



An die Medien

20 Jahre LSVA: Schadstoffemissionen bei Null – jetzt sind Fairness und Wirkung im Ziel gefragt!

Seit genau 20 Jahren trägt das Strassentransportgewerbe mit LSVA-Zahlungen von total über 25 Milliarden Franken wirksam zur Verlagerungspolitik bei. Im Zusammenhang mit der angekündigten Reform des Tarifsystems ist der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG gerne zu Diskussionen bereit, fordert aber Planungs- und Investitionssicherheit für den Strassentransport. Die umweltpolitischen Ziele der LSVA sind erreicht. Jetzt dürfen die Spielregeln nicht geändert werden.

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA ist der weitaus grösste Faktor bei der staatlichen Kostenbelastung im Schweizer Strassentransportgewerbe. Vor exakt 20 Jahren, am 31. Januar 2001, war Stichtag der ersten Abrechnungsperiode. Seither ist ca. 1 Franken für jeden einzelnen Kilometer fällig, den ein 40-Tonnen-LKW zurücklegt. Das macht abhängig von Fahrleistung und Emissionskategorie* bis zu 100'000 Franken pro Jahr und Nutzfahrzeug aus – zugunsten der Bundeskasse, bevor die Transportunternehmen auch nur einen Rappen verdienen. In keinem anderen Land ist die Maut annähernd so hoch. Inzwischen kommen jährlich wiederkehrend 1,5 Mia. Franken zusammen, seit 2001 sind es insgesamt über 25 Mia. Franken. Zwei Drittel werden von Gesetzes wegen direkt zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur verwendet. Der Strassentransport trägt damit aktiv und wirksam zur Verlagerungspolitik bei.

Emotionales Thema – massive Wertvernichtung

Trotzdem blickt der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lieber vorwärts als zurück auf eine äusserst wechselvolle und emotionale LSVA-Geschichte. Zu oft wurden die berechtigten Anliegen und Argumente des Strassentransportgewerbes in der Vergangenheit – insbesondere bis ins Jahr 2010 – von der Politik nicht berücksichtigt. Die negativen Folgen waren massive LSVA-Tariferhöhungen sowie vorzeitige, willkürliche Änderungen («Abklassierungen») der Abgabekategorien. Der Anschaffungswert von Fahrzeugen wurde damit mehr als einmal mit einem Schlag dramatisch reduziert bzw. sogar komplett vernichtet. «Ich verstehe die Bitterkeit und die Emotionen, die sehr viele unserer Mitglieder betreffend LSVA verspüren, sehr gut», sagt Ständerat und ASTAG-Zentralpräsident Thierry Burkart: «Nicht zuletzt wegen der LSVA sind etliche kleinere und mittlere KMU-Betriebe vom Markt verschwunden!»

Umso wichtiger sind Fairness, Verhältnismässigkeit sowie «die Wirkung im Ziel» bei der angekündigten Weiterentwicklung der LSVA. Die ASTAG nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat offenbar – in Abkehr von der früheren Praxis – nicht mit dem «Holzhammer», sondern im Dialog mit der Branche vorgehen will. Mit dem

vermehrten Aufkommen von alternativen Antrieben (Elektro, CNG/LNG, Wasserstoff) sind Diskussionen über Systematik und Tarife zweifellos notwendig. Entscheidend ist jedoch, dass Investitions- und frühzeitige Planbarkeit auf jeden Fall gewahrt werden.

Keine vorzeitige Abklassierung der EURO-Norm VI

Mit der Reduktion der Schadstoffemissionen (Kohlenmonoxid, Stickoxid etc.) auf fast Null, erreicht durch eine rasche Flottenmodernisierung, sind die umweltpolitischen Ziele der LSVa seit längerem erreicht. Es wäre fatal bzw. ein unzumutbarer Nackenschlag für die Branche, jetzt die Spielregeln fundamental zu ändern und die LSVa beispielsweise primär vom CO₂-Ausstoss abhängig zu machen. Eine Abklassierung von Fahrzeugen der bisher modernsten Euro-Norm VI darf deshalb erst und nur dann erfolgen, wenn eine allfällige neue EURO-Norm VII europaweit serienmässig für jedes Einsatzspektrum vorhanden ist. «Die ASTAG ist allerdings bereit, sich konstruktiv an den anstehenden Diskussionen zu beteiligen», betont Thierry Burkart.

* Die mittlere Fahrleistung eines LKW in der Schweiz beträgt zwischen 70'000 und 90'000 Kilometer. Detaillierte Angaben zur Berechnung der LSVa finden sich auf dem LSVa-Rechner der ASTAG (www.astag.ch/wissen/betriebswirtschaft/lsva-rechner) oder www.lsva.ch

Weitere Informationen:

Thierry Burkart
079 828 55 81

André Kirchhofer
031 370 85 21

Bern, 1. Februar 2021