



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

An die Medien:

Modernisierung der Fahrzeugflotten schreitet rasant voran: Strassentransport immer umweltfreundlicher unterwegs!

Die technische Erneuerung des Schweizer Strassentransports schreitet weiter voran. Auch 2009 hat der Anteil von modernen Fahrzeugtypen mit weniger Schadstoffemissionen und Treibstoffverbrauch massiv zugenommen. Vor allem der Fahrleistungsanteil der neuesten Emissionsklasse EURO-Norm 5 stieg mit 13 Prozent überdurchschnittlich stark an. Insgesamt werden heute über 87 Prozent aller gefahrenen Kilometer mit den umweltverträglichsten Lastwagen der EURO-Normen 3 bis 5 zurückgelegt. Als Folge sinken die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) laufend. Dies erklärt auch, weshalb die Behörden mit der Teuerungsanpassung bereits wieder eine LSVA-Erhöhung für 2012 planen. Gleichzeitig laufen hinter den Kulissen offensichtlich auch neue Mauscheleien, damit die Abgabe nicht gesenkt werden muss.

Der Schweizer Strassentransport ist immer umweltfreundlicher unterwegs. Von Jahr zu Jahr nehmen die Emissionen von Schadstoffen wie Kohlenmonoxid (CO: -40% 1980 bis 2005), Kohlenwasserstoffen (HC: -57%), Stickoxiden (NOx: -21%) und Feinstaub (PM: -65%) bei den in der Schweiz immatrikulierten schweren Nutzfahrzeugen ab. Beleg dafür sind die offiziellen Zahlen der Oberzolldirektion (OZD) bzw. des Bundesamts für Statistik (BfS). Daraus geht hervor, dass der Anteil der schweren Nutzfahrzeuge in der neuesten Emissionsklasse der EURO-Norm 5 am gesamten Fuhrpark von 18,7 (2008) auf 25,7 (2009) Prozent erneut kräftig angestiegen ist; bei der Fahrleistung stieg ihr Anteil sogar von 24,3 auf 37,5 Prozent. Zugleich gingen Anzahl und Fahrleistungen von älteren Fahrzeugen der EURO-Normen 1 und 2 weiter zurück.

Inzwischen werden über 87 (!) Prozent aller gefahrenen Kilometer mit äusserst umweltverträglichen Nutzfahrzeugen der EURO-Normen 3 bis 5 zurückgelegt. Für Adrian Amstutz, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG ist deshalb klar: «Die Nutzfahrzeuge in der Schweiz sind sauberer als je zuvor – dank milliardenschweren Investitionen der Transportunternehmen in den letzten Jahren.»

Bundesbehörden bewegen sich am Rande der Legalität

Auswirkungen hat die laufende Modernisierung der Schweizer Fahrzeugflotten auch auf die Erträge des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Während die Fahrleistungsanteile der Fahrzeuge in der teuersten und mittleren LSVA-Tarifklasse – wie von der Politik gewünscht! – kontinuierlich und unaufhaltsam sinken, steigt umgekehrt der Fahrleistungsanteil in der günstigen LSVA-Tarifklasse massiv an. Als Folge gehen auch die LSVA-Einnahmen unweigerlich zurück. Deshalb unternehmen die Bundesbehörden alles, um weitere Tarifanpassungen vorzubereiten:

So wurde einerseits mit der EU vereinbart, dass die LSVA ab 2012 der Teuerung angepasst werden soll. Andererseits laufen hinter den Kulissen die Vorbereitungen, um die Transportkostenrechnung, welche den Kostendeckungsgrad des Schwerverkehrs offiziös darlegen soll, weiter zu frisieren. «Dies ist ein inakzeptables Vorgehen und ein Affront gegenüber dem immer umweltverträglicheren Strassentransport!», sagt Adrian Amstutz: «Die ASTAG fordert deshalb den Verzicht auf weitere Erhöhungen und willkürliche Mauscheleien am Rande der Legalität.»

So oder so ist es langfristig unmöglich, das Hauptziel der LSVA – die Modernisierung der Fuhrparks – und die Quersubventionierung des Schienenverkehrs unter einen Hut zu bringen. «Dem ganzen System liegt ein verheerender Denkfehler zugrunde», betont Michael Gehrken, Direktor der ASTAG. Der Bund könne nicht einerseits Anreize zur Erneuerung der Fahrzeugflotten setzen und andererseits möglichst viel Geld kassieren wollen: «Denn je mehr umweltfreundliche Nutzfahrzeuge unterwegs sind, desto weniger LSVA fällt an.» Die ASTAG fordert deshalb, dass die LSVA endlich von der Eisenbahnfinanzierung losgekoppelt und die Einnahmen wie in der Verfassung vorgesehen für Strassenzwecke verwendet werden.

EURO-Norm: Richtlinie für Emissionsgrenzwerte

Mit den sogenannten EURO-Normen, die in der EU-Richtlinie 88/77/EWG festgelegt sind und die von der Schweiz übernommen werden, sind die Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Busse vorgeschrieben. Ab einem bestimmten Datum müssen neu immatrikulierte Fahrzeuge jeweils der dann zumal besten Emissionsnorm entsprechen. Die neueste Emissionsnorm auf dem Fahrzeugmarkt ist derzeit die EURO-Norm 5. Sie ist ab dem 1. Oktober 2009 obligatorisch für neu immatrikulierte Nutzfahrzeuge. In der Schweiz am meisten verbreitet ist die EURO-Norm 3, die bis zum 1. Oktober 2006 als modernste EURO-Kategorie für Neufahrzeuge zwingend vorgeschrieben war.

Weitere Informationen:
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3, 3007 Bern
031 370 85 24

Bern, 2. Juli 2010