

Abweichende LSWA-Kosten wegen Filterpflicht

Schweizer Transporteure befürchten Nachteile gegenüber der EU

Wird in der Schweiz der Partikelfilter für Dieselfahrzeuge mit Vorsprung auf die EU zur Pflicht, droht bei den LSWA-Abgaben eine Benachteiligung der einheimischen Transporteure. Der Nutzfahrzeugverband fordert nun vom Bundesrat rasch Rechtssicherheit.

hag. Die Schweizer Strassentransporteure stehen nach dem Anfang Woche von Verkehrsminister Leuenberger angekündigten Massnahmenpaket gegen die Feinstaubbelastung vor Problemen bei der Flottenerneuerung. Laut Michael Gehrken, Vizedirektor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (Astag), befürchten sie, nach Einführung einer Partikelfilterpflicht für Dieselfahrzeuge in der Schweiz gegenüber der Konkurrenz aus der EU bei der LSWA benachteiligt zu werden. Die Sorge ist nicht unberechtigt. Zwar ist noch offen, ob der Gesamtbundesrat – quasi als Ersatz für seinen letzten Herbst beschlossenen Verzicht auf Abstufung der Autoimportsteuern nach Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss – für eine rasche Einführung der Filterpflicht noch vor Inkrafttreten der entsprechenden EU-Normen im Jahre 2009 bzw. 2010 zu haben ist. Sollte hierzulande die Filterpflicht aber mit Vorsprung auf den EU-Fahrplan eingeführt werden, drohen unterschiedliche LSWA-Tarife.

Tiefste Emissionsstufe auch ohne Filter

Denn die erst seit 2004 am Markt angebotenen Diesel-Lastfahrzeuge nach den neusten Euro-Normen 4 und 5 erreichen je nach Hersteller die niedrigsten LSWA-Emissionsstufen dank technischen Alternativen auch ohne eingebauten Partikelfilter. Beharrt nun aber der Bund bei der Festlegung der tieferen LSWA-Sätze explizit auf der Filterpflicht, während die EU-Länder nur die gemessenen Emissionen zum Massstab nehmen, wären die Transporteure im Schweizer Binnenverkehr steuerlich klar benachteiligt. Dass dies einen Grossteil der hiesigen Branche treffen würde, zeigen jüngste Erhebungen der Oberzolldirektion, wonach in der Schweiz seit Ende 2004 die Fahrleistung von Lastwagen der Euro-Normen 4 und 5 sprunghaft angestiegen ist. Viele dieser Fahrzeuge verfügen nicht über einen Filter, erfüllen die tiefe LSWA-Norm aber doch.

Eine weitere Sorge des Gewerbes betrifft die bereits getätigten Investitionen. So haben laut

Gehrken bereits 2003 viele einheimische Transportunternehmen auf einen umweltverträglichen Fuhrpark umgestellt und dabei vorab Fahrzeuge der Euro-Norm 3, die damals noch als innovativ galten, angeschafft.

Die Käufe tätigten sie nicht zuletzt aufgrund der dadurch tieferen LSWA-Abgaben, was die ökologische Lenkungswirkung der leistungs- und distanzabhängigen Strassensteuer belegt. Sollte nun aber die LSWA 2008 erneut erhöht und sollten die Euro-3-Fahrzeuge aufgrund der bis dann in der Schweiz geltenden Filterpflicht in eine tiefere und damit auch stärker von der LSWA belastete Kategorie umgeteilt werden, hätten viele Transporteure vergeblich in die ehemals neuste Umwelttechnik investiert. Die Amortisationsdauer eines modernen Lastwagens beträgt nämlich rund 10 Jahre.

Abhilfe könnte hier die Hochschule Rapperswil schaffen. Das dortige Institut für angewandte

Umwelttechnik hatte schon im

April 2004 zusammen mit dem damaligen Buwal ein System vorgestellt, das den Stickoxidausstoss von Dieselmotoren um 90 Prozent reduzieren kann und auch für ältere schwere Dieselfahrzeuge nachrüstbar ist, womit diese dann die Abgasnorm Euro 4 erreichen könnten. Laut Gehrken besteht allerdings auch mit diesem System die Gefahr, dass der Bund auf der Filterpflicht beharrt.

Wer sündigt mehr?

Der Schwerverkehrsverband fordert nun vom Bundesrat bezüglich Filterpflicht und deren Ge-



wichtung bei der künftigen LSVA-Tariffestsetzung rasch Rechtsklarheit, damit die Transporteure bei ihren Flotten zukunftssicher investieren können. Ferner wehrt sich der Verband bei den Massnahmen gegen Feinstaub gegen die einseitige Fokussierung auf den Strassengüterverkehr. Er beruft sich dabei auch auf eine am Freitag an einer Tagung der Empa präsentierte Studie des Paul-Scherrer-Instituts, wonach die Feinstaubemissionen von Holzfeuerungen in gewissen Regionen deutlich höher seien als jene des Schwerverkehrs (vgl. Seite 16). Nicht bestreiten kann die Astag aber wohl, dass sich entlang den stark befahrenen Transitachsen die Feinstaubbelastung von beiden Emissionsquellen gefährlich kumuliert.



URS FLUEELER / KEYSTONE

Benachteiligung der einheimischen Brummer – Preis für die Spitzenstellung im Kampf gegen den Feinstaub.