

Je schneller, desto besser: FBP will neue Wege bei der Fahrzeugsteuer

Vorstoss Die FBP-Fraktion hat gestern ein Postulat zur Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer eingereicht - mit besonderem Augenmerk auf die finanzielle Gleichbehandlung von in- und ausländischen Verkehrsteilnehmern, aber auch ökologischen Komponenten.

VON HANNES MATT

Der Verkehr ist eines der grössten Problemkinder von Liechtenstein. Hierzu keimen bereits die ganz grossen Ideen auf, wie etwa das landesweit unterirdische Konzept der IG Mobiles Liechtenstein. Solche Projekte brauchen aber vor allem eines: sehr viel Geduld. Dass es auch rasch umsetzbare Lösungen braucht, liegt auf der Hand. Diesbezüglich hat die FBP-Fraktion nun ein Postulat zur Umwandlung der Motorfahrzeugsteuer eingereicht - nicht ganz unerwartet: So hatte der FBP-Abgeordnete Sebastian Schädler vor einem Monat in einem Standpunkt im «Volksblatt» bereits ein kilometerabhängiges Gebührensystem für die Strassennutzung zu Spitzenzeiten als prüfenswerten Ansatz bezeichnet, der sehr kurzfristig die MIV-Spitzen zu Stosszeiten reduzieren und damit die Attraktivität des ÖV erhöhen könnte. So stiess die Ankündigung des Vorstosses im November-Landtag auf offene Ohren - nicht nur bei Infrastrukturministerin Graziella Marok-Wachter, die sagte, dass der Ansatz bereits geprüft werde.

Abhängigkeiten reduzieren

Road Pricing wird im Mobilitätskonzept 2030 zwar erwähnt, jedoch als langfristige Massnahme ab 2030 deklariert. Wie die FBP-Fraktion im Postulat schreibt, sei dem entsprechenden Monitoringbericht zu ent-

FBP aktuell: Standpunkt von Sebastian Schädler Kilometerabhängige Motorfahrzeugsteuer

Es ist es fair, dass Elektro-SUVs oder hybride Luxus-SUVs von der Motorfahrzeugsteuer befreit sind? Ist es fair, dass ein Auto, das für private Notfälle in der Garage steht, dieselben Kosten verursacht wie eines, das täglich unsere Strassen belastet? Viele Personen beantworten diese Fragen mit einem klaren Nein.

Nicht mehr zeitgemäss

Auch ich bin der Meinung, dass eine jährliche Pauschalbelastung der Personenkraftwagen oder gar eine Steuerbefreiung von Hybridfahrzeugen nicht mehr zeitgemäss ist und die Motorfahrzeugsteuer den aktuellen Herausforderungen des Verkehrsrechts sowie der Klimapolitik nicht gerecht wird. Mit der zunehmenden Elektromobilität, dem steigenden Pendlerteil und den geringeren Tankmöglichkeiten im nahen Ausland verlieren die Motorfahrzeugsteuer sowie die Mineralölsteuer an Relevanz. Daher erachte

ich die Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road-Pricing-System (kilometerabhängiges Gebührensystem für die Strassennutzung zu Spitzenzeiten) als prüfenswerten Ansatz. Eine finanzielle Zusatzbelastung der Bevölkerung muss dabei verhindert werden.

«Risiko des Scheiterns» ist sehr überschaubar

Durch die rasche Umsetzung eines effektiven Road-Pricing-Systems könnte die Abhängigkeit von einzelnen Massnahmen im Mobilitätskonzept reduziert oder die Datenbasis für eine zielgerechte Verkehrsplanung massiv verbessert werden. Beispielsweise besteht auch Potenzial, dass besonders das betriebliche Mobilitätsmanagement oder die öffentliche Parkplatzbewirtschaftung durch ein Road-Pricing-System erleichtert oder gar überflüssig werden. Auch Diskussionen über die Finanzierung von Mobilitäts- oder Infrastrukt

urprojekten für Grossregionen werden erleichtert, da diese sich über Road-Pricing-Abgaben bereits im Vorfeld finanziell an den durch den Verkehr verursachten Kosten beteiligen. Hinzu kommt, dass bei einer professionellen Umsetzung digitale Lösungen schneller und flexibler ihre Wirkung zeigen, bevor punktuelle Infrastrukturprojekte wie Busstrassen oder Umfahrungenstrassen überhaupt bewilligt sind. Als Pilotprojekte oder für Gelegenheitsnutzer könnten beispielsweise eine App oder klassische Tagesvignetten mit QR-Codes zur Verfügung gestellt werden. Auch lassen sich bereits GPS-basierte automatische Abrechnungssysteme kosten günstig in Fahrzeug integriert. Das sogenannte «Risiko des Scheiterns» ist somit sehr überschaubar und kann für ein vergleichsweise kleines Lehrgeld jederzeit rückgängig gemacht werden.

Sebastian Schädler,
FBP-Landtagsabgeordneter



«Ich bin der Meinung, dass eine jährliche Pauschalbelastung der Personenkraftwagen oder gar eine Steuerbefreiung von Hybridfahrzeugen nicht mehr zeitgemäss ist und die Motorfahrzeugsteuer den aktuellen Herausforderungen des Verkehrsrechts sowie der Klimapolitik nicht gerecht wird.» Sebastian Schädler, Landtagsabgeordneter der FBP. (Foto: Michael Zappalà)

Der FBP-Abgeordnete Sebastian Schädler hat sich letzten Monat mit einem Standpunkt zum Thema geäussert. (Faksimile: VB)

nehmen, dass keine Aktivitäten zur Prüfung oder zur Umsetzung eines kilometerabhängigen Modells bis Januar 2024 geplant sind. «Durch die rasche Umsetzung eines effektiven Road-Pricing-Modells könnte die Abhängigkeit von einzelnen Massnahmen im Mobilitätskonzept jedoch reduziert werden oder die Datenbasis für eine zielgerechte Verkehrsplanung massiv verbessert werden», wie es in der Postulatsbegründung weiter heisst. «Beispielsweise besteht auch Potenzial, dass besonders das betriebliche Mobilitätsmanagement oder die allgemeine Parkplatzbewirtschaftung durch ein Road Pricing erleichtert oder gar obsolet wird.» So sei die Prüfung und Umsetzung eines solchen Systems die zentralste und vermutlich effektivste Aufgabe, welche das Amt für Strassenverkehr zum Mobilitätskonzept beitragen kann.

Viele technische Möglichkeiten

Was die Umsetzung anbelangt, stünden gemäss der Postulanten neben einem klassischen analogen Vignettensystem bereits viele moderne und preiswerte technische Möglichkeiten zur Verfügung. Von einfachen GPS-

Boxen für rund 100 Franken, welche in allen Fahrzeugen nachgerüstet werden können, oder Handyapps, die für weit unter einer Million Schweizer Franken programmiert werden. Auch kameraunterstützte Mautstationen zur Nummernschilderkennung seien bereits in vielen Ländern Standard. «Diese Hilfsmittel bieten neue Möglichkeiten zur zielgerechten Kostenbeteiligung, bspw. in Abhängigkeit des Nutzungszeitraums oder der Kilometerleistung», wie es im Postulat heisst. «Auch ökologische Kategorien, ähnlich der Deutschen Umweltplakette sind dabei möglich.»

Zur finanziellen Entlastung der Bevölkerung müsse aber auch gleichzeitig eine Absenkung der bestehenden Motorfahrzeugsteuer erfolgen. So kann eine Umwandlung auch eine Rückvergütung für Wenig-Fahrer sein. «Die gescheiterte «Ausländer-Maut» in Deutschland hat jedoch gezeigt, dass eine Diskriminierung von ausländischen Fahrzeughaltern nicht zulässig ist», wie die Postulanten schreiben. «Bewirkt das Road Pricing jedoch auch bei inländischen Fahrzeughaltern eine lenken-

de Wirkung und werden die Einnahmen bspw. für die wohnortsunabhängige Subventionierung von ÖV-Tickets verwendet, scheint es sich um keine Diskriminierung zu handeln.» Die Regierung wird mit dem Postulat eingeladen, diese These ebenfalls zu prüfen.

Der hohe Motorisierungsgrad der liechtensteinischen Bevölkerung lasse ahnen, dass der inländische MIV-Anteil sehr nahe an seiner Sättigungsgrenze ist und das steigende Verkehrsaufkommen vorwiegend auf ausländische Fahrzeuge zurückzuführen sei. «Wir sind stolz auf die 22 000 Pendlere, die Hand in Hand mit der inländischen Bevölkerung für eine stabile und starke Wirtschaft verantwortlich sind», wie die FBP-Abgeordneten schreiben. «Die Sättigung des Verkehrssystems darf nicht zur Sättigung unseres Wirtschaftswachstums führen. Die Postulanten sind der Meinung, dass lenkende Massnahmen unabhängig vom Wohnort ihre Wirkung zeigen müssen und nur so ein nachhaltiges und fortschreitendes Wachstum unserer Wirtschaft und unseres Wohlstandes gewährleistet werden kann.»