17.12.2020 – 10:43 Uhr

Verschiebung der LSVA-Abklassierung: Vernünftiger Entscheid des Bunderats!

Die ASTAG begrüsst den heutigen Entscheid des Bundesrats zur LSVA ab 2021. In der aktuellen Coronakrise wären staatliche Mehrkosten zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und Konsumenten fatal. Die Verschiebung der geplanten LSVA-Abklassierung um ein halbes Jahr auf den 1. Juli 2021 ist daher ein vernünftiger Schritt. Für die künftige Ausgestaltung der LSVA ist eine frühzeitige Kommunikation von zentraler Wichtigkeit.

Der definitive Entscheid des Bundesrats von heute morgen zur Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA im neuen Jahr ist vernünftig und erfreulich. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG begrüsst es, dass es vorerst keine Änderungen an der bestehenden Systematik gibt. Eine Abklassierung von modernsten Nutzfahrzeugen der EURO-Normen 4 und 5 von der mittleren in die unterste Abgabenkategorie bereits per 1. Januar 2021 - wie es eigentlich beschlossen war - hätte nur zu unnötigen Mehrkosten zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und Konsumenten geführt. Gerade in der aktuellen Coronakrise mit ihren gravierenden wirtschaftlichen Auswirkungen müssen Zusatzbelastungen jedoch zwingend vermieden werden. Es ist daher von grosser Bedeutung, dass die Abklassierung auf den 1. Juli 2021 verschoben wird - zumal sich der Rückgang der Konjunktur im Strassentransportgewerbe zunehmend bemerkbar macht: "Der Bundesrat setzt ein wichtiges Zeichen für zahlreiche KMU-Transportunternehmen", hält ASTAG-Zentralpräsident Thierry Burkart fest.

Abklassierung ohne Auswirkungen auf Verlagerungspolitik

Kein Zusammenhang besteht mit der Verlagerungspolitik. Stand heute liegt der Anteil von ausländischen Lastwagen der EURO-Norm 6 (in Tonnenkilometern) im alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze bei über 90 Prozent. Sie alle sind von der Abklassierung der EURO-Normen 4 und 5 nicht betroffen, d.h. die LSVA-Tarife bleiben gleich. Die Hauptlast müssen stattdessen Schweizer Transportunternehmen in Spezialbereichen wie Kehrichtsammel-, Holz- oder Baustellentransporte tragen. Hier ist die Flottenerneuerung aufgrund der geringeren Fahrleistungen pro Jahr noch weniger weit fortgeschritten - und eine Verlagerung weder möglich noch gesetzlich angestrebt. Insgesamt ist das Schweizer Transportgewerbe allerdings sehr sauber und umweltschonend unterwegs: Der Ausstoss an Schadstoffen (z.B. Stickoxid, Kohlenmonoxid) konnte auf nahezu Null gesenkt werden, zudem trägt der Schwerverkehr nur knapp 5 Prozent zu den gesamten CO2-Emissionen der Schweiz bei. "Aus umwelt- und klimapolitischer Sicht ist es absurd, ein modernes Fahrzeug der EURO-Norm 5 in die gleiche unterste LSVA-Kategorie einzuordnen wie einen LKW-Oldtimer!", sagt Thierry Burkart.

Für künftige Entscheide rund um die LSVA appelliert die ASTAG an den Bund, jeweils frühzeitig, d.h. mindestens 9 Monate vor Inkrafttreten von Neuregelungen, die definitiven Tarife zu kommunizieren. Zwecks Vertrags- und Preisverhandlungen ist das Transportgewerbe auf Investitions- und Rechtssicherheit angewiesen.

Dr. André Kirchhofer

Vizedirektor

Transport / Politik & Kommunikation

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

Mobilcity - Kompetenzzentrum für Auto und Transport

Wölflistrasse 5

3006 Bern

031 370 85 85

031 370 85 21 (direkt)

a.kirchhofer@astag.ch

www.astag.ch

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100861972 abgerufen werden.