fahrzeuge der

entsprechenden Kategorie einer Energieetikette. Massgebend ist jeweils der Eintrag in der Typengenehmigung.

2) Bis zur Einführung einer Umweltetikette erhalten Dieselfahrzeuge ohne geschlossenen Partikelfilter keine Steuerermässigung.

3) Bis zur Einführung einer Umweltetikette werden Solar-, Elektro- sowie Erdgasfahrzeuge der Energieeffizienz-Kategorie A zugeteilt.

Art. 21

Inkrafttreten

Die Regierung legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens fest.