



Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

per E-Mail:
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 1. April 2022

1 | 4

Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

1. "We go green!" – Beitrag der Transportbranche zur Senkung der CO₂-Emissionen

Die ASTAG bekennt und engagiert sich seit jeher für möglichst umwelt- und klimafreundliche Güter- und Personentransporte. Dank der fortlaufenden Modernisierung der Fahrzeugflotten ist die Branche bereits heute viel sicherer und sauberer unterwegs als noch vor wenigen Jahren. So werden mittlerweile 95 Prozent aller Tonnenkilometer mit den modernsten, verbrauchsarmen Nutzfahrzeugen der EURO-Norm V und VI zurückgelegt (Quelle: BFS Gütertransportstatistik 2021), wodurch insbesondere der Schadstoffausstoss (Stickoxide, Kohlenmonoxid, Russpartikel etc.) auf nahezu Null gesunken ist.

Der Verband und seine Mitglieder verfolgen den Weg des Klimaschutzes konsequent weiter. Daher beschloss die ASTAG-Delegiertenversammlung im Jahr 2021 mit grosser Mehrheit eine Klimaresolution, deren Zielsetzung es ist, bei allen unternehmerischen Tätigkeiten die Treibhausgasemissionen wo immer möglich mit sinnvollen Massnahmen zu reduzieren. Dabei gilt das Prinzip der Eigenverantwortung; die Unternehmen legen selber fest, welche konkreten Massnahmen sie treffen, umsetzen und finanzieren. Auf der Website www.astag-we-go-green.ch können in der Folge die ergriffenen CO₂-Minderungsmaßnahmen deklariert werden. Auf diese Weise sollen – wie in der ASTAG-Klimaresolution ausdrücklich statuiert – bis 2030 die CO₂-Emissionen des Strassengüter- und Personentransports gegenüber 1990 um 50 Prozent und langfristig noch erheblich weiter reduziert werden.

2. Revision des CO₂-Gesetzes

Vor obigem Hintergrund unterstützen wir die vorgeschlagene Revision des CO₂-Gesetzes, insbesondere weil nunmehr eine allfällige Erhöhung der Treibstoffpreise auf 5 Rappen pro

Liter limitiert wird und weil keine CO₂-Grenzwerte mehr für schwere Nutzfahrzeuge vorgesehen sind.

Dennoch haben wir gegen die Vorlage drei Vorbehalte anzubringen. Im Kern leiten sie sich alle aus dem von der ASTAG mit Nachdruck verfochtenen Prinzip der Technologieneutralität ab.

Technologieneutralität bedeutet nach unserem Verständnis, dass einer bestimmten, klimafreundlichen Technologie nicht der Vorzug gegenüber einer anderen, nicht minder klimafreundlichen Technologie eingeräumt werden darf. Entsprechend hat der Bundesrat in seinem Bericht vom 27. Januar 2021 über die langfristige Klimastrategie der Schweiz die Technologieoffenheit auch ausdrücklich als einen von insgesamt zehn strategischen Grundsätzen verankert. Diese Grundsätze sollen das klimapolitische Handeln der Schweiz in den kommenden Jahren prägen.

Den technologieoffenen Ansatz sehen wir in der CO₂-Vorlage leider nicht durchgehend verwirklicht, vor allem weil die Elektrifizierung der Strassenfahrzeuge gegenüber anderen alternativen Antriebsformen einseitig begünstigt wird. Entscheidend für die Klimawirksamkeit im positiven Sinne kann jedoch immer nur sein, dass eine Technologie statt auf fossile ganz (oder in einer Übergangszeit zumindest teilweise) auf erneuerbare Energiequellen zurückgreift. Fahrzeugantriebe, die diese Kriterien erfüllen, vermögen unterschiedslos alle einen Beitrag zur CO₂-Senkung zu leisten, und zwar gleichgültig, ob sie im öffentlichen oder privaten Personen- oder Güterverkehr zum Einsatz kommen.

2.1. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Gemäss Vorschlag in Art. 4 Abs. 1^{bis} E-SVAG sollen Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle angetrieben werden, bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit bleiben.

Wir begrüssen zwar die Terminfestlegung auf Ende 2030, weil dies für die Transportunternehmen Investitionssicherheit schafft, jedoch lehnen wir die ausschliessliche Privilegierung der E-Antriebsform entschieden ab. Vielmehr fordern wir mit Blick auf die erwähnte Technologieneutralität (zu der sich der Bund ja öffentlich bekannt hat!), dass weitere Antriebsformen in den Kreis der von der LSVA ganz oder in einer Übergangsphase zumindest teilweise (Tarifreduktion) ausgenommenen Fahrzeuge aufgenommen werden. Wir denken dabei namentlich an Treibstoffe wie Biogas und Biodiesel, die nach der verglichen mit der "Tank to Wheel"-Methode viel schärferen "Well to Wheel"-Betrachtung als eindeutig CO₂-neutral gelten und somit der strombasierten Antriebstechnologie mindestens ebenbürtig, wenn nicht überlegen sind.

Darüber hinaus haben auch Energieträger wie CNG, LNG, LPG oder E-Fuels ein erhebliches CO₂-Einsparpotential – rund 20 Prozent verglichen mit dem Dieseltreibstoff. Um dieses Potential effektiv auszuschöpfen und die Unternehmen zu animieren, in solchermassen ausgerüstete Fahrzeuge zu investieren, muss ein Anreizsystem geschaffen werden. Eine nach Antriebsform differenzierte LSVA-Abgabebearbeitung scheint uns dabei die passendste und administrativ einfachste Lösung zu sein.

Wir stellen daher den Antrag, dass das SVAG und die SVAV nach Massgabe der vom Parlament am 9. März 2021 angenommenen Motion 19.4381 ("Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge") so angepasst werden, dass schwere Nutzfahrzeuge dann von der LSVA vollständig befreit sind, wenn sie mit CO₂-neutralen Treibstoffen betrieben werden. Werden sie mit Treibstoffen betrieben, die nachweislich zu einer erheblichen CO₂-

Senkung führen, soll ein Anreizsystem, beispielsweise in Form eines LSVA-Rabatts, eingeführt werden.

2.2. Anschubfinanzierung für alternative Antriebe

Gemäss Art. 41a E-CO₂-Gesetz kann der Bund dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr bis 2035 Beiträge von jährlich 15 Millionen Franken an die Deckung der Mehrkosten leisten, die verglichen mit herkömmlichen Antriebstechnologien entstehen. Damit wird die staatliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über die schon heute bestehenden nationalen, kantonalen oder kommunalen Förderprogramme (z. B. Programm Agglomerationsverkehr aus NAF Infrastrukturmassnahmen / künftig Unterstützung durch Programm Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure) nochmals ausgeweitet. Damit sind wir nicht einverstanden.

Weshalb der hochsubventionierte öffentliche Verkehr nochmals weitere Zuwendungen erhalten soll, wo er doch – wie der erläuternde Bericht ausdrücklich erwähnt – bereits heute zu einem ganz grossen Teil mit fossilfreien Antrieben unterwegs ist, leuchtet umso weniger ein, als die CO₂-Gesetzesvorlage den privaten Personenverkehr (Reisebus/Taxi) und insbesondere auch den Strassengüterverkehr von allen Förderprogrammen ausklammert. Wir lehnen diese einseitige Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr ab und fordern, dass der private Personen- und Güterverkehr gleichermaßen in die Förderprogramme miteinbezogen wird. Denn bei den Massnahmen gegen den Klimawandel und für die Senkung des CO₂-Ausstosses ist die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr vollkommen irrelevant – welcher Quelle das Kohlenstoffdioxid entstammt, hat für das Klima keinerlei Bedeutung. Deshalb erzielen jene Massnahmen die höchste Wirkung, die sich an einen möglichst grossen Adressatenkreis wenden. Wenn die derzeit aus rund 50'000 Einheiten bestehende, praktisch ausschliesslich mit Dieselmotoren betriebene Schweizer Nutzfahrzeugflotte zügig auf alternative Antriebe umgestellt werden soll, so lässt sich dies nur durch eine staatliche Anschubfinanzierung bewerkstelligen.

Wir beantragen daher, dass die privaten Nutzfahrzeuge genau wie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gleichberechtigt in die Finanzierungs- und Förderprogramme des Bundes aufgenommen werden und hierfür im CO₂-Gesetz eine ausdrückliche Grundlage geschaffen wird.

2.3. Förderung grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Strasse

Art. 37a E-CO₂-Gesetz sieht vor, dass der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, mit bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr fördern kann.

Personenfernverkehre erfolgen bekanntermassen nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse. Dafür werden moderne Reisebusse mit Fahrgastkapazitäten von bis zu 70 Personen eingesetzt. Als kollektives Verkehrsmittel leistet der Reisebus einen wichtigen Beitrag zum energieeffizienten Personentransport, indem er pro beförderte Person weit weniger CO₂ emittiert als die meisten anderen Fahrzeuge, einschliesslich der Bahn. Deshalb ist der Einsatz von Reisebussen als wichtiges Instrument zur Senkung der CO₂-Emissionen förderungswürdig.

Wir beantragen daher, Art. 37a E-CO₂-Gesetz um die Förderungsmöglichkeit des grenzüberschreitenden Reisebusverkehrs zu ergänzen. Die Finanzmittel im Umfang von 30 Millionen Franken sollen nicht allein für den Personenverkehr auf der Schiene, sondern müssen gleichberechtigt auch für den Personenverkehr auf der Strasse eingesetzt werden.

2.4. Beimischpflicht und Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe

Wir lehnen die vorgeschlagene Beimischpflicht von sechs Prozent biogener Treibstoffe bei gleichzeitiger Aufhebung der Steuererleichterungen ab. Zwar würde die Beimischung eine markante CO₂-Reduktion bewirken (mehr als doppelt so hoher Reduktionseffekt verglichen mit der Beibehaltung der Steuererleichterungen), jedoch läge der Anteil in der Folge fix bei sechs Prozent und könnte nicht mehr gesteigert werden.

Wir befürworten vielmehr die Kombination beider Instrumente, und zwar in Form des Modells, welches die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-N) ausgearbeitet und am 17.01.2022 als parlamentarische Initiative 22.402 "*CO₂-Reduktion durch biogene und synthetische Treibstoffe*" eingereicht hat. Im Sinne der Initiative beantragen wir, die Steuererleichterungen für Fahrzeuge mit fossilfreien Antrieben bis 2030 beizubehalten und ab 2025 mit einer Beimischpflicht zu kombinieren. Dadurch würde im Ergebnis eine bessere Klimawirkung erzielt als durch die einseitige Massnahme der Beimischung. Ansonsten unterstützen wir die Initiative der UREK-N auch in den übrigen Punkten (nebst Beimischpflicht und Steuererleichterungen auch Anrechenbarkeit und Nachhaltigkeit) und beantragen deren Umsetzung im CO₂-Gesetz.

2.5 Lade- und Tankinfrastruktur

Genau gleich wie die Gesetzesvorlage den privaten Personen- und Güterverkehr von jeglichen staatlichen Unterstützungsmassnahmen bei der Fahrzeugbeschaffung ausklammert, soll auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge nur dem Personenwagenverkehr und nicht auch dem gewerblichen Verkehr zugutekommen (Art. 37 E-CO₂-Gesetz). Tankstellen für Wasserstoff, Biogas und sonstige alternative Treibstoffe bleiben gleichfalls gänzlich unberücksichtigt, und selbstredend wird auch der schwere Güterverkehr im Gesetzesentwurf mit keinem Wort erwähnt. Dabei wäre sein CO₂-Einsparpotential bekanntermassen beträchtlich, nur müsste eben rasch auch für Lastwagen eine geeignete Lade- und Tankinfrastruktur in der Fläche aufgebaut werden, ehe die Flottenerneuerung richtig Fahrt aufnehmen und mithin die erwünschte Klimawirkung erzielen kann.

Wir beantragen daher, dass die Förderung der Lade- und Tankstelleninfrastrukturen für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb technologieneutral ausgestaltet wird. Mit Fördermitteln zu unterstützen sind nebst E-Ladestationen auch Tankstellen für Lastwagen mit Wasserstoff-, Gas- und weiteren Alternativantrieben.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen in der Botschaft ans Parlament.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

SR Thierry Burkart
Zentralpräsident

André Kirchhofer
Vizedirektor