

Steuervergünstigungen für Diesel-Lastwagen stoppen!

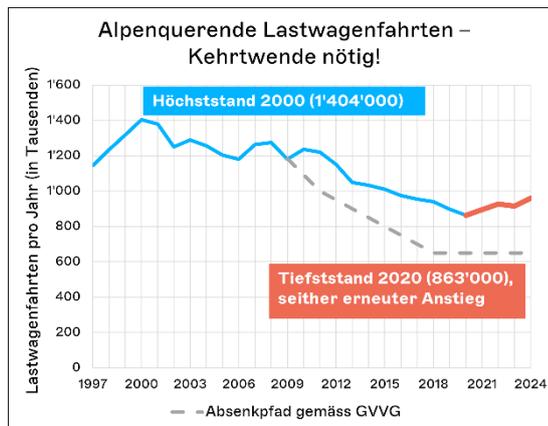
Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist seit über 20 Jahren ein zentrales Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik, stösst heute jedoch an ihre Grenzen. Pro Alps setzt sich dafür ein, dass die laufende Revision der LSVA zu mehr Verlagerung, Kostenwahrheit und Klimaschutz beiträgt. Die Steuervergünstigung für Diesel-Lastwagen von jährlich rund 300 Millionen Franken muss enden!

LSVA – Schlüssel zur Verlagerung auf die Schiene

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde im Jahr 2001 als Folge der des Volks-Ja zur Alpeninitiative eingeführt und sollte den Strassengüterverkehr entsprechend seinen Umwelt-, Stau- und Gesundheitskosten bepreisen. Dadurch wird der Bahntransport wettbewerbsfähiger und es entsteht ein Anreiz zur Verlagerung von Gütern auf die umweltfreundliche Schiene. Zwei Drittel der Einnahmen fliessen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF), ein Drittel an die Kantone. Damit ist die LSVA ein zentrales Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik und finanziert gleichzeitig die Bahninfrastruktur mit.

Verlagerungswirkung unter Druck

Nachdem die alpenquerenden Lastwagenfahrten seit der Einführung der LSVA stetig abgenommen haben, steigen die Zahlen seit 2020 wieder an. Spätestens im Jahr 2026 droht die Millionengrenze überschritten zu werden. Das zeigt: die aktuelle LSVA stösst nach 20 Jahren an ihre Grenzen und verlangt eine ambitionierte Revision. Damit die Schweiz ihr gesetzliches Verlagerungsziel erreicht, muss die Verlagerungswirkung der LSVA gestärkt werden.



Grafik Pro Alps, Daten Bundesamt für Verkehr (BAV).

Lärm, Dreck, Stau – Bevölkerung zahlt

Laut dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE verursacht der Schwerverkehr jährlich 4 Milliarden Franken an Umwelt-, Gesundheits-, Unfall- und Staukosten. Die Einnahmen aus der LSVA decken knapp ein Viertel davon. Somit werden jährlich rund 3 Milliarden Franken von der Schweizer Bevölkerung getragen. Dieser Zustand ist unhaltbar.

Mit der LSVA-Revision muss...



...die LSVA wieder in ihrer Verlagerungswirkung gestärkt werden.



...die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs vorangebracht werden.



...die unbefriedigende Kostendeckung im Schwerverkehr erhöht werden.

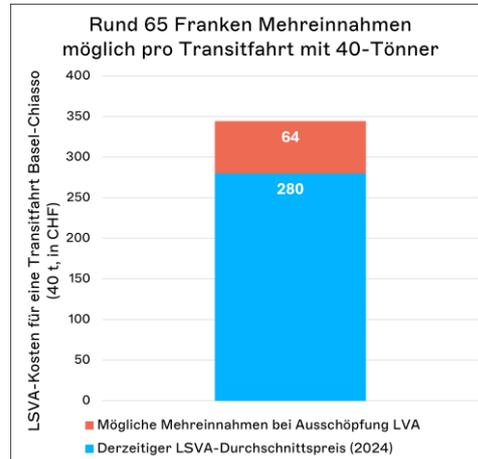


...der unter Druck geratene BIF finanziell gestärkt werden.

300 Millionen Franken geschenkt – jedes Jahr!

Die LSVA wird auf allen Fahrten von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen auf Nationalstrassen wie auch auf dem übrigen Netz erhoben. Das LSVA-System kennt drei Preiskategorien. In jeder bemisst sich der Betrag nach gefahrenen Kilometern, Fahrzeuggewicht und Emissionen. Dabei gilt: Je schwerer und dreckiger der Lastwagen, desto höher die LSVA pro Kilometer.

Die Höhe der LSVA ist zwischen der EU und der Schweiz im Landesverkehrsabkommen (LVA) geregelt. Für die durchschnittliche Transitfahrt Basel-Chiasso darf die Schweiz höchstens 344 Franken verlangen. Aktuell liegt der durchschnittliche Preis bei rund 280 Franken. Diese fehlende Ausschöpfung der LSVA kommt, nach Zahlen des Bundes, einer Steuervergünstigung des Schwerverkehrs von jährlich rund 300 Millionen Franken gleich.



Grafik Pro Alps, Daten Bundesamt für Verkehr (BAV).



Übrigens: Die Aufhebung der Steuervergünstigung für Diesel-Lastwagen wurde im Vorfeld zum Entlastungspaket 27 im sogenannten «Gaillard-Bericht» explizit empfohlen.

Bundesrat ohne Ambitionen

Der Bundesrat will mit der aktuellen LSVA-Revision elektrisch angetriebene Lastwagen ab 2029 in das System einbinden – bis 2035 allerdings mit hohen Rabatten. Bislang sind diese Fahrzeuge vollständig von der LSVA befreit. Obwohl über 90 Prozent des Schwerverkehrs Diesel-Lastwagen (EURO VI) sind, will der Bund sie erst ab 2029 höher bepreisen. Für die akut gefährdete Verlagerung auf die Schiene reichen diese Schritte nicht aus.

Das Parlament muss nun nachbessern

Mit seinen Plänen agiert der Bundesrat im Angesicht der Verlagerungsnotstandes zu zögerlich. Die Verlagerungswirkung der LSVA muss ab sofort gestärkt werden. Diesel-Lastwagen müssen ab sofort besser für die verursachten Kosten aufkommen!

Unsere Forderungen – Diesel-Lastwagen müssen für ihre Kosten aufkommen!

- Maximale Ausschöpfung des zulässigen LSVA-Betrags gemäss dem Landverkehrsabkommen (LVA) mit der EU: Insbesondere durch die sofortige Abklassierung der EURO-VI-Fahrzeuge in die zweitgünstigste Abgabekategorie. Diese Fahrzeuge befinden sich seit 2012 in der günstigsten Kategorie. Aktuell zahlen rund 90 % aller Lastwagen die tiefsten LSVA-Sätze. Potenzielle Mehreinnahmen: CHF 300 Mio. pro Jahr
- Alternativ: Anpassung der LSVA-Abgabesätze innerhalb des LVA-Rahmens, um die zulässigen Höchstbeträge auszuschöpfen. Potenzielle Mehreinnahmen: CHF 68 Mio. pro Jahr.
- Vollständige und regelmässige Teuerungsanpassung der LSVA: Seit ihrer Einführung im Jahr 2001 wurde die LSVA lediglich zweimal leicht angepasst – insgesamt um 6 %. Die kumulierte Inflation zwischen 2001 und 2025 beträgt jedoch über 15 %. Potenzielle Mehreinnahmen: CHF 80 Mio. pro Jahr.