

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

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

Bern, 28. Februar 2022

Stellungnahme der LITRA zur Revision des CO2-Gesetzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Die LITRA unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

Die LITRA unterstützt die vorgeschlagene Revision des CO2-Gesetzes und die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage. Zur Erreichung der Schweizer Klimaziele stehen für die LITRA weiterhin die vier folgenden Eckpfeiler im Vordergrund, die sich insbesondere auf den Verkehrsbereich konzentrieren:

1. Modalsplit und Auslastung zugunsten des öV erhöhen
2. Energieeffizienz steigern und klimaneutrale Antriebssysteme fördern
3. die Schweiz als Vorreiterin - Chancen für die Wirtschaft wahrnehmen
4. CO2-Abgaben für alle Verkehrsträger einführen.

Der **öffentliche Verkehr (öV) ist bereits heute sehr energieeffizient und emissionsarm** und muss in Zukunft zur Erreichung der sehr ehrgeizigen Schweizer Klimaziele zwingend eine noch prominentere Rolle spielen. So könnte mit einer substanziellen Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV ein massgeblicher Anteil an der Abdeckung der vorgesehenen zusätzlichen Verkehrsleistungen klimafreundlich erbracht werden. Gleichzeitig muss der Verkehrssektor insgesamt einen enormen Beitrag zur Emissionsverminderung leisten, wovon der öV seinen - mit 4% der Verkehrsemissionen sehr kleinen - Teil beitragen soll. Erklärtes Ziel der LITRA ist es deshalb im Rahmen dieser Vorlage, dass im Bereich des **Strassen-öV** möglichst rasch und flächendeckend auf klimaneutrale Technologien umgestellt wird.

Im **Luftverkehr** begrüsst die LITRA den im revidierten CO2-Gesetz enthaltenen klaren Fokus auf die Förderung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und den Verweis auf die Notwendigkeit von internationalen Ansätzen. Demgemäss unterstützt die LITRA die Einführung einer Beimischquote für Flugtreibstoffe (SAF) und eine damit verbundene Harmonisierung mit den EU-Regeln. Dank der Anlehnung an die EU entstehen keine Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Markt. Die Schweiz soll sich in einem internationalen Schulterschluss für die Markteinführung und Skalierung von SAF einsetzen, wofür international harmonisierte Ansätze und Standards zwingend notwendig sein werden. Ebenso ist die Anwendung von international harmonisierten Nachhaltigkeitsstandards essentiell.

Umstellung des Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe

Die LITRA begrüsst ausdrücklich, dass der Gesetzesentwurf für die Umstellung des Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe eine finanzielle Förderung des Bundes vorsieht. Ebenso begrüssenswert ist, dass diese Förderung technologieneutral und unabhängig des Einsatzes der Busse für den Ortsverkehr, den Regionalen Personenverkehr, den Touristischen Verkehr, den Gelegenheits- oder Schülerverkehr formuliert ist. Ohne substantielle finanzielle Unterstützung seitens des Bundes wird eine rasche und flächendeckende Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV nicht zu bewerkstelligen sein.

Der Vorschlag zur Förderung umweltfreundlicher Busse ist bei näherer Betrachtung allerdings nicht akzeptierbar, denn es besteht **ein grosses Ungleichgewicht**: Die Summe der vorgeschlagenen, wegfallenden Mineralölsteuerbefreiung im öV (rund CHF 85 Mio. pro Jahr) ist bedeutend höher als die für die Umstellung vorgesehene Unterstützung. Die zur Förderung von umweltfreundlichen Antrieben im Strassen-öV vom Bund vorgeschlagenen CHF 15 Mio. sind denn auch offensichtlich vollkommen unzureichend.

Angesichts der insgesamt benötigten Investitionssummen würde eine solche viel zu tiefe Fördersumme ohne nennenswerte Ergebnisse verpuffen. Unter dem Strich würden dem Strassen-öV sogar **substanziell Mittel entzogen**. Art. 41a CO₂-Gesetz würde sich nicht nur als wirkungslos erweisen für die Umstellung des Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe, sondern aus systemischer öV-Sicht sogar kontraproduktiv wirken. Denn die Transportunternehmen würden damit primär zu Einsparungen gezwungen, respektive müssten sie Investitionen verzögern oder ganz darauf verzichten. Ein solcher Investitionsstau könnte wiederum zu einem Angebotsabbau führen, was den Modalsplit des öV negativ beeinflussen würde.

Zudem ist eine Plafonierung der Summe der Förderbeiträge ebenfalls untauglich. Die vorgesehene Art der Unterstützung gefährdet die Planungssicherheit sowohl für die Transportunternehmen wie auch für die öV-Fahrzeugindustrie. Transportunternehmen können keine Finanzplanung vornehmen, da unklar ist, wie viele Fördergesuche pro Jahr eingereicht werden und wie hoch der Beitrag im Einzelnen ausfallen wird. Und die Industrie müsste sich unter Umständen auf ein Stop-and-go einrichten, weil die Transportunternehmen Ihre Investitionsentscheide nach den optimal möglichen Förderbeiträgen ausrichten. Mit einem jährlichen Pauschalbetrag für die gesamte Branche kann auf jeden Fall keine Gleichbehandlung der Unterstützung der verschiedenen Transportunternehmen über die Jahre hinweg erreicht werden.

Art. 41a CO₂-Gesetz: Alternativvorschlag des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) (siehe Anhang)

Die LITRA schliesst sich aus diesen Überlegungen dem ausformulierten Alternativmodell des VöV an. Dieses sieht als Hauptmerkmal vor, dass der Bund pro Inbetriebnahme eines neuen Busses mit umweltfreundlichem Antrieb einen Pauschalbeitrag ausrichtet. Die Höhe dieser Beiträge soll nicht die ganzen Mehrkosten decken, jedoch eine wirkungsvolle Anschubfinanzierung sicherstellen. Mit diesem Vorschlag werden die Investitionen der Transportunternehmen für die Anschaffung von Bussen mit umweltfreundlichen Antrieben zudem planbar, ohne dass die Kosten für den Bund ins Unermessliche steigen.

Die vom VöV vorgeschlagenen befristeten Bestimmungen betreffend Förderung umweltfreundlicher Antriebe sind klar und einfach verständlich und ermöglichen somit eine unkomplizierte und ausgeglichene Umsetzung, indem für definierte Typen von Fahrzeugen moderat bemessene Unterstützungsbeiträge ausgerichtet werden. Der durch die Beurteilung der entsprechenden Gesuche anfallende Aufwand bei der Bundesverwaltung kann gleichzeitig auf ein Minimum reduziert werden.

Die Unterstützung nach dem vorliegenden Gesetz soll Beiträge aus anderen Quellen nicht ausschliessen (z.B. Beiträge an die Ladeinfrastrukturen aus den Agglomerationsverkehrsprogrammen, Klik und andere Quellen), da die Bundesbeiträge an umweltfreundliche Busantriebe auch nach dem Alternativmodell des VöV

keineswegs kostendeckend wäre, sondern wie oben ausgeführt lediglich eine moderate Anschubfinanzierung leisten.

Gestaffelte statt sofortige Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung

Die LITRA unterstützt die angestrebte Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung im öV, da die heutige Rückerstattung ein Fehlanreiz darstellt. Die dadurch eingesparten Mittel müssen aber vollumfänglich für die Förderung umweltfreundlicher Antriebe eingesetzt werden. Eine sofortige und umfassende Abschaffung der Befreiung von der Mineralölsteuer im Strassen-öV würde diesen massiv verteuern. Hauptbetroffen wären die ländlichen Regionen, für deren Verkehrsanforderungen in topografisch anspruchsvollen Gebieten die heutige umweltfreundliche Antriebstechnologie noch nicht ausreichend leistungsfähig ist. Die Besteller vorab im Regionalen Personenverkehr müssten höhere Abgeltungen zum Erhalt des Status Quo finanzieren, ohne jeglichen Nutzen zur Erreichung der Klimaziele.

Zu berücksichtigen gilt es zudem, dass es aus wirtschaftlicher Sicht kaum sinnvoll ist, die bestehenden Dieselbusse, die noch mehrere Jahre in Betrieb sein werden, vor Ablauf der Amortisationsdauer zu ersetzen, beziehungsweise sie steuerlich ab sofort zu bestrafen. Aus diesen Überlegungen wurde vor einigen Jahren ein Kompromiss gefunden, der Gegenstand des abgelehnten CO₂-Gesetzes war und hinter dem die LITRA nach wie vor steht, nämlich eine zeitlich gestaffelte Abschaffung der Befreiung von der Mineralölsteuerpflicht. So nimmt die vom VöV beantragte Formulierung den für die öV-Branche tragbaren Kompromiss des abgelehnten CO₂-Gesetzes wieder auf (vgl. Anhang).

Finanzierung von Ladeinfrastrukturen

Die vorgeschlagene CO₂-Gesetz-Revision lässt einen zentralen Aspekt bei der Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe im öV ausser Acht: die (Lade-)Infrastruktur beispielsweise für Elektrobusse oder Schiffe mit umweltfreundlichen Antrieben. Unabhängig von der Antriebstechnologie bedarf es in den allermeisten Fällen einer angepassten und teuren Infrastruktur im Depot oder auf der Strecke bzw. an den Schiffanlegestellen oder in der Werft. Die in Art. 37 CO₂-Gesetz verankerte Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge muss deshalb zwingend technologieneutral auf Ladeinfrastrukturen für den öV erweitert werden.

Umweltfreundliche Antriebe im Schiffsverkehr

Die LITRA begrüsst, dass auch CO₂-neutrale Antriebstechnologien im Schiffsverkehr unterstützt werden sollen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass – etwa im Gegensatz zum Strassenverkehr – heute noch keine marktfähigen CO₂-neutralen Antriebstechnologien oder alternativen Treibstoffe für grosse Kursschiffe, die längere Strecken mit Fahrplangeschwindigkeit bewältigen können, zur Verfügung stehen. Solange dies nicht der Fall ist, muss auf die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer für die Kursschiffahrt verzichtet und dies im Mineralölsteuergesetz, Art. 48 Abs. 2, berücksichtigt werden. Andernfalls würde – analog dem oben dargelegten Mechanismus im Strassen-öV – der Schiffsverkehr massiv verteuert. Dieser geriete jedoch zusätzlich unter wirtschaftlichen Druck, da er in der Regel nicht abgeltungsberechtigt ist und somit den Ausfall der Mineralölsteuerrückerstattung aus eigenen Mitteln finanzieren müsste. Ausserdem gilt es auch in der Schifffahrt zu berücksichtigen, dass Schiffantriebsmotoren je nach Einsatzzeit eine Lebensdauer von 10 bis 20 Jahren haben und es keinen Sinn ergibt, diese vor Ablauf der Amortisationsdauer zu ersetzen bzw. sie steuerlich ab sofort zu pönalisieren.

Umweltfreundliche Antriebe von Rangierlokomotiven (neu)

Heute werden noch sehr viele Rangierlokomotiven (namentlich im Cargobereich) mit Diesel angetrieben. Im Gesetzesentwurf ist deshalb zusätzlich vorzusehen, dass der Bundesrat auch CO₂-neutrale Antriebstechnologien von Rangierlokomotiven unterstützen kann.

Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene (Art. 37a)

Die LITRA unterstützt schliesslich die vorgesehene Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene durch den Bund. Die öV-Branche ist überzeugt, dass mit einem Ausbau von neuen internationalen Fernverkehrsrelationen auf der Schiene (Tag wie Nacht) eine optimale Ergänzung und gute Alternative zum Flugverkehr hergestellt werden kann.

Kritisch sieht die LITRA eine Begrenzung der Finanzhilfe bis längstens Ende 2030. Unter Annahme gleichbleibender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wird der Nachtzugverkehr auch nach 2030 kaum selbsttragend sein. Ein defizitäres Angebot einzuführen, für welches die Finanzierung bereits nach wenigen Betriebsjahren nicht mehr gesichert ist, erschwert Investitionen in neues, hochwertiges Rollmaterial mit hohen Anschaffungskosten und einer langen Nutzungsdauer. Dadurch leidet die Qualität des Angebots enorm. Die LITRA beantragt deshalb Art. 37a, Abs. 2 CO₂-Gesetz ersatzlos zu streichen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Anhang: ausformulierte Gesetzesartikel zum CO₂-Gesetz und MinöStG

Anhang und Anträge VöV – konkrete Formulierungen von Gesetzestexten

Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz)

Art. 37 Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs

¹Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (inkl. Elektrobusse und andere umweltfreundlich angetriebene Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs) in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben, und auf öffentlichen Parkplätzen und in Betriebshöfen/Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Art. 37a Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene

²~~Die Finanzhilfen können längstens bis Ende 2030 gewährt werden.~~ [ersatzlos streichen]

Art. 41a Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr, im Schiffsverkehr und von Rangierlokomotiven

¹Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr, im öffentlichen Schiffsverkehr und von Rangierlokomotiven.... [Rest unverändert]

^{2 (neu)} Die Unterstützung des Bundes kommt zur Anwendung, wenn neue Busse oder Schiffe mit umweltfreundlichen Antrieben für den Einsatz im Rahmen der erteilten Personenbeförderungskonzession oder kantonalen Bewilligung in Betrieb genommen werden.

^{3 (neu)} Der Bund unterstützt die Anschaffung von Bussen mit umweltfreundlichen Antrieben mit à-fonds-perdu Investitionsbeiträgen. Der Beitrag bemisst sich wie folgt:

- a. Pro Minibus 30 000 Franken;
- b. Pro Midibus 100 000 Franken;
- c. Pro Standardbus 150 000 Franken;
- d. Pro Gelenkbus 200 000 Franken;
- e. Pro Doppelgelenkbus 250 000 Franken;

^{4 (neu)} Die Busse müssen durch das Transportunternehmen zu 95 Prozent für Fahrten gemäss der Konzession oder Bewilligung eingesetzt werden.

^{5 (neu)} Bei elektrischen Antrieben muss für den Betrieb mindestens zu 90 Prozent erneuerbare Energie verwendet werden.

^{6 (neu)} Die Unterstützung kommt bei reinen Ersatzinvestitionen von Bussen, die bereits über umweltfreundliche Antriebe verfügen, nicht zum Tragen. Besteht jedoch ein Mehrbedarf an Fahrzeugen, beispielsweise aufgrund von Linienverlängerungen oder Ähnlichem, kann für diese zusätzlich benötigten Busse die Unterstützung nach Absatz 3 in Anspruch genommen werden.

^{7 (neu)} Finanzhilfen nach Absatz 3 können längstens bis zum 31. Dezember 2035 gewährt werden.

^{8 (neu)} Finanzhilfen nach Absatz 3 werden unabhängig von anderen finanziellen Mitteln von Kantonen, Gemeinden oder privaten Einrichtungen ausgerichtet.

^{9 (neu)} Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen und namentlich auch die Bemessung der Finanzhilfen im Schiffsverkehr und von Rangierlokomotiven.

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Art. 18 Abs. 1^{bis}

Unverändert [= keine sofortige Aufhebung, vgl. Art. 48 Abs. 1^{bis} und 2 MinöStG]

Art. 48 Abs. 1^{bis} und 2

^{1bis} Ab dem 1. Januar 2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr die Rückerstattung der Steuer nach Artikel 18 Absatz 1^{bis}.

² Ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Steuer gemäss Artikel 18 Absatz 1^{bis} für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ab dem 1. Januar 2030 nur insoweit möglich, als die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse [neu] bzw. Kursschiffe mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen, [neu] technischen oder denkmalpflegerischen Gründen nicht möglich ist.