

ABGEÄNDERTER VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DIE

MOTORFAHRZEUGSTEUER UND DIE ABÄNDERUNG DES GESETZES

ÜBER DIE FÖRDERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ UND DER

ERNEUERBAREN ENERGIEN (ENERGIEEFFIZIENZGESETZ; EEG)

**Die Abänderungen im Vernehmlassungsbericht sind gelb markiert
(Seiten 7, 16, 22, 23, 24 und 45)**

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 31. Juli 2023

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stellen	5
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	10
3. Schwerpunkte der Vorlage	17
3.1 Abschaffung Steuerbefreiung Elektro- und Hybridautos.....	17
3.2 Neue Bemessungsgrundlage: Gewicht und Leistung.....	17
3.3 Abgabe für überhohen CO ₂ -Ausstoss.....	27
3.4 Förderung von Elektroladestationen	30
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	31
4.1 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer	31
4.2 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG)	37
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	38
6. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung.....	39
7. Regierungsvorlagen	43
7.1 Gesetz über die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes	43
7.2 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG)	47

ZUSAMMENFASSUNG

Die Regierung beabsichtigt in ihrem gegenständlichen Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer einerseits die heutigen Steuerbefreiungen für Solar- und Elektrofahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden, aufzuheben. Andererseits sollen die Motorfahrzeugsteuern (MFZ-Steuern) auf Basis einer neuen Bemessungsgrundlage, welche auf Gewicht und Leistung basiert, erhoben werden.

Die aktuelle Befreiung von alternativen Antrieben bei der MFZ-Steuer hat zwar Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit fossilarmen Fahrzeugen geleistet. Aufgrund der Tatsache, dass E-Fahrzeuge nun am Markt dominieren und die Steuerbefreiung von alternativen Antrieben keine Anreize für den Kauf kleinerer und sparsameren Fahrzeuge setzt, verletzt die Befreiung das Verursacherprinzip. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Steuerbefreiung kommt damit zunehmend einer Subventionierung des privaten motorisierten Individualverkehrs gleich. Zudem würden aufgrund des Trends zu E-Mobilität die Erträge aus der Motorfahrzeugsteuer kontinuierlich abnehmen, obwohl die Kosten für den Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin anfallen. Aus diesen Gründen besteht Handlungsbedarf, die MFZ-Steuer anzupassen. Hierzu sieht die Regierung vor, die aktuelle MFZ-Steuer, welche nach Gewicht und teilweise zusätzlich nach Hubraum ausgestaltet ist, bei gewissen Fahrzeugarten durch eine Besteuerung nach Gewicht und Leistung zu ersetzen.

Da Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb (Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge) aufgrund der Batterien schwerer sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren schlägt die Regierung vor, das Gewicht dieser Fahrzeuge um 20 Prozent zu reduzieren. Die MFZ-Steuer dieser Fahrzeuge reduziert sich damit im Vergleich zu Fahrzeugen mit einem reinen Verbrennungsmotor. Um aus klimapolitischer Sicht nach wie vor Anreize zur Anschaffung eines Fahrzeugs mit einem alternativen Antrieb zu schaffen und zeitgleich diejenigen Fahrzeughalterinnen und -halter, welche kürzlich ein entsprechendes Fahrzeug auch aufgrund der momentanen Steuerbefreiung angeschafft haben, nicht zu bestrafen, soll während einer ersten Phase von fünf Jahren der Gewichtsabzug bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben 50 Prozent betragen.

Im Weiteren soll für Personenwagen bei der erstmaligen Zulassung in Liechtenstein eine einmalige Pauschalabgabe für den CO₂-Ausstoss eingeführt werden, sofern der CO₂-Ausstoss eines Fahrzeugs gewisse Werte übersteigt.

Gleichzeitig mit den oben aufgeführten Veränderungen im Bereich der MFZ-Steuer soll die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos eingeführt werden. Hierzu wird mit dem gegenständlichen Vernehmlassungsbericht eine Anpassung des Gesetzes vom 24. April 2008 über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG) vorgeschlagen.

Diese beabsichtigen Gesetzesänderungen wurden im Rahmen der Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System, welche in der Landtagssitzung vom Oktober 2022 behandelt wurde, aufgezeigt. Der Landtag begrüsst diese Stossrichtung grundsätzlich und wies darauf hin, dass bei der Umgestaltung der MFZ-Steuern direktere Anreize für ein klimabewusstes Kaufverhalten geschaffen werden sollen. Dementsprechend wurde die Forderung geäussert, den CO₂-Ausstoss als weitere Bemessungsgrundlage angemessen zu berücksichtigen. Dem kommt die Regierung mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage nach.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Amt für Volkswirtschaft

Vaduz, 9. Mai 2023

LNR 2023-807

P

1. AUSGANGSLAGE

Im Rahmen der Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System¹, welche in der Landtagssitzung vom Oktober 2022 behandelt wurde, zeigt die Regierung auf, dass eine Revision des Gesetzes vom 14. September 1994 über die Motorfahrzeugsteuer² angezeigt ist.³ Dabei sollen einerseits die heutigen Steuerbefreiungen für Solar- und Elektrofahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden⁴, aufgehoben werden. Hauptargument hierfür ist, dass der Trend zur Elektromobilität mittlerweile gegeben ist und die Weiterführung der Steuerbefreiung eine indirekte Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs darstellt. Andererseits wurde in der Postulatsbeantwortung aufgezeigt, dass die Motorfahrzeugsteuern (MFZ-Steuern) auf Basis einer neuen Bemessungsgrundlage, welche auf Gewicht und Leistung basiert, erhoben werden sollen. Diese Stossrichtung wurde vom Landtag grundsätzlich begrüsst.⁵ Zudem wurde anlässlich der Landtagssitzung vom 28. September 2022 darauf hingewiesen, dass bei der Umgestaltung der MFZ-Steuern direktere Anreize für ein klimabewusstes Kaufverhalten geschaffen werden sollen und dementsprechend wurde die

¹ Bericht und Antrag Nr. 95/2022.

² LGBl. 1994 Nr. 78.

³ Der Landtag hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 28. September 2022 die Postulatsbeantwortung betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System gemäss BuA Nr. 95/2022 zur Kenntnis genommen und das Postulat vom 17. November 2021 abgeschrieben.

⁴ Siehe hierzu Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer, LGBl. 1994 Nr. 78, Art. 4 Bst. d und e.

⁵ Siehe Landtagsprotokoll vom 28. September 2022.

Forderung geäussert, den CO₂-Ausstoss als weitere Bemessungsgrundlage angemessen zu berücksichtigen. Im Weiteren hat der Landtag die Klimastrategie 2050 im Dezember 2022 genehmigt, welche mit Massnahme E4.1 die Anpassung der Motorfahrzeugsteuer nach Gewicht und Leistung beinhaltet.⁶

In Folge der Erarbeitung der Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag betreffend Umgestaltung der MFZ-Steuer in ein Road Pricing System und der damit zusammenhängenden Landtagsdiskussion hat die Regierung nunmehr den vorliegenden Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer ausgearbeitet.

Die Regierung beabsichtigt in ihrem gegenständlichen Vorschlag zur Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer, die Steuerbefreiung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben⁷ abzuschaffen und geht im Wesentlichen auf die Anregungen des Landtags ein.

Die aktuelle Befreiung von alternativen Antrieben bei der MFZ-Steuer hat zwar Anreize zum Kauf von fossilarmen Fahrzeugen geleistet. Aufgrund der Tatsache, dass E-Fahrzeuge nun am Markt dominieren und die Steuerbefreiung von alternativen Antrieben keine Anreize für den Kauf kleinerer und sparsameren Fahrzeuge setzt, verletzt die Befreiung das Verursacherprinzip zunehmend und kommt einer Subventionierung von Fahrzeugen gleich. Das Verursacherprinzip bezieht sich insbesondere auf die Nutzung von Infrastrukturen.

Zudem würde eine Weiterführung der Steuerbefreiung in Kombination mit der Zunahme von Hybrid- und Elektrofahrzeugen mittelfristig zu einer massiven

⁶ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Klimastrategie 2050, Nr. 120/2022.

⁷ Solar- und Elektrofahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden.

Reduktion bzw. zu einem Wegfall von Steuereinnahmen führen. Dies unabhängig davon, dass weiterhin Ausgaben für die Strasseninfrastruktur erforderlich sind.

Aus diesem Grund besteht Handlungsbedarf, die MFZ-Steuer anzupassen und dabei auch die alternativen Antriebe adäquat zu besteuern. Hierzu sieht die Regierung vor, die aktuelle MFZ-Steuer, welche nach Gewicht und teilweise zusätzlich nach Hubraum⁸ ausgestaltet ist, bei gewissen Fahrzeugarten⁹ durch eine Besteuerung nach Gewicht und Leistung zu ersetzen.

Um den Forderungen des Landtages nachzukommen, den CO₂-Ausstoss als Bemessungsgrundlage zu berücksichtigen, wird in der gegenständlichen Vernehmlassungsvorlage für Personenwagen bei der erstmaligen Zulassung in Liechtenstein eine einmalige Pauschalabgabe für den CO₂-Ausstoss vorgesehen, sofern der CO₂-Ausstoss eines Fahrzeugs gewisse Werte übersteigt.

Gleichzeitig mit den oben aufgeführten Veränderungen im Bereich der MFZ-Steuer soll – wie ebenfalls in der Postulatsbeantwortung angekündigt – die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos eingeführt werden. Hierzu wird mit dem gegenständlichen Vernehmlassungsbericht eine Anpassung des Gesetzes vom 24. April 2008 über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG)¹⁰ vorgeschlagen.

⁸ Die Jahressteuer von Motorrädern und Kleinmotorrädern berechnet sich nach Hubraum.

⁹ Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder.

¹⁰ LGBI. 2008 Nr. 116.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Trend zu alternativen Antrieben

Die aktuelle MFZ-Steuer ist nach Gewicht und Hubraum ausgestaltet und befreit Fahrzeuge mit einem fossilfreien Antrieb sowie Gas- und Hybridantriebe. Der elektrische Antrieb ist insbesondere bei den Personenwagen mittlerweile zu einem Selbstläufer geworden. Vor dem Hintergrund des klimapolitischen Drucks und insbesondere den CO₂-Emissionsvorschriften hat die Fahrzeugindustrie reagiert. Der heutige Anteil der Neufahrzeuge mit elektrischem und hybridelektrischem Antrieb von rund 50% wird rasch zunehmen, dies aufgrund des steigenden Markenangebots, der Kostenentwicklung und der steigenden Akzeptanz bei den Fahrzeughaltenden. Dies zeigt sich in Liechtenstein anhand der vorliegenden Auswertung der Fahrzeugzahlen:

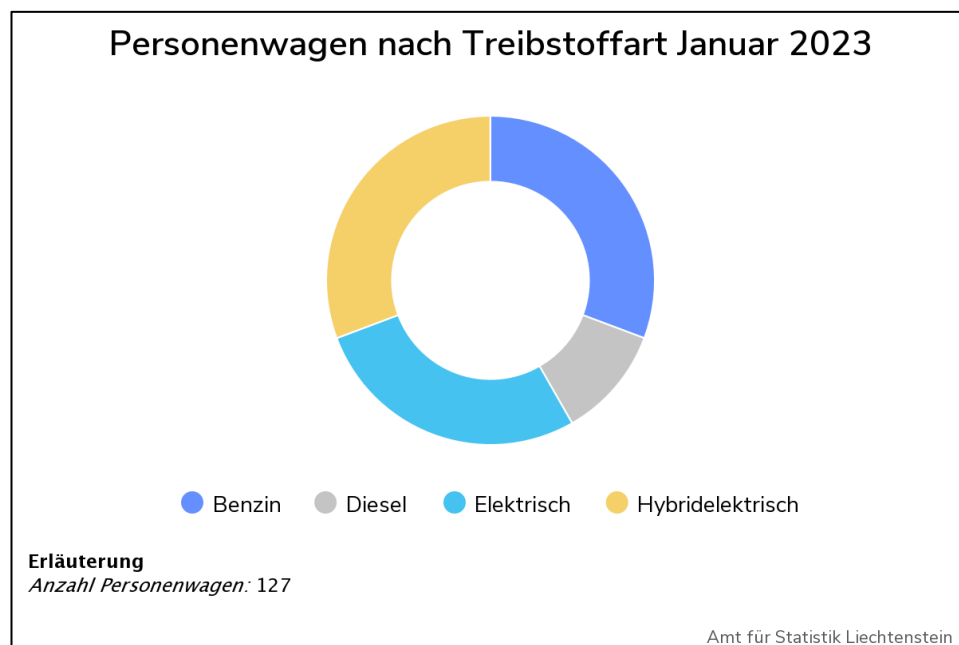


Abb. 1 Erstzugelassene Personenwagen nach Treibstoffart 2023; Quelle: Amt für Statistik.

Eine aktuelle Prognose aus der Schweiz rechnet bis 2035 mit folgenden Entwicklungen: Der Marktanteil von Steckerautos bei den Neuwagen wird im Jahr 2025

zwischen 40% und 60%, im Jahr 2030 zwischen 72% und 94%, und im Jahr 2035 bei 91% bis 99% liegen.

Diese Entwicklung wird auch von der Politik getrieben. In der Europäischen Union sollen nach dem Willen der EU-Staaten ab 2035 nur noch klimaneutrale Neuwagen verkauft werden. Darauf einigten sich die für Umwelt zuständigen Ministerinnen und Minister der 27 Staaten Ende Juni 2022. Mitte Februar hat das Europäische Parlament beschlossen, dass alle in der EU ab 2035 verkauften neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein sollen.

Bei den schweren Motorwagen ist hingegen die Entwicklung noch nicht eindeutig. Neben batteriebetriebenen Lkw spielt auch der herkömmliche Dieselantrieb, der Einsatz von Flüssiggas, synthetisch hergestellte Treibstoffe und (zunehmend) Wasserstoff eine Rolle bei der Entwicklung der Antriebe.

Wie die oben aufgeführten Trends verdeutlichen, wird es in den nächsten Jahren überwiegend Fahrzeuge mit Elektroantrieb geben. Mit der heutigen Ausgestaltung des Motorfahrzeugsteuergesetzes werden alle diese Fahrzeuge keine Motorfahrzeugsteuern zahlen müssen, da Elektro- und Hybridfahrzeuge gemäss Art. 4 des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer von den Steuern befreit sind. Diese Steuerbefreiung wurde im Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 14. September 1994 aus umweltpolitischen Gründen befristet bis 31. Dezember 1999 eingeführt.¹¹ Die Befristung dieser Massnahme wurde aus damaliger Sicht als gerechtfertigt angesehen, weil auf dem Gebiet der schadstoffarmen Fahrzeuge, insbesondere der Elektrofahrzeuge, in den nächsten Jahren mit neuen Entwicklungen zu rechnen war. Die Besteuerung dieser Fahrzeuge musste nach Ablauf der

¹¹ Stellungnahme der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein zu den anlässlich der Zweiten Lesung der Gesetzesvorlage über die Motorfahrzeugsteuer aufgeworfenen Fragen sowie zur Motion vom 16. Mai 1990 betreffend Erlass eines Motorfahrzeugsteuergesetzes auf dem Grundsatz des Verursacherprinzips, Nr. 50/1994.

Fünfjahresfrist neu überprüft werden.¹² Mit der Gesetzesänderung vom 16. Dezember 1999 hat der Landtag aus umweltpolitischen und verkehrspolitischen Gründen die Steuerbefreiung von Elektro- und Hybridfahrzeugen verlängert.¹³ Die Regierung hat nun nach mehr als 23 Jahren eine erneute Prüfung der Steuerbefreiung von Elektro- und Hybridfahrzeugen vorgenommen und ist aufgrund des vorliegenden starken Zuwachses an elektrisch betriebenen Fahrzeugen und dem deutlich zu erkennenden Trend zur weiteren Zunahme von Elektro- und Hybridfahrzeugen in Liechtenstein zum Schluss gekommen, dass diese Steuerbefreiung zur Förderung der Elektromobilität nicht mehr adäquat ist. Deshalb ist vorgesehen, die Steuerbefreiung abzuschaffen und eine Ausgestaltung nach Gewicht und Leistung vorzunehmen, um vermehrt ökologische Anreize zu schaffen und alle motorisierten Fahrzeuge zu besteuern, welche die Verkehrsinfrastruktur Liechtensteins benutzen.

Verkehrspolitische Aspekte

Die Besteuerung von allen Fahrzeugen ist auch aus verkehrspolitischer Sicht ein wichtiger Schritt, um die Reduktion des Verkehrsaufkommens in Liechtenstein weiter zu unterstützen, da die Verkehrsinfrastruktur Liechtensteins zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stösst.¹⁴ Insbesondere zu Spitzenzeiten und während der Arbeitswoche, das heisst im täglichen Berufsverkehr, sind die Verkehrsinfrastrukturen punktuell überlastet und es kommt zu Staubildungen. Hinsichtlich der Staubildung spielt es keine Rolle, über welche Antriebsart das im Stau stehende

¹² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein zur Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer, Nr. 101/1999, S.5.

¹³ Siehe Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein zur Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer, Nr. 101/1999. Hinzuweisen ist hier insbesondere auf S. 7, wo festgehalten wird, dass in Liechtenstein im Juli 1998 insgesamt vier Personenwagen mit Elektroantrieb (inkl. Solarfahrzeuge) zugelassen waren. Hybrid-Fahrzeuge waren keine zugelassen.

¹⁴ Die Regierung arbeitet laufend an den Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030, welche unter anderem darauf abzielen, dass die bestehenden Infrastrukturen besser ausgelastet werden sollen. Siehe dazu Massnahmenpaket 2, S. 77ff, Mobilitätskonzept 2030.

Fahrzeug verfügt, da sowohl Elektroautos als auch Autos mit Verbrennungsmotoren entsprechenden Raum auf der Strasse benötigen. Auch in Bezug auf die Kosten für Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen gibt es keine relevanten Unterschiede zwischen Elektrofahrzeugen und Autos mit Verbrennungsmotoren. Dementsprechend sollten aus Mobilitätssicht alle Fahrzeuge, welche die Verkehrsinfrastruktur in Anspruch nehmen entsprechend besteuert werden. Durch die derzeitige Steuerbefreiung von einer Fahrzeuggruppe wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) gefördert. De facto erfolgt durch die Steuerbefreiung von Elektrofahrzeugen eine verdeckte Subvention zur Förderung des MIV, was aus verkehrspolitischer Sicht nicht gerechtfertigt ist.

Obwohl der MIV, wie oben ausgeführt, aus Sicht der Regierung nicht gefördert werden sollte, ist sich die Regierung bewusst, dass es in Liechtenstein aufgrund der ländlichen Siedlungsstrukturen grösstenteils schwierig ist, gänzlich auf ein Auto als Fortbewegungsmittel zu verzichten. Um sich fortzubewegen, ist jedoch kein Auto mit einer hohen Leistung notwendig. In vielen Fällen, ausser es handelt sich zum Beispiel um eine Familie mit mehreren Kindern, muss für die Fortbewegung auch kein grosses Fahrzeug angeschafft werden. Diese Aspekte fliessen dahingehend in die neue Berechnungsgrundlage ein, dass zum Gewicht des Fahrzeugs neu auch die Leistung als Parameter für die Steuerberechnung aufgenommen wird. Diese Neuausrichtung der Bemessungsgrundlage nach Gewicht und Leistung sollte dazu führen, dass grosse Autos mit einer hohen Leistung in die höchste Steuerkategorie fallen. Hingegen können sich Personen, die zwar ein grosses Fahrzeug brauchen, wie zum Beispiel Familien mit mehreren Kindern, für ein Auto mit weniger Leistung entscheiden und werden dementsprechend nicht der höchsten Steuerkategorie zugerechnet.

Klima- und energiepolitische Aspekte

In Liechtenstein werden 30% aller inländischen Treibhausgase durch den Verkehr verursacht. Der Verkehr ist daher zentral für die Erreichung der im Emissionshandelsgesetz (EHG) verankerten Klimaziele von minus 55% bis 2030 und Netto-Null bis 2050. Die Klimastrategie 2050 gibt entsprechend vor, dass zur Erreichung dieser Klimaziele unter anderem der CO₂-Ausstoss von Autos so rasch wie möglich reduziert werden muss. Aus klimapolitischer Sicht ist es somit wichtig, dass der Trend zur Anschaffung von Elektroautos auch nach der Aufhebung der indirekten Subventionierung bzw. Steuerbefreiung von Elektroautos weiterhin anhält. Obwohl Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren ab 2035 in der EU verboten werden und dieses Verbot analog zur EU gemäss Klimastrategie 2050 auch in Liechtenstein nachvollzogen werden soll, ist es wichtig, dass bis zu diesem Zeitpunkt Anreize für ein klimabewusstes Kaufverhalten vorhanden sind, damit nicht noch viele Autos mit Verbrennungsmotoren neu zugelassen werden. Aus diesem Grund soll, wie auch vom Landtag im Rahmen der Postulatsbeantwortung gefordert¹⁵, der CO₂-Ausstoss bei der Berechnung der MFZ-Steuer berücksichtigt werden. Die Regierung schlägt in vorliegender Vorlage deswegen vor, für Personenwagen bei der erstmaligen Zulassung in Liechtenstein eine einmalige Pauschalabgabe für den CO₂-Ausstoss einzuführen, sofern der CO₂-Ausstoss eines Fahrzeugs gewisse Werte übersteigt.

Im Gegenzug soll zeitgleich eine befristete Förderung von Elektroladestationen eingeführt werden. Dadurch soll die Elektromobilität weiterhin über die Infrastruktur indirekt gefördert und Anreize zu einem klimabewussten Kaufverhalten geschaffen werden.

¹⁵ Siehe Kapitel 1.

Die Einführung der neuen Bemessungsgrundlage für die MFZ-Steuer basiert auch auf klima- und energiepolitischen Überlegungen. So soll die Besteuerung nach Gewicht und Leistung Anreize schaffen, um ein möglichst ressourcen- und energieschonendes Fahrzeug zu nutzen. So wird auch der Energiestrategie 2030¹⁶ Rechnung getragen, die unter anderem das Ziel verfolgt, den Energiebedarf Liechtensteins bis 2050 um 40% gegenüber 2008 zu senken.

Finanzpolitische Aspekte

Die aktuelle MFZ-Steuer ist nach Gewicht und Hubraum ausgestaltet und befreit Fahrzeuge mit einem fossilfreien Antrieb sowie Gas- und Hybridantriebe. Die Einnahmen sind nicht zweckgebunden und fliessen in den allgemeinen Staatshaushalt. Die letzte Revision zur Anpassung der Sätze an die Teuerung hat 2019 stattgefunden. Im Jahr 2021 generierte Liechtenstein mit Einnahmen aus der MFZ-Steuer CHF 15.3 Mio. Aufgrund des Trends hin zu hybridelektrischen und elektrischen Fahrzeugen sanken die Steuereinnahmen 2022 um CHF 210'000 im Vergleich zum Vorjahr. Dies trotz steigendem Fahrzeugbestand in Liechtenstein. So waren am 30. Juni 2022 insgesamt 41'631 Motorfahrzeuge und 4'169 Anhänger in Liechtenstein immatrikuliert. Im Vorjahr waren es 41'420 Motorfahrzeuge und 4'192 Anhänger gewesen. Die Zahl der vom ASV zugelassenen Personenwagen stieg gegenüber dem Vorjahr um 116 auf 30'654 Personenwagen.¹⁷

Die höchsten Motorfahrzeugsteuereinnahmen wurden im Jahr 2019 mit CHF 15'434'413 bei einem Fahrzeugbestand von 40'649 Fahrzeugen erzielt.

¹⁶ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Energiestrategie 2030 & Energievision 2050 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen, Nr. 118/2020.

¹⁷ <https://www.statistikportal.li/de/themen/mobilitaet-und-verkehr/fahrzeugbestand>.

Die folgende Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der MFZ-Steuereinnahmen der letzten Jahre und die Steuereinnahmen basierend auf der vorgeschlagenen Gesetzesänderung:

	MFZ-Steuer- einnahmen 2019	MFZ-Steuer- einnahmen 2020	MFZ-Steuer- einnahmen 2021	MFZ-Steuer- einnahmen 2022	MFZ-Steuer- einnahmen gemäss Vorlage ¹⁸
Personenwagen	12.08	12.06	11.91	11.68	11.26
Motorräder	0.50	0.52	0.54	0.54	0.50
Lieferwagen	0.93	0.95	0.98	0.99	0.94
Lastwagen, Sattel- schlepper	1.01	1.00	0.96	0.94	0.94
Übrige	0.91	0.90	0.91	0.94	0.92
Total	15.43	15.43	15.30	15.09	14.56

Tabelle 1: Entwicklung der Einnahmen der Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2019 - 2022 sowie gemäss Vorschlag Vernehmlassungsbericht (Zahlen in Mio. CHF).

Die Simulation für die Steuereinnahmen gemäss Vorlage basieren auf dem Fahrzeugbestand per 31. Dezember 2022. Es wird mit dem Fahrzeuggewicht und der Fahrzeugleistung gerechnet. Für die Leistung wird bei den Personenwagen entsprechend dem Gesetzesvorschlag mit 1.50 Franken pro kW kalkuliert (siehe Kapitel 4 des vorliegenden Vernehmlassungsberichts).

Mit diesem Gesetzesvorschlag möchte die Regierung, unter Berücksichtigung des Zuwachses des Fahrzeugbestandes und in Kombination mit den Einnahmen aus der CO₂-Pauschalabgabe, das Steuerniveau des Jahres 2019 erreichen.

¹⁸ Die in der Tabelle aufgeführten Daten in der Spalte der MFZ-Steuereinnahmen gemäss Vorlage basieren auf der Gewichtsreduktion von 50% für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Abschaffung Steuerbefreiung Elektro- und Hybridautos

Die aktuelle Befreiung von alternativen Antrieben bei der MFZ-Steuer hat zwar Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit fossilarmen Fahrzeugen geleistet. Aufgrund der Tatsache, dass Elektrofahrzeuge nun am Markt dominieren und die Befreiung von alternativen Antrieben keine Anreize für den Kauf kleinerer und sparsameren Fahrzeuge setzt, verletzt die Befreiung das Verursacherprinzip zunehmend und kommt einer Subventionierung von Fahrzeugen gleich. Aus diesem Grund besteht Handlungsbedarf, die MFZ-Steuer anzupassen und die alternativen Antriebe adäquat zu besteuern.

Im Sinne der Verursachergerechtigkeit sollen Fahrzeuge mit hohem Energieverbrauch stärker belastet werden. Hierbei ist es wichtig, dass Fahrzeuge mit verschiedenen Antriebsarten gleichbehandelt werden. Die Förderung einzelner Antriebsarten soll nicht mehr über die MFZ-Steuer erfolgen, sondern über die Förderung der Ladeinfrastruktur (für weitere Ausführungen zur Aufhebung der Steuerbefreiung siehe auch Kapitel 2).

3.2 Neue Bemessungsgrundlage: Gewicht und Leistung

Die aktuelle MFZ-Steuer ist nach Gewicht und Hubraum¹⁹ ausgestaltet und befreit Fahrzeuge mit einem fossilfreien Antrieb sowie Gas- und Hybridantriebe. Mit der vorliegenden Gesetzesvorlage soll dies geändert werden und für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder soll neu das Gesamtgewicht und die Leistung gemäss Fahrzeugausweis die Bemessungsgrundlage für die MFZ-Steuer bilden. Parallel dazu soll die heutige

¹⁹ Der Hubraum bildet gemäss Art. 10 Abs. 1 Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer, LGBl. 1994 Nr. 78, nur für Motorräder und Kleinmotorräder die Bemessungsgrundlage.

Steuerbefreiung für Elektro- und Hybridfahrzeuge abgeschafft werden. Da batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge aufgrund des Gewichts der Batterie schwerer sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, wird bei der Steuerberechnung von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine Reduktion des Fahrzeuggewichts erfolgen²⁰. Dasselbe soll für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb gelten.

Im Rahmen der Ausarbeitung der neuen Bemessungsgrundlage wurden verschiedene Möglichkeiten von Bemessungsgrundlagen evaluiert.²¹ Dabei wurde erkannt, dass eine Besteuerung nach Gesamtgewicht nach wie vor richtig und einfach erhebbar ist. Eine Differenzierung nach CO₂ ist schwierig, weil für ältere Fahrzeuge keine Daten vorhanden sind. Eine Differenzierung nach Hubraum ist nicht zweckmässig, da für Elektromotoren der Hubraum nicht relevant ist. Um aber auch leichtere Fahrzeuge mit hohem Stromverbrauch verursachergerechter zu besteuern, bietet sich eine zusätzliche Differenzierung nach Leistung an. Diese ist, analog zum Gewicht, ebenfalls einfach zu erheben und korreliert mit dem Energieverbrauch. Die Leistung korreliert grundsätzlich auch mit dem Preis des Fahrzeugs. Vor allem Familien beanspruchen zwar grössere (und damit auch schwerere) Fahrzeuge, können aber auch mit weniger Leistung auskommen. Zudem kann mit dem Einbezug der Leistung auch indirekt Einfluss auf den Energieverbrauch genommen werden. Damit steigt der Anreiz, leichte und weniger leistungsstarke Fahrzeuge zu kaufen. Dies wirkt sich auch positiv auf die Reichweite von batteriebezogenen

²⁰ Ab 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 soll für die Steuerberechnung ein Abzug von 50 Prozent des Gesamtgewichts und ab 1. Januar 2030 soll ein Abzug von 20 Prozent des Gesamtgewichts eingeführt werden.

²¹ Hinsichtlich der Bemessungsgrundlagen für MFZ-Steuer können verschiedene Ansätze wie etwa Strassenverschleiss, Klima und Gesundheit oder das Verursacherprinzip verfolgt werden. So wurden in der Kategorie Strassenverschleiss das Gewicht, der Platzbedarf oder die Anzahl Sitzplätze untersucht. Bei der Kategorie Klima und Gesundheit wurde der CO₂-Ausstoss, die Leistung, der Hubraum, Energieeffizienzklasse, Lärm und Fahrzeugalter als Bemessungsgrundlage evaluiert. Im Rahmen des Verursacherprinzips wurden etwa die gefahrenen Kilometer, der effektive Verbrauch, die Anzahl Fahrzeuge oder Anzahl Nutzer pro Fahrzeug in Betracht gezogen. Siehe hierzu die Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System, Nr. 95/2022, S. 73.

Fahrzeugen aus. Leistungsschwächere Fahrzeuge brauchen eine kleinere Batterie und sparen so auch Gewicht.²² Die folgenden beiden Abbildungen 2 und 3 zeigen den heutigen Bestand nach diesen beiden Kriterien. Sie machen deutlich, dass es zwar eine Korrelation gibt, die Streuung aber deutlich sichtbar ist, was eine Koppelung der beiden Bemessungsgrundlagen rechtfertigt.

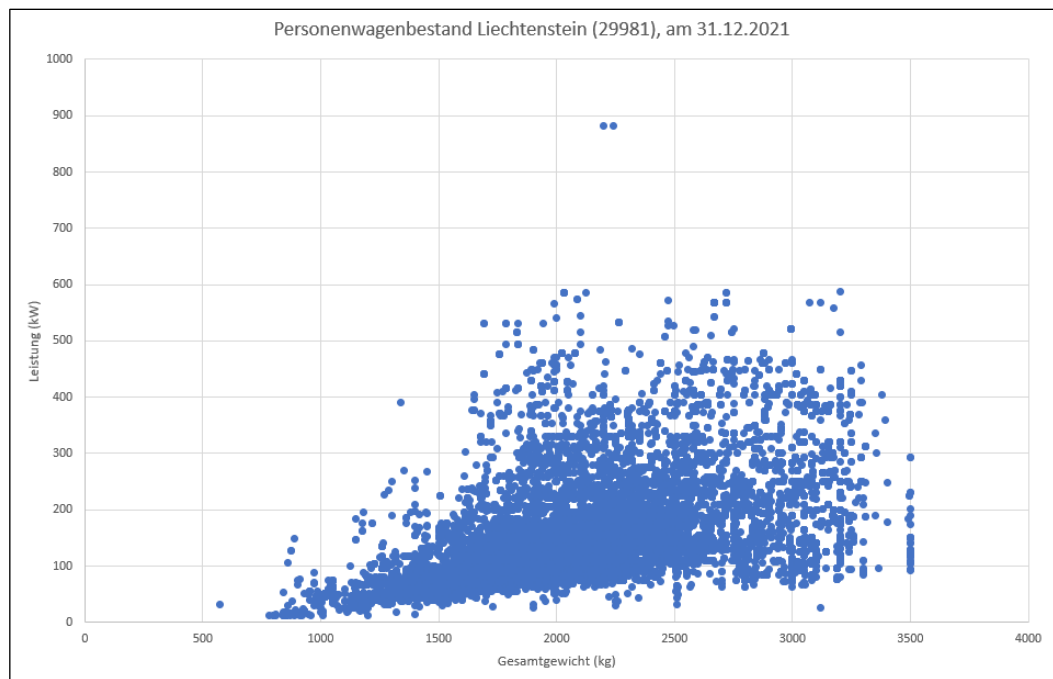


Abbildung 2: Aktuelle Verteilung des PW Fahrzeugsparks in Liechtenstein nach Gewicht und Leistung,
Quelle: Amt für Statistik

²² Dabei ist anzufügen, dass batteriebetriebene Fahrzeuge aufgrund des Batteriegewichts schwerer sind als vergleichbare fossil betriebene Fahrzeuge.

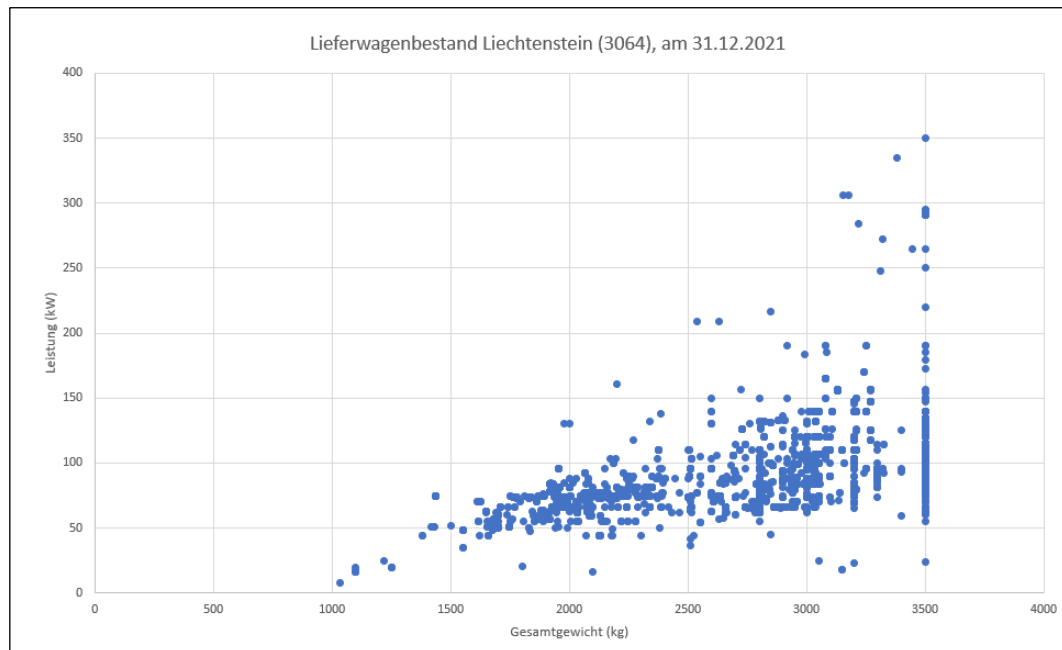


Abbildung 3: Aktuelle Verteilung des Lieferwagen-Fahrzeugsparks in Liechtenstein nach Gewicht und Leistung, Quelle: Amt für Statistik

Es ist zweckmässig, einen zweiteiligen Tarif für die beiden Bemessungsgrundlagen einzuführen, das heisst es soll ein Teiltarif in Abhängigkeit des Gewichts und ein Teiltarif in Abhängigkeit der Leistung erhoben werden.

Im Zentrum für die Umgestaltung und den Einbezug einer leistungsabhängigen Bemessungsgrundlage stehen die Personenwagen und die Lieferwagen, also diejenigen Fahrzeuge, die nicht LSVA-pflichtig sind. Bei den LSVA-pflichtigen schweren Fahrzeugen steht weiterhin eine Differenzierung nach Gewicht im Zentrum.

Illustrative Beispiele für Personen- und Lieferwagen

Die Höhe der MFZ-Steuer für PW ist aktuell vom maximalen Gewicht abhängig. Es ist ein Minimaltarif von CHF 114 zu zahlen (siehe dazu untenstehende Abbildung 4 mit der Visualisierung der heutigen MFZ-Steuer für Personenwagen bzw. Lieferwagen). Mit zunehmendem Gewicht steigt die Höhe der MFZ-Steuer linear an.

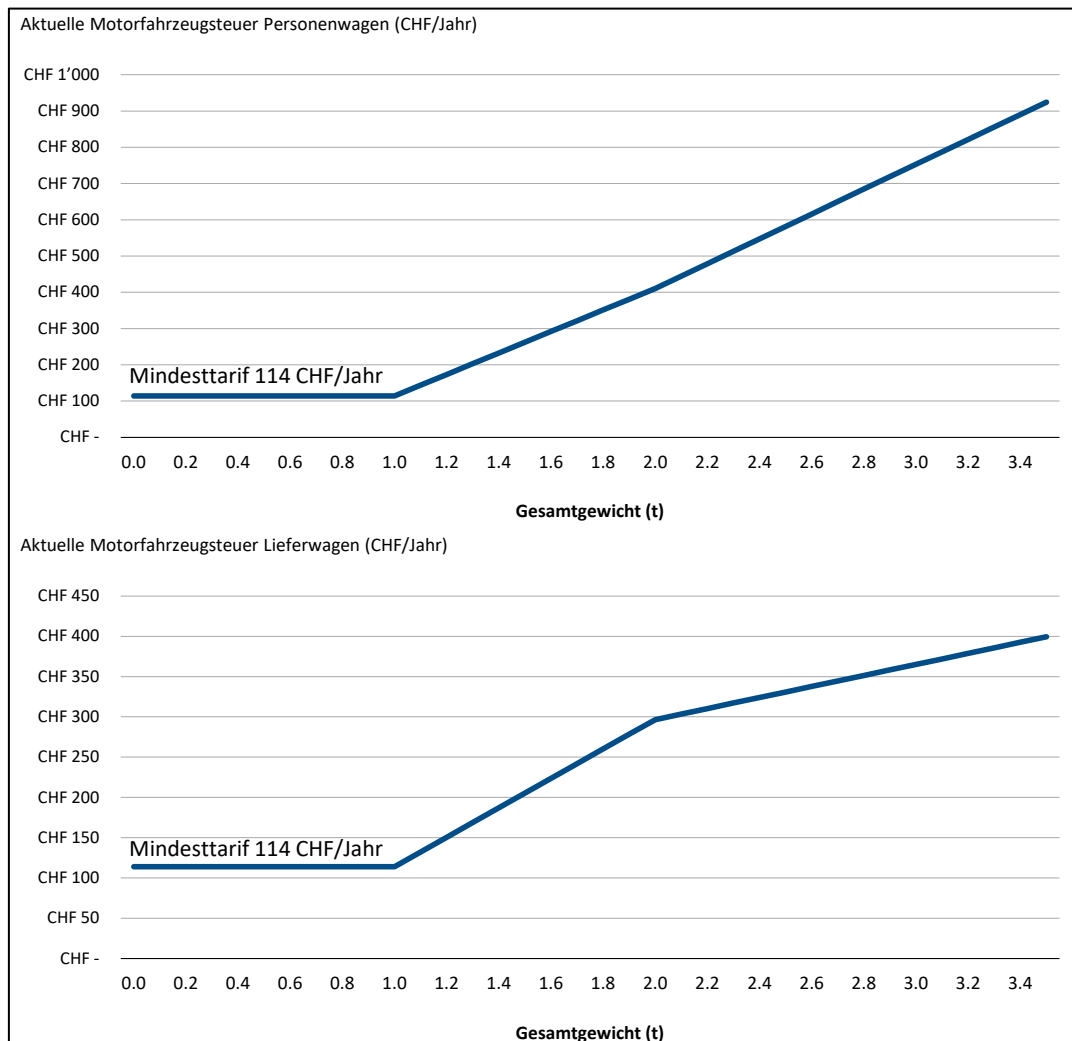


Abbildung 4: Aktuelle Höhe der MFZ-Steuer nach dem Gewicht der Personen- und Lieferwagen in Liechtenstein.

Für die illustrativen Beispielrechnungen mit einem zweiteiligen Tarif (Gewicht, Leistung) gelten folgende Voraussetzungen:

- Es zahlen alle Fahrzeuge MFZ-Steuer unabhängig der Antriebstechnologie;
- Rund die Hälfte der heutigen Einnahmen aus der MFZ-Steuer wird aus dem Teiltarif gemäss maximalem Gewicht und die andere Hälfte basierend auf der maximalen Leistung (kW) des Fahrzeugs erhoben.
- Es gilt weiterhin ein Minimaltarif. Dieser beträgt insgesamt CHF 114. Fahrzeuge bis zu einem Gewicht von einer Tonne zahlen für den Gewichts-Tarif

CHF 57. Fahrzeuge bis zu einer Leistung von 60 kW zahlen für den Leistungstarif CHF 57.

- Die Tarife steigen wie heute linear mit steigendem Gewicht bzw. steigender Leistung an.
- Insgesamt sollen keine signifikanten Mehreinnahmen generiert werden. Das Einnahmenniveau der MFZ-Steuer soll wieder dem Höchstwert aus dem Jahr 2019 unter Berücksichtigung eines Wachstums des Fahrzeugbestands angeglichen werden.

Die nachfolgende Abbildung 5 sowie die dazugehörige Tabelle 2 zeigen für die meistverkauften PW-Modelle unterschiedlicher Klassen illustrativ die Höhe der heutigen MFZ-Steuer sowie diejenige gemäss vorliegender Vorlage. Für jedes PW-Modell sind in der Abbildung der heutige Tarif (blau) und der künftige Tarif (rot) dargestellt. Mit einem zweiteiligen Tarif unter Berücksichtigung des Gewichts und der Leistung würde beispielsweise ein Bugatti Veyron aufgrund der sehr hohen Leistung künftig eine MFZ-Steuer in Höhe von rund CHF 1'555 zahlen, was einer Erhöhung von mehr als 200% entspricht. Hingegen würden leichte, leistungsschwache Fahrzeuge eine tiefere MFZ-Steuer zahlen. Zum Beispiel zahlt ein Fiat 500 heute eine MFZ-Steuer in Höhe von CHF 233 und würde künftig bei Berücksichtigung der Leistung eine MFZ-Steuer in Höhe von CHF 199 (-15%) zahlen. E-Fahrzeuge wie der Audi Q8 e-Tron, Tesla Model 3 oder der Renault Zoe Elektro werden neu besteuert, d.h. sie zahlen neu eine MFZ-Steuer. Die Höhe der MFZ-Steuer der Elektrofahrzeuge hängt von ihrem jeweiligen Gewicht und ihrer Leistung ab. Tabelle 2 zeigt dabei auf, dass die drei beispielhaften Elektrofahrzeuge, welche sich bezüglich ihres Gewichts und ihrer Leistung stark unterscheiden, jeweils eine tiefere MFZ-Steuer entrichten als ihr gewichts- und leistungsmässiges Pendant mit einem reinen Verbrennungsmotor.

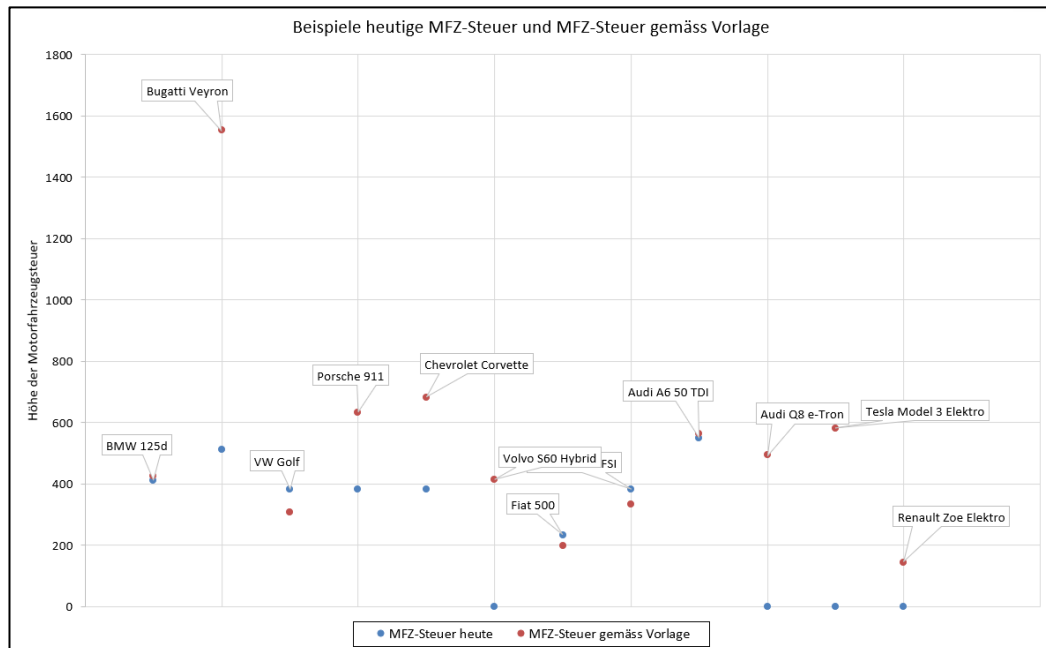


Abbildung 5: Aktuelle und zukünftige Höhe der MFZ-Steuer der meistverkauften PW-Modelle.

Fahrzeug	Gewicht (kg)	Leistung (kW)	MFZ-Steuer (CHF) (heute) ²³	MFZ-Steuer (CHF) (gemäss Vorlage) ²⁴
BMW 125d	1'980	160.0	411	424
Bugatti Veyron	2'240	882.0	513	1'555
VW Golf	1'880	92.0	381	306
Porsche 911	1'885	309.0	381	632
Chevrolet Corvette	1'840	343.0	381	683
Volvo S60 Hybrid	2'500	233.0	0	414
Fiat 500	1'370	73.5	233	199
Audi A3 35 TFSI	1'835	110.0	381	333
Audi A6 50 TDI	2'325	210.0	548	563
Audi Q8 e-Tron	3'170	250.0	0	495
Tesla Model 3 Elektro	2'400	350.0	0	581
Renault Zoe Elektro	2'000	80.0	0	144

Tabelle 2: Aktuelle und zukünftige Höhe der MFZ-Steuer der meistverkauften PW-Modelle.

²³ Heute erfolgt die MFZ-Steuerberechnung für Personenwagen nach Gewicht.

²⁴ Gemäss Vorlage erfolgt die MFZ-Steuerberechnung für Personenwagen nach Gewicht und Leistung, wobei die Daten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf der Gewichtsreduktion von 50% basieren.

Zur Veranschaulichung der MFZ-Steuer für Lieferwagen zeigt die nachfolgende Tabelle 3 sechs Beispiele. Bei den Beispielen variiert das Gewicht der Lieferwagen zwischen 2'500 kg und 3'500 kg sowie die Leistung zwischen 60 kW und 150 kW. Die Beispiele zeigen, dass die MFZ-Steuer für Lieferwagen, welche gemäss vorliegender Vorlage ebenfalls auf die beiden Bemessungsgrundlagen Gewicht und Leistung angepasst werden soll, im Durchschnitt unverändert bleibt. Leistungsschwache Lieferwagen werden im Vergleich zu heute leicht billiger, während leistungsstarke Lieferwagen leicht teurer werden.

Fahrzeug	Gewicht (kg)	Leistung (kW)	MFZ-Steuer (CHF) (heute) ²⁵	MFZ-Steuer (CHF) (gemäss Vorlage) ²⁶
Beispiel Lieferwagen 1	3'500	60.0	399	389
Beispiel Lieferwagen 2	3'500	107.0	399	396
Beispiel Lieferwagen 3	3'500	120.0	399	409
Beispiel Lieferwagen 4	3'000	120.0	365	354
Beispiel Lieferwagen 5	2'500	90.0	331	279
Beispiel Lieferwagen 6	2'500	150.0	331	329

Tabelle 3: Aktuelle und zukünftige Höhe der MFZ-Steuer von sechs beispielhaften Lieferwagen.

Zuletzt soll gemäss vorliegender Vorlage auch die Bemessungsgrundlage bei den Motorrädern angepasst werden. Hier zeigt sich dieselbe Logik, wie bei den Lieferwagen. Über alle Motorräder hinweg bleiben die MFZ-Steuern unverändert. Leistungsschwächere Motorräder werden dabei billiger, während leistungsstärkere Motorräder im Vergleich zu heute teurer werden.

Fahrzeug	Gewicht (kg)	Leistung (kW)	MFZ-Steuer (CHF) (heute) ²⁷	MFZ-Steuer (CHF) (gemäss Vorlage) ²⁸
Beispiel Motorrad 1	270	2.3	57	57

²⁵ Die MFZ-Steuer für Lieferwagen berechnet sich heute nach Gewicht.

²⁶ Die MFZ-Steuer für Lieferwagen berechnet sich gemäss Vorlage nach Gewicht und Leistung.

²⁷ Die MFZ-Steuer für Motorräder berechnet sich heute nach Hubraum.

²⁸ Die MFZ-Steuer für Motorräder soll gemäss Vorlage nach Gewicht und Leistung berechnet werden.

Beispiel Motorrad 2	275	7.1	68	57
Beispiel Motorrad 3	340	15.8	80	67
Beispiel Motorrad 4	340	28.0	114	91
Beispiel Motorrad 5	455	112.0	194	259
Beispiel Motorrad 6	526	68.0	262	171

Tabelle 4: Aktuelle und zukünftige Höhe der MFZ-Steuer von sechs beispielhaften Motorrädern.

Vergleich der Bemessungsgrundlagen mit Schweizer Kantonen

In der Schweiz obliegt die Besteuerung von Motorfahrzeugen den Kantonen, sie verfügen über die entsprechende Steuerhoheit. Die Kantone können nicht nur die Bemessungsgrundlage, sondern auch die Tarifausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer eigenhändig bestimmen. Eine Folge davon sind verschiedene kantonale Motorfahrzeugsteuersysteme. Die Unterschiede beziehen sich sowohl auf die Ausgestaltung, konkret die Bemessungsgrundlage, als auch auf die Höhe der Steuern. Die unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen sind in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich:

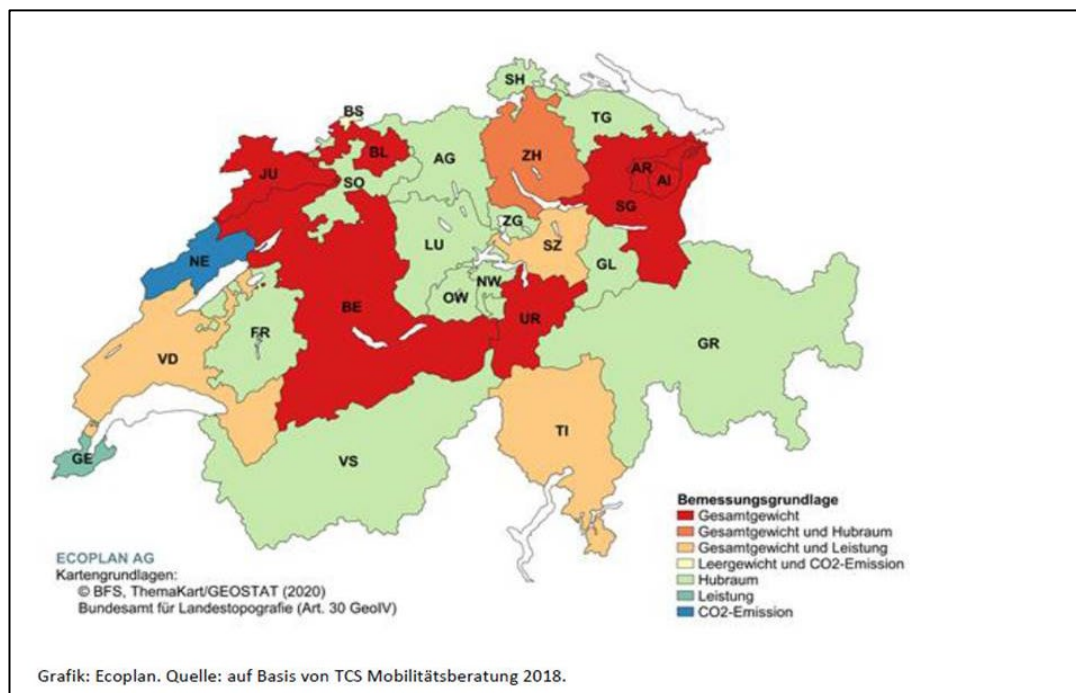


Abbildung 6: Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen nach Kantonen²⁹

Wie die Abbildung zeigt, haben drei Kantone (Tessin, Waadt und Schwyz) analog zur gegenständlichen Vorlage das Gesamtgewicht und die Leistung als Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer.

Im Kanton St. Gallen sollen die Strassenverkehrssteuern für Personenwagen neu auf der Grundlage des Gesamtgewichts sowie der Leistung berechnet werden. Gegenüber heute sollen Elektrofahrzeuge nicht mehr von der Steuer befreit werden. Die Steuer für Elektrofahrzeuge soll mit einer Reduktion des Gesamtgewichts um 10% (Gewichtsreduktion) reduziert werden. Es ist kein Anreizsystem geplant. Alle Fahrzeugarten neben den Personenwagen sollen weiterhin nur nach dem Gesamtgewicht besteuert werden. Die durchschnittliche Steuer pro Fahrzeug soll nicht höher sein als jene der heutigen Steuer. Die Regierung entschied am 22.3.2022 über die verschiedenen Varianten, welche sich nun bis Ende 2022 in der

²⁹ Grafik: Ecoplan. Quelle: auf Basis von TCS Mobilitätsberatung 2018.

Vernehmlassung befinden. Bis Ende 2023 entscheidet die Regierung zu Handen des Kantonsrats über die definitive Variante zur neuen Strassenverkehrssteuer. Der Kantonsrat berät und entscheidet 2024, so dass die neue Steuer 2025 eingeführt werden kann.

3.3 Abgabe für überhohen CO₂-Ausstoss

Wie in Kapitel 1 ausgeführt, wurde vom Landtag im Rahmen der Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System³⁰, die Forderung geäussert, den CO₂-Ausstoss als Bemessungsgrundlage bei der Weiterentwicklung der MFZ-Steuer in Liechtenstein angemessen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der CO₂-Ausstoss für ältere Fahrzeuge nicht vorliegt, dies im Unterschied zur vorgeschlagenen neuen Bemessungsgrundlage Gewicht und Leistung. Entsprechend kann der CO₂-Ausstoss sinnvollerweise nur für Neufahrzeuge bzw. Erstzulassungen einbezogen werden. Die Berücksichtigung von CO₂ soll vor allem eine Anreizwirkung erzeugen. Deshalb braucht es nicht den CO₂-Ausstoss als zusätzliche Bemessungsgrundlage, sondern eine Ergänzung der beiden Bemessungsgrundlagen Gewicht und Leistung mit CO₂ als spezifischen Anreiz. Diese Anreizwirkung soll mit der Einführung eines neuen Art. 12b im Motorfahrzeugsteuergesetz erzeugt werden, welcher ab 2025 bei der Erstzulassung eines Personenwagens in Liechtenstein eine Abgabe für den CO₂-Ausstoss vorsieht, sofern bestimmte Grenzwerte für den CO₂-Ausstoss überschritten werden.

So soll bei der Erstzulassung eines Fahrzeugs in Liechtenstein ab dem 1. Januar 2025 für den CO₂-Ausstoss des Fahrzeugs in Höhe von 82 g CO₂/km eine Abgabe von 2'000 Franken und für jedes weitere g CO₂/km zusätzlich eine Abgabe von 10

³⁰ Bericht und Antrag Nr. 95/2022.

Franken erhoben werden. Die Abgabe gilt für die Erstzulassung von Neu- und Occasionsfahrzeugen in Liechtenstein.

Die Abgabe für den CO₂-Ausstoss bezieht sich nur auf Personenwagen. Gewerbebetriebe sollen von dieser Massnahme nicht betroffen sein, weshalb Lieferwagen und Kleinbusse von dieser neuen Abgabe ausgenommen werden.

Praxis Schweiz

Der Einbezug von CO₂ ist sowohl auf Bundes- wie auch auf kantonaler Ebene relevant:

- Auf Bundesebene wird die Automobilsteuer beim Import von Neufahrzeugen erhoben. Sie ist eine reine Wertsteuer (4% vom Kaufpreis).³¹ Eine Differenzierung nach CO₂ steht nicht zur Debatte. Bei der LSVA wird eine zukünftige Differenzierung nach CO₂-Ausstoss in Erwägung gezogen. Momentan sind Fahrzeuge mit ausschliesslichem E-Antrieb von der LSVA vollständig befreit, wobei die geplante Revision des CO₂-Gesetzes eine Befristung dieser Befreiung bis 2030 vorsieht. Diese Regelungen gelten auch für Liechtenstein.
- In der Schweiz und Liechtenstein gelten analog zur EU CO₂-Emissionsvorschriften (Flottenzielwerte) für neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Die EU-Flottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge gelten bislang

³¹ Vom 5. April 2023 bis 12. Juli 2023 läuft in der Schweiz ein Vernehmlassungsverfahren zur Änderung der Automobilsteuerverordnung (AStV; SR 641.511). Der Bund erhebt bei der Einfuhr und bei der Herstellung im Inland von Automobilen für den Personen- oder Warentransport eine Automobilsteuer in der Höhe von 4 Prozent des Fahrzeugwertes. Elektroautomobile sind gemäss Automobilsteuergesetz seit der Einführung der Automobilsteuer im Jahr 1997 von der Steuer befreit. Der Bundesrat verfolgte mit der Steuerbefreiung insbesondere das Ziel, marktwirtschaftliche Anreize für die Entwicklung der Elektromobilität zu geben. In den letzten Jahren hat bei der Elektromobilität ein deutliches Wachstum eingesetzt. Von 2018 bis 2022 hat sich die Anzahl der jährlich importierten steuerbefreiten Elektroautomobile fast versechsfacht. Zudem hat eine Annäherung der Preise stattgefunden. Die Steuerbefreiung als Förderinstrument ist daher aus Sicht des Bundesrates nicht mehr notwendig, da sich die Elektromobilität auch ohne Fördermassnahmen durchsetzen wird. Die AStV soll daher dahingehend geändert werden, dass die Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer auf den 1. Januar 2024 aufgehoben wird.

nicht. Erstmals zum Verkehr zugelassene Personenwagen (PW) dürfen ab 2021 nach WLTP³² (neuer Messzyklus) im Durchschnitt maximal 118 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, erstmals zugelassene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) maximal 186 g CO₂/km. Diese Zielwerte entsprechen den bisher auf Basis des NEFZ³³-Messverfahrens angewendeten Zielen von 95 Gramm pro Kilometer für neue Personenwagen und 147 Gramm pro Kilometer für neue LNF. Auf Basis dieser Zielwerte muss die Flotte jedes Importeurs eine individuelle Zielvorgabe einhalten. Überschreitet er diese, wird eine Sanktion fällig. Pro PW beträgt diese CHF 117. Für das Jahr 2021 belaufen sich die Einnahmen aus Sanktionen auf 36 Mio. CHF (CH und FL). Der Anteil für Liechtenstein beträgt CHF 255'000.

- Auf kantonaler Ebene sind die Diskussionen um Berücksichtigung von CO₂ als Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer heterogen. Ökologische Kriterien sind in der Regel als Bonus ausgestaltet, d.h. es gibt Rabatte für Fahrzeuge mit niedrigem CO₂-Austoss bzw. alternative Fahrzeuge. In verschiedenen Kantonen ist die Diskussion angelaufen, wie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben stärker zur Kasse gebeten werden sollen.
- Generell ist zu beachten: E-Fahrzeuge zahlen auch keine Mineralölsteuer. Dies soll auf nationaler Ebene mit der Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe (Ersatzabgabe) für alternativ angetriebene Fahrzeuge kompensiert werden. Diese soll nach Gewicht und Motorleistung differenziert werden. Eine Differenzierung nach den CO₂-Emissionen ist nicht beabsichtigt. Eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage (Entwurf Botschaft) soll im Jahr 2024 ausgearbeitet werden. Ziel ist es aktuell, dass die Ersatzabgabe für Fahrzeuge, die nicht ausschliesslich Treibstoffe einsetzen, die der

³² Worldwide Harmonized Light Vehicle Test.

³³ Neuer Europäischer Fahrzyklus.

Mineralölsteuer und dem Zuschlag unterliegen, ab dem Jahr 2030 eingeführt wird.

3.4 Förderung von Elektroladestationen

Parallel zur Abschaffung der Steuerbefreiung der Elektrofahrzeuge soll mit dieser Vorlage eine gesetzlich verankerte und befristete Förderung von Elektroladestationen geschaffen werden. Dadurch soll die Elektromobilität neu nicht mehr über die Subventionierung des eigentlichen Fahrzeugs, sondern über die Infrastruktur indirekt gefördert werden. Hierfür ist eine Abänderung des Gesetzes über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG) notwendig.

Es ist vorgesehen, dass im EEG ein neuer Artikel eingefügt wird, in welchem die Förderung von Elektroladestationen an den Parkplatz geknüpft wird und nicht an die Anschaffung eines (Occasion-)Elektrofahrzeugs. Pro Parkplatz sollen maximal CHF 2'000 gefördert werden. Die eigentliche Förderhöhe ist abhängig von der Art der zu installierenden Ladestation und wird analog anderen Förderungen im Energiebereich – beispielsweise Photovoltaikanlagen (siehe Art. 13 EEG) – in der dem EEG zugehörigen Verordnung zu definieren sein. Antragstellende sollen die Eigentümerinnen oder Eigentümer sowie Stockwerkeigentümergeinschaften sein. Die Zielgruppe bzw. die schlussendlichen Nutzniesserinnen und Nutzniesser der Förderungen sollen deswegen insbesondere Mieterinnen und Mieter oder Stockwerkeigentümerinnen und Stockwerkeigentümer sein. Insbesondere bei Mieterinnen und Mieter zeigt sich, dass die fehlende Ladeinfrastruktur beim Mietobjekt heute ein Hindernis zur Anschaffung eines Elektrofahrzeugs ist. Die vorgeschlagene Förderung soll Anreize schaffen, dass Eigentümerinnen und Eigentümer von vermieteten Liegenschaften die Parkplätze der entsprechenden Liegenschaften mit Ladeinfrastruktur ausstatten.

Die Einführung dieser neuen Förderung würde für das Land, bei angenommenen 400 geförderten Parkplätzen pro Jahr und einer angenommen mittleren Förderung von CHF 500 pro Parkplatz, jährliche Kosten in Höhe von ca. CHF 200'000 bedeuten. Im vorliegenden Gesetzesvorschlag ist vorgesehen, die Förderung von Elektroladestationen bis zum Jahr 2030 zu befristen.

Dies Förderung von Elektroladestationen ist auch in der Klimastrategie 2050 vorgesehen.³⁴

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

4.1 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer

Zu Art. 4 Bst. d und e

Art. 4 legt fest, welche Fahrzeuge von den MFZ-Steuern befreit sind. In Bst. d steht, dass Solar- und Elektrofahrzeuge sowie Hybrid-Fahrzeuge steuerbefreit sind. In Bst. e wird festgehalten, dass Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden, keine MFZ-Steuern zahlen müssen. Mit der vorliegenden Gesetzesänderung werden die Bst. d und e aufgehoben, sodass Solar- und Elektrofahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge und mit Erdgas betriebene Fahrzeuge nicht mehr steuerbefreit sind.³⁵ Die Gründe für die Abschaffung der Steuerbefreiung dieser Fahrzeuge werden in den vorangegangenen Kapiteln 1., 2. und 3.1 detailliert beschrieben.

³⁴ Siehe Klimastrategie 2050 S. 30: Bis 2030 soll die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität vollständig ausgebaut sein – im privaten wie auch im öffentlichen Bereich. Ergänzend zur Energiestrategie 2030 sieht die Klimastrategie 2050 u.a. die Pflicht zur Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Mehrfamilienhäusern vor.

³⁵ Gemäss Fahrzeugbestand per 30.06.2022 gibt es keine Solarfahrzeuge und 46 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb sowie weitere 34 Fahrzeuge mit Erdgas- und Benzinantrieb.

Zu Art. 10 Abs. 1 und 3a

In Art. 10 sind die Bemessungsgrundlagen für die MFZ-Steuerberechnung festgelegt.

Abs. 1 hält fest, dass der Hubraum die Bemessungsgrundlage für Motorräder und Kleinmotorräder bildet. Diese Bestimmung wird mit der gegenständlichen Gesetzesänderung aufgehoben. Motorräder und Kleinmotorräder sind die einzigen Fahrzeuge, die den Hubraum als Bemessungsgrundlage für die MFZ-Steuer haben. Für Motorräder und Kleinmotorräder soll zukünftig wie bei anderen Fahrzeugen gemäss Abs. 3a das Gesamtgewicht und die Leistung gemäss Fahrzeugausweis die Bemessungsgrundlage bilden.

In Abs. 3a wird neu eingeführt, dass für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder das Gesamtgewicht und die Leistung gemäss Fahrzeugausweis gemeinsam die Bemessungsgrundlage bilden.

Bei allen Fahrzeugarten (Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder), die Gesamtgewicht und Leistung als Bemessungsgrundlage haben, werden die jeweiligen Steuerberechnungen zusammengerechnet.

Zu Art. 11

Art. 11 wird gestrichen, da Motorräder und Kleinmotorräder nicht mehr nach Hubraum, sondern nach Gesamtgewicht und Leistung gemäss Fahrzeugausweis besteuert werden.

Zu Art. 12 Abs. 1, 2 und 7

In Art. 12 wird die Höhe der Besteuerung nach Gewicht festgelegt.

Abs. 1 zeigt bisher die Höhe der Besteuerung von Personenwagen auf. Neu wird dieser Absatz mit Motorrädern und Kleinmotorrädern ergänzt, da sich die Bemessungsgrundlage für diese Fahrzeuge von Hubraum zu Gewicht und Leistung verändert. Motorräder und Kleinmotorräder unterstehen neu den gleichen Steuersätzen wie Personenwagen.

Die Höhe der Steuersätze für das Gewicht wird mit der vorliegenden Gesetzesvorlage stark reduziert.

Für **Personenwagen, Motorräder und Kleinmotorräder** gemäss Abs. 1 Bst. a und b verändert sich die Jahressteuer für das Gesamtgewicht wie folgt:

bisher	bis 1000 kg (Bst. a)	von 1001 bis 2000 kg (Bst. b)	ab 2001 kg (Bst. c)
	CHF 114.10	CHF 29.65 pro 100 kg	34.25 pro 100 kg

neu	bis 1000 kg (Bst. a)	ab 1001 kg (Bst. b)
	CHF 57	CHF 16 pro 100 kg

Für **Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen** gemäss Abs. 2 Bst. a und b verändert sich die Jahressteuer für das Gesamtgewicht wie folgt:

bisher	bis 1000 kg (Bst. a)	von 1001 bis 2000 kg (Bst. b)	ab 2001 kg (Bst. c)
	CHF 114.10	CHF 18.25 pro 100 kg	6.85 pro 100 kg

neu	bis 1000 kg (Bst. a)	ab 1001 kg (Bst. b)
	CHF 57	CHF 11 pro 100 kg

Abs. 1 Bst. c und Abs. 2 Bst. c werden aufgehoben, da sie die Jahressteuer ab 2001 kg regeln und diese Kategorie neu entfällt.

Hinsichtlich der Höhe der Jahressteuer soll weiterhin ein Minimaltarif gelten. Dieser soll wie bisher insgesamt CHF 114 betragen. So zahlen Fahrzeuge bis 1000 kg Gesamtgewicht für den Gewichts-Tarif CHF 57. Hinzu kommt gemäss dem neuen Art. 12a der Leistungs-Tarif, welcher für Fahrzeuge bis zu einer Leistung von 60 kW einen Steuersatz von CHF 57 vorsieht.

Da batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen aufgrund des Gewichts der Batterie schwerer sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, erfolgt bei der Steuerberechnung von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine Reduktion des Fahrzeuggewichts von pauschal 20 Prozent. Diese Gewichtsreduktion soll auch für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb gelten. Dies widerspiegelt sich in Abs. 7, welcher festhält, dass für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb bei der Steuerberechnung 20 Prozent des Gesamtgewichts in Abzug gebracht werden.

Um die Anreizwirkung zur Anschaffung eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb in den nächsten Jahren aufrecht zu erhalten, wird der Gewichtsabzug für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bis Ende 2029 bei 50 Prozent liegen. Dies ist in den Übergangsbestimmungen (Art. 19a Abs. 2) festgehalten. Die Besteuerung der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb mit einem Gewichtsabzug von 20 Prozent wird somit erst ab 1. Januar 2030 wirksam.

Die vorliegende Gesetzesvorlage, welche einen Gewichtsabzug von 50 bzw. 20 Prozent für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge vorsieht, trägt auch Fahrzeugen mit Hybridantrieb, welche über zwei Antriebssysteme verfügen, Rechnung. Dadurch, dass bei Hybridfahrzeugen, der batterieelektrische Motor kleiner und

somit auch leichter ist als bei reinen Elektrofahrzeugen, ist der vorgesehene Gewichtsabzug von 50 bzw. 20 Prozent des Gesamtgewichts verhältnismässig.

Zu Art. 12a

Art. 12a wird neu eingefügt, um die Besteuerung der Fahrzeuge nach Leistung aufzunehmen. In Abs. 1 werden die Steuersätze für die Jahressteuer von Personenwagen definiert. In Abs. 2 wird die Höhe der Jahressteuer für Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen festgelegt. Gemäss Abs. 3 wird die Jahressteuer für Motorräder und Kleinmotorräder festgeschrieben, welche ab zwölf kW zwei Franken pro kW beträgt.

Die für die Leistung der Fahrzeuge berechneten Jahressteuern werden mit dem Jahressteuertarif für das Gesamtgewicht gemäss Art. 12 zusammengerechnet.

Damit der Minimaltarif für die MFZ-Steuer weiterhin bei CHF 114 bleibt, wird für die Leistungsbesteuerung von Personenwagen bis 60 kW ein Tarif von CHF 57 definiert. Somit beträgt die Motorfahrzeugsteuer für einen leichten Kleinwagen mit wenig Leistung weiterhin CHF 114 pro Jahr.

Abs. 4 dieses Artikels bestimmt, dass die Leistung jeweils auf das nächste ein kW aufgerundet wird.

Zu Art. 12b

Mit diesem Artikel wird neu eine Abgabe für den CO₂-Ausstoss von Personenwagen eingeführt. Es ist vorgesehen, dass bei der erstmaligen Zulassung von Personenwagen in Liechtenstein eine Abgabe für den CO₂-Ausstosses des Fahrzeugs zu entrichten ist. Die Abgabe ist sowohl bei der erstmaligen Zulassung eines Neuwagens als auch bei der erstmaligen Zulassung eines Occasionsfahrzeugs in Liechtenstein fällig. Die Abgabe ist ab 1. Januar 2025 bei einem Ausstoss von 82 g CO₂/km zu entrichten und beträgt CHF 2000. Für jedes weitere g CO₂/km werden CHF 10 erhoben (siehe hierzu die Übergangsbestimmung Art. 19a Abs. 1).

Ab 1. Januar 2030 wird der Grenzwert zur Entrichtung einer CO₂-Abgabe auf 60 g CO₂/km herabgesetzt. Somit sind ab diesem Zeitpunkt bei der erstmaligen Zulassung eines Personenwagens in Liechtenstein CHF 2000 für den CO₂-Ausstoss des Fahrzeugs in Höhe von 60 g CO₂/km zu entrichten und für jedes weitere g CO₂/km CHF 10.

Bei dieser Abgabe handelt es sich um eine einmalige Zahlung bei der erstmaligen Zulassung eines Personenwagens in Liechtenstein. Wenn ein Fahrzeughalter ein Occasionsfahrzeug einlöst, das bereits einmal in Liechtenstein zugelassen war, ist somit keine CO₂-Abgabe zu entrichten.

Die Höhe der CO₂-Abgabe orientiert sich an den CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen der EU³⁶. Die Emissionsnormen sind als Reduktionsziele im Verhältnis zu den Zielvorgaben im Jahr 2021 festgelegt, die auf der Grundlage der für die WLPT-Emissionsprüfung³⁷ gemessenen CO₂-Emissionen berechnet werden.

Die Zielwerte ab 1. Januar 2021 sind 95g CO₂/km für Personenwagen. Das Minderungsziel ab 1. Januar 2025 gegenüber 2021 ist -15% für Personenwagen, was 82g CO₂/km entspricht. Und das Minderungsziel ab 1. Januar 2030 gegenüber 2021 liegt bei -37.5% für Personenwagen, was 60 g CO₂/km ergibt.

Der Wert des CO₂-Ausstosses des Personenwagens wird mittels einer Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) des Herstellers festgestellt. Falls der Wert des CO₂-Ausstosses nicht vorliegt, ist der Fahrzeughalter verpflichtet diesen nachzuweisen. Falls dieser Nachweis nicht erbracht wird, wird ersatzweise eine Abgabe in Höhe von CHF 5000 erhoben (Abs. 2).

³⁶ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung).

³⁷ WLPT=Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure. Dieses Prüfverfahren gilt seit 2017.

Bei älteren Fahrzeugen liegt der Wert des CO₂-Ausstosses nicht vor. Deshalb wird in Abs. 3 festgehalten, dass Personenwagen, deren Erstinverkehrssetzung gemäss Fahrzeugausweis mehr als 30 Jahre zurückliegt, keine CO₂-Abgabe zahlen müssen.

Zu Art. 19a

In diesem Artikel werden Übergangsbestimmungen eingeführt, welche abweichende Regelungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 festlegen.

In Abs. 1 wird festgehalten, wie hoch die CO₂-Abgaben gemäss Art. 12b Abs. 1 vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 sind. So sind für einen Personenwagen mit einem CO₂-Ausstoss von 82 g CO₂/km 2000 Franken und für jedes weitere g CO₂/km 10 Franken zu entrichten (Abs. 1).

In Abs. 2 dieser Übergangsbestimmungen wird festgehalten, dass vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 bei der Steuerberechnung von Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen, leichten Motorwagen, Motorrädern und Kleinmotorrädern mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb gemäss Art. 12 Abs. 7 50 Prozent des Gesamtgewichts in Abzug gebracht werden.

Zum Inkrafttreten

Diese Gesetzesänderung soll am 1. Januar 2025 in Kraft treten.

4.2 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG)

Zu Art. 3 Abs. 1 Bst. g und h

Damit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gefördert werden kann, muss diese in die förderwürdigen Massnahmen aufgenommen werden. Die Förderung der Ladeinfrastruktur wird in einen neuen Bst. h aufgenommen.

Aus legistischen Gründen verändert sich deshalb bei Bst. g der Punkt am Ende der Wortfolge zu einem Strichpunkt.

Zu Art. 13a

Mit Art. 13a wird ein neuer Artikel eingefügt, welcher die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge regelt. In Abs. 1 ist vorgesehen, dass an die Installation von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ein Förderbeitrag von höchstens 2000 Franken pro Parkplatz ausgerichtet wird.

Bei der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern muss oft eine Grundinstallation für mehrere Parkplätze finanziert werden, auch wenn vielleicht aktuell nur ein Parkplatz für ein Elektrofahrzeug benötigt wird. Diese Grundinstallation ermöglicht es aber, neuen Nutzern von Elektrofahrzeugen schnell und einfach auch eine Lademöglichkeit zu realisieren.

In Abs. 2 soll die Regierung die Möglichkeit erhalten, die Art der förderwürdigen Parkplätze, die Kriterien zur erneuerbaren Energieversorgung, die technischen Anforderungen und die Berechnung des Förderbeitrages mit Verordnung festzulegen. Dabei ist derzeit angedacht, auf Mehrfamilienhäuser (meist Mietverhältnisse) und Orte mit vielen Parkplätzen zu fokussieren, erneuerbaren Strom aus Eigenproduktion (Photovoltaikanlagen) oder entsprechende erneuerbare Stromprodukte zu setzen sowie technische Anforderungen wie beispielsweise ein Lastmanagement vorzuschreiben.

Zum Inkrafttreten und Ausserkrafttreten

Damit die Förderungen von Ladeinfrastruktur nur in einer Anfangsphase erfolgt ist auf das Jahr 2030 ein Ausserkrafttreten vorgesehen.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Die gegenständliche Vorlage wirft keine verfassungsmässigen Fragen auf.

6. AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Die Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung anhand der 17 Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals; SDGs) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Auswirkungen der gegenständlichen Vorlage auf die SDGs

<i>Betroffenes Ziel</i>	<i>Relevante Unterziele</i>	<i>Auswirkungen durch die Regierungsvorlage</i>
SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen	3.9	Ab dem Jahr 2025 soll eine bei der erstmaligen Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eine einmalige Abgabe auf den CO ₂ -Ausstoss des Fahrzeugs erhoben werden. Dadurch soll dem Kauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren entgegengewirkt werden. Die Reduktion von Autos mit Verbrennungsmotoren trägt zur Verringerung der Luftverunreinigung bei.
SDG 7 Bezahlbare und saubere Energie	7.a	Mit der geplanten Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge wird diesem Ziel entsprochen.
SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden	11.6	Wie bereits bei SDG 3 ausgeführt, führt die CO ₂ -Abgabe bei der Erstzulassung von Verbrennungsmotoren zur Verbesserung der

		Luftqualität und hat dementsprechend Auswirkungen auf dieses Ziel.
SDG 13 Massnahmen zum Klima- schutz	13.2	Aus klimapolitischer Sicht ist es wichtig, dass der Trend zur Anschaffung von Elektroautos auch nach der Aufhebung der Steuerbefreiung von Elektroautos weiterhin anhält. Liechtenstein hat in der Klimastrategie 2050 ³⁸ ambitionierte Ziele definiert, die unter anderem auch darauf abzielen, den CO ₂ -Ausstoss von Autos so rasch wie möglich zu reduzieren. Obwohl Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren ab 2035 in der EU verboten werden, ist es wichtig, dass bis zu diesem Zeitpunkt Anreize für ein klimabewusstes Kaufverhalten vorhanden sind, damit nicht noch viele Autos mit Verbrennungsmotoren neu zugelassen werden. Aus diesem Grund soll für Personenwagen bei der erstmaligen Zulassung in Liechtenstein eine einmalige Pauschalabgabe für den CO ₂ -Ausstoss eingeführt werden, sofern der CO ₂ -Ausstoss eines Fahrzeugs gewisse Werte übersteigt. Im Gegenzug soll jedoch die befristete Förderung von Elektroladestationen eingeführt werden. Dadurch soll die Elektromobilität weiterhin

³⁸ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Klimastrategie 2050, Nr. 120/2022.

		indirekt gefördert und Anreize zu einem klimabewussten Kaufverhalten geschaffen werden.
--	--	---

Es ist davon auszugehen, dass sich die Abänderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer und des Energieeffizienzgesetzes positiv auf die oben genannten SDG auswirken werden.

7. REGIERUNGSVORLAGEN

7.1 Gesetz über die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 14. September 1994 über die Motorfahrzeugsteuer, LGBl. 1994 Nr. 78, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 4 Bst. d und e

d) Aufgehoben

e) Aufgehoben

Art. 10 Abs. 1 und 3a

1) Aufgehoben

3a) Für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder bilden das Gesamtgewicht und die Leistung gemäss Fahrzeugausweis gemeinsam die Bemessungsgrundlage.

Art. 11

Aufgehoben

Art. 12 Abs. 1, 2 und 7

1) Die Jahressteuer für Personenwagen, Motorräder und Kleinmotorräder beträgt:

- a) bis 1 000 kg Gesamtgewicht: 57 Franken;
- b) ab 1 001 kg Gesamtgewicht: 16 Franken pro 100 kg.
- c) Aufgehoben

2) Die Jahressteuer für Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen beträgt:

- a) bis 1 000 kg Gesamtgewicht: 57 Franken;
- b) ab 1 001 kg Gesamtgewicht: 11 Franken pro 100 kg.
- c) Aufgehoben

7) Bei Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen, leichten Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb werden bei der Steuerberechnung 20 Prozent des Gesamtgewichts in Abzug gebracht.

Art. 12a

Besteuerung nach Leistung

1) Die Jahressteuer für Personenwagen beträgt:

- a) bis 60 kW: 57 Franken;
- b) ab 61 kW: 1.50 Franken pro kW.

2) Die Jahressteuer für Lieferwagen, Kleinbusse und leichte Motorwagen beträgt:

- a) bis 100 kW: 57 Franken;
- b) ab 101 kW: ein Franken pro kW.

3) Die Jahressteuer für Motorräder und Kleinmotorräder beträgt ab zwölf kW zwei Franken pro kW.

4) Die Leistung wird jeweils auf das nächste ein kW aufgerundet.

—
Art. 12b

Abgabe für CO₂-Ausstoss

1) Bei der erstmaligen Zulassung von Personenwagen in Liechtenstein wird eine Abgabe in Höhe von 2000 Franken für den CO₂-Ausstoss des Fahrzeugs von 60 g CO₂/km und für jedes weitere g CO₂/km eine Abgabe in Höhe von 10 Franken erhoben.

2) Liegt der Wert des CO₂-Ausstosses nicht vor, ist der Fahrzeughalter verpflichtet diesen nachzuweisen. Wird dieser Nachweis nicht erbracht, so wird ersatzweise eine Abgabe in Höhe von 5000 Franken erhoben.

3) Für Personenwagen, deren Erstinverkehrsetzung gemäss Fahrzeugausweis mehr als 30 Jahre zurückliegt, entfällt die Abgabe.

Art. 19a

Übergangsbestimmungen

1) Von 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 beträgt die Abgabe für den CO₂-Ausstoss gemäss Art. 12 Abs. 1 für 82 g CO₂/km 2000 Franken und für jedes weitere g CO₂/km 10 Franken.

2) Von 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 werden bei der Steuerberechnung von Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbussen, leichten Motorwagen, Motorräder und Kleinmotorräder mit Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieb gemäss Art. 12 Abs. 7 50 Prozent des Gesamtgewichts in Abzug gebracht.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2025 in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

7.2 Gesetz über die Abänderung des Gesetzes über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG)

Gesetz

vom ...

**über die Abänderung des Gesetzes über die Förderung der
Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien
(Energieeffizienzgesetz; EEG)**

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 24. April 2008 über die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien (Energieeffizienzgesetz; EEG), LGBl. 2008 Nr. 116, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 3 Abs. 1 Bst. g und h

- g) Energiegewinnung durch andere Anlagen sowie andere Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz;
- h) Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Art. 13a

Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

1) An die Installation von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird ein Förderbeitrag von höchstens 2000 Franken pro Parkplatz ausgerichtet.

2) Die Regierung regelt die Art der förderwürdigen Parkplätze, die Kriterien zur erneuerbaren Energieversorgung, die technischen Anforderungen und die Berechnung des Förderbeitrages mit Verordnung.

II.

Inkrafttreten und Ausserkrafttreten

1) Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Gesetz vom ... betreffend die Änderung des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer in Kraft.

2) Art. 13a tritt am 1. Januar 2030 ausser Kraft.