

# Motorfahrzeugsteuer anpassen und so CO<sub>2</sub>-Werte senken – eine Lösung?

Die Autos der Liechtensteiner stossen im Durchschnitt **162 Gramm Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) pro Kilometer** aus. Vermutlich sogar mehr. Zudem neigt man im Fürstentum dazu, grosse und schwere Pkw zu kaufen. Georg Sele vom Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) schlägt zwei Massnahmen vor, um hier entgegenzuwirken: Eine Befreiung für reine Elektroautos von der Motorfahrzeugsteuer und eine Erhöhung des Steuersatzes für schwere Wagen.



## «Globaler technologischer Fortschritt effektiver»

**Michael Winkler**

Generalsekretär der Vaterländischen Union (VU)

Es ist immer gut gemeint, wenn man über Lenkungsabgaben ein Ziel erreichen will. Die CO<sub>2</sub>-Motorfahrzeugsteuer hat aber praktisch keine Lenkungswirkung, weil der Betrag schlichtweg viel zu gering ist, um eine Kaufentscheidung zu beeinflussen.

Zudem ist der Faktor CO<sub>2</sub> beim Kauf von Treibstoff über die Mineralölsteuer bereits

berücksichtigt. Eine Steuer auf die Steuer wäre höchstens eine Schikane, die berechtigten Widerstand provozieren würde.

Elektro- und Hybridfahrzeuge sind heute steuerbefreit. Bei allen Vorteilen ist aber selbst bei reinen Elektrofahrzeugen nicht alles Gold, was glänzt: Wird der Strom aus fossilen Energien bezogen, ist auch schnell Schluss mit CO<sub>2</sub>-neutral,

ganz zu schweigen von den ganzen Fragen rund um die Gewinnung der für die Batterien benötigten Rohstoffe, die uns wohl früher oder später in Ressourcenkonflikte treiben wird.

Für die Lösung der Emissionsprobleme ist globaler technologischer Fortschritt effektiver als

staatlich-aktivistische Symbolpolitik, die ausgerechnet noch jenen

Einwohnern Kummer bereitet, die sonst schon genügend Geldsorgen haben.

Potenzial für Verbesserungen sehe ich neben technischen Innovationen in der Überarbeitung der Sozialgesetzgebung hinsichtlich Homeoffice und in der Evaluation eines effizienten Mobility-Pricing, wie sie von der Stiftung Zukunft.li unlängst angeregt wurde.



## «Ausbau erneuerbarer Energien muss vorangetrieben werden»

**Manuela Haldner-Schierscher**

Landtagsabgeordnete der Freien Liste (FL)

Elektromobilität als «die» Klimaschutzmassnahme oder als «die» Mobilitätslösung zu preisen, ist «Greenwashing». Elektroautos werden derzeit überwiegend von wohlhabenden Haushalten als Zweitwagen angeschafft.

Dennoch ist die Elektromobilität eine Möglichkeit, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken und von fossilen Brennstoffen wegzukommen. Grundsätzlich bin ich

dafür, dass Elektroautos gegenüber Benzinern steuerlich besser gestellt werden. Es scheint mir jedoch nicht sinnvoll, dass grosse und schwere Elektroautos, die locker über 2,5 Tonnen wiegen, steuerbefreit sein sollen. Abgesehen

davon sind Elektroautos nur mit sauberem Strom gut fürs Klima, das heisst, der Ausbau der erneuerbaren Energien muss vorangetrieben werden.

Grosse Autohersteller haben unlängst angekündigt, in Zukunft nur noch E-Autos entwickeln zu wollen. Diesem Trend sollte die Politik folgen und mittelfristig nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zulassen. Langfristig sollten wir uns von diesem autozentrierten Denken lösen und schrittweise auf eine multimodale Mobilität umsteigen, bei der die emissionsfreien Verkehrsmittel situationsbedingt gewählt werden können.



## «Ohne Konzept bleibt die Absicht ein gefährliches Stückwerk»

**Dr. Norbert Obermayr**

Mitglied der Demokraten pro Liechtenstein (DpL)

Zwei Punkte vorangestellt: Erstens: Das gefährlichste Wissen ist das Halbwissen. Zweitens: Das Florianiprinzip hat noch nie gute und nachhaltige Lösungen zustande gebracht.

Zwei Massnahmen, die vorgeschlagen werden: keine Motorfahrzeugsteuer für Elektroautos und eine Erhöhung des Steuersatzes für konventionelle Autos.

Ist E-Mobilität der Klimaretter? Mitnichten. Betrachtet man nur die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei uns, dann wird das unsere Bilanz verbessern. Betrachtet man die gesamte Energiebilanz weltweit, dann sieht das Bild schon ganz anders aus. Zieht man die Primärgewinnung der Rohstoffe für E-Autos und deren Akkus in die



Betrachtung mit ein, dann müsste jeder ethisch verantwortungsvolle Erdenbewohner dies sofort ändern. Sie brauchen die Bewohner der Atacama-Wüste gar nicht zu fragen, wie es ihnen geht. Lesen genügt: «Lithiumabbau für E-Autos raubt Dörfern in Chile das Wasser». Und die Vertreibung der indigenen Bevölkerung? «Elektroautos aus Kinderarbeit: Kobaltabbau im Kongo». Wir verlagern unseren geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoss in andere Länder, in noch viel schlimmerer Form als die Schadstoffbelastung bei uns ist. Das nennt man «Florianiprinzip». Zweifellos ist das Thema Energie in einem mehrdimensionalen Zielkonflikt. Vielleicht wird gerade deshalb – von allen Seiten – mit Halbwahrheiten argumentiert. Wir wehren uns gegen Stromleitungen, wollen aber Schnell-

ladestationen für x E-Autos bei allen Tankstellen. Wollen wir in jedem Dorf drei Windkraftanlagen? – Unser (nicht erkanntes) Halbwissen verunmöglichte es uns seit Jahren, eine echte Energiediskussion zu führen. Stattdessen argumentiert jeder für sich, und es geht allen wie den berühmten Königskindern: sie konnten zusammen nicht kommen. Eine Befreiung von Abgaben für E-Autos geht (nicht nur) zulasten der indigenen Bevölkerung Chiles. Ohne Konzept, wo der Strom herkommt und wie er hergeleitet wird, bleibt die Absicht ein gefährliches Stückwerk. Anstatt isolierte Massnahmen zu treffen, könnten wir uns zusammensetzen, um nach wirklichen Konzepten für eine Öko-Energiebilanz (unter Einbeziehung der Menschen weltweit) zu suchen.

## «Anreiz durch die Steuerbefreiung ist zu schwach»

**Karin Zech-Hoop**

Landtagsabgeordnete der Fortschrittlichen Bürgerpartei (FBP)

Zur CO<sub>2</sub>-Reduktion müssen fossile Brennstoffe unwichtiger/teurer werden sowie durch effizientere/günstigere Technologien ersetzt werden.

Hohes CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial wird in Liechtenstein im Verkehr wie bei Gebäuden geortet. So sollten in Neubauten keine fossilen Energieträger mehr verwendet werden. Es bringt allerdings nichts, auf Elektroautos und Wärmepumpen umzusteigen und den Strom mit Kohlekraft zu erzeugen. Folglich muss beim Stromkonsum auf erneuerbare Energiequellen gesetzt werden. Bei uns eignet sich dazu die Investition in die Fotovoltaik.

Elektroautos und Hybridfahrzeuge sind bereits von der Steuer befreit. Trotzdem geht der Trend bei Neuzulassungen zu emissionshohen Fahrzeugen. Folglich ist der Anreiz durch die Steuerbefreiung zu schwach. Eine Anpassung der Motorfahrzeug-

steuer, bei der auf die Emissions- und Gewichtsklassen abgestellt wird, würde den Anreiz leicht erhöhen, hätte aber nicht den gewünschten Effekt.

Die Lösung muss dem Verursacherprinzip entsprechen, nach dem der mehr bezahlt, der mehr CO<sub>2</sub> verursacht. Die Motor-

fahrzeugsteuer könnte mit einer emissions- und kilometerabhängigen Lenkungsabgabe kombiniert werden. Die Mehr-

einnahmen wären an die Bevölkerung pro Kopf zurückzuerstatten. Dabei sind die Entwicklungen in den Nachbarstaaten miteinzubeziehen, um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Ein anderer prüfenswerter Ansatz wäre das Roadpricing System, das an die Strassenbenützung anknüpft. Den radikalen Schritt einiger Länder, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu verbieten, kann ich aus ökonomischer Sicht nicht nachvollziehen.

