

13.04.2006 – 09:00 Uhr

LSVA erhöhen und Feinstaub bekämpfen

Altdorf (ots) -

Die Alpen-Initiative fordert Bundesrat Leuenberger in einem Brief auf, die LSVA wie mit der EU vereinbart zu erhöhen. Ein Verzicht auf die Erhöhung hätte erhebliche Mindereinnahmen für den FinöV-Fonds zur Folge, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene würde behindert. Konsequenterweise müsste parallel die Gewichtslimite wieder gesenkt werden, was politisch nicht möglich ist.

Mit Ihrem Brief an Bundesrat Leuenberger nimmt die Alpen-Initiative Stellung zum Vorschlag der ASTAG, die Strassentransportunternehmen mit einem Verzicht auf die LSVA-Erhöhung zum freiwilligen Einbau von Partikelfiltern in die Lastwagen zu motivieren. Die Alpen-Initiative lehnt den Vorschlag, der inzwischen auch in zwei Motionen (Carlo Schmid und Walter Jermann) im Parlament deponiert ist, ab.

- Der Vorschlag hätte verheerende Folgen für den FinöV-Fonds, dem hunderte von Millionen Franken entgehen würden. Die Gelder würden zudem teilweise in den Strassenbau umgelenkt.
- Die von der ASTAG vorgeschlagene Alpentransit-Abgabe ist für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs völlig ungenügend und dürfte von der EU als Diskriminierung abgelehnt werden. Sie würde gleichzeitig die Einführung der von der Alpen-Initiative seit langem geforderten wirksamen und eurokompatiblen Alpentransitbörse politisch verunmöglichen.
- Ein Verzicht auf die LSVA-Erhöhung würde das in der Verfassung zugrunde gelegte Verursacherprinzip durchlöchern.
- Die Einführung der 40-Tonnen-Limite war politisch an die Einführung der LSVA im vollen Umfang gekoppelt. Ohne Erhöhung müsste konsequenterweise die Gewichtslimite wieder reduziert werden, um den Wagenladungsverkehr der Bahn nicht noch mehr zu gefährden.

Als Alternative schlägt die Alpen-Initiative vor:

1. Erhöhung der LSVA gemäss Landverkehrsabkommen im Jahr 2008.
2. Zeitlich beschränkte Einstufung der Lastwagen mit Partikelfilter in der günstigsten LSVA-Tarif-Kategorie ab 2008: Die Dauer dieser Einstufung sollte den Kosten des Partikelfilters entsprechen und längstens bis zur Einführung der Euro-Norm 6 mit Partikelfilter und DeNOx-Katalysator (voraussichtlich 2012 oder 2013) gelten.
3. Analoge Regelung bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe für schwere Personenfahrzeuge. 4. Unterstellung der Lieferwagen mit 2,5 - 3,5 Tonnen unter die LSVA-Pflicht: Diese Massnahme schafft neue Einnahmen von rund 200 Mio. Franken, die für die FinöV dringend benötigt werden, tangiert das Landverkehrsabkommen nicht und verhindert ein Umsteigen auf kleinere Fahrzeuge.
5. Einführung einer Partikelfilterpflicht für alle neuen Lastwagen, Busse und Lieferwagen gleichzeitig mit der Einführung der Filterpflicht für Personenwagen: Das entspricht auch dem Anliegen von Art. 44 Abs. 1 des Landverkehrsabkommens ("...streben die Vertragsparteien die Einführung von Umweltnormen auf hohem Schutzniveau an, um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von

schweren Nutzfahrzeugen zu verringern").

6. Einführung der Alpentransitbörse (ATB) ab 2008: Damit wird sichergestellt, dass der vom Parlament gesetzte und vom Volk indirekt bestätigte Verlagerungstermin 2009 eingehalten werden kann.

7. Aufnahme von Verhandlungen mit der EU über eine weitere Anhebung der LSVA: Die neuen Berechnungen der externen Kosten (Referenzjahre 1998 bis 2000) zeigen gegenüber den alten Berechnungen (Referenzjahr 1993) einen Anstieg von 25%, während die Tonnenkilometer weniger als 5% zugenommen haben. Der durchschnittliche LSVA-Tarif sollte deshalb bereits heute 2,94 Rp. pro Tonnenkilometer betragen (effektiv 2,44 Rp.).

Kontakt:

Georges Darbellay
Mobile +41/77/416'06'37

Alpen-Initiative
Alf Arnold
Tel. +41/41/870'97'81
Mobile: +41/79/711'57'13

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100002430/100507730> abgerufen werden.