

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 15.10.2024

Stellungnahme des VöV im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) engagiert sich als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs stark für eine nachhaltige und CO₂-freie Mobilität in der Schweiz. Der VöV unterstützt das per 1.1.2025 in Kraft tretende CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 sowie im Grundsatz auch die entsprechenden Ausführungsbestimmungen. Gerne weisen wir jedoch auf folgende Punkte hin, die aus unserer Sicht zwingend präzisiert bzw. abgeändert werden müssen:

1. Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Im 3. Abschnitt der CO₂-Verordnung sind in den Art. 129b bis 129f die Förderbedingungen für Busse und Schiffe mit elektrischen Antriebstechnologien geregelt. Folgende Anmerkungen dazu:

Art. 129c Eigentum der geförderten Fahrzeuge

Der Art. 129c hält fest, dass Beiträge für Busse und Schiffe entrichtet werden, die «[...] sich nach Inbetriebnahme im Eigentum der Empfänger von Beiträgen befinden.» Im Schreiben des BAV an die konzessionierten Bus- und Schiffsunternehmen vom 12.8.2024 betreffend «Informationen zur finanziellen Förderung von E-Bussen und Schiffen aufgrund des CO₂-Gesetzes» hat das BAV präzisiert, dass u.a. keine Fahrzeuge gefördert werden sollen, die geleast sind. **Diese Bestimmung lehnen wir in dieser pauschalen Definition klar ab**, denn ein Finanzierungsleasing ist lediglich eine alternative (und meistens günstigere) Finanzierungsform für Busse. Fahrzeuge, die im Finanzierungsleasing beschafft werden, sollen folglich auch gefördert werden können. Sie stehen faktisch während der gesamten Nutzungsdauer in der Verfügungsgewalt des Transportunternehmens und werden auch im Anlagevermögen der Bilanz des Transportunternehmens geführt. Ansonsten entsteht der Fehlanreiz, dass die Transportunternehmen teurere Finanzierungsformen für E-Busse wählen, um die Förderung nicht zu verwirken.

Antrag: Die Förderpraxis des BAV soll auch Fahrzeuge umfassen, die mittels Finanzleasing beschafft und im Anlagevermögen (Bilanz) des die Fördergelder beantragenden Transportunternehmens abgebildet werden.

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Der Art. 129d, Abs. 2 sieht vor, dass keine Fördermittel entrichtet werden für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen. Dabei bezieht sich der Begriff «Fahrzeuge» sowohl auf Busse als auch auf Schiffe. Für letztere erweist sich diese Vorschrift in der Praxis als untauglich. Aufgrund der hohen Lebensdauer von oftmals mehreren Jahrzehnten ist die Vorgabe einer vollständigen Abschreibung bei Schiffen – gerade angesichts der kurzen Geltungsdauer der Förderung elektrischer Antriebstechnologien – unrealistisch. Wir schlagen vor, dass die Voraussetzungen zur Förderung von E-Schiffen gem. Art. 129d basierend auf Art. 41, Abs. 3 CO₂-Gesetz in einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden und im vorgeschlagenen Gesetzestext die Forderung nach «abgeschriebenen Fahrzeugen» für Schiffe keine Gültigkeit hat.

Antrag auf Abänderung des Art. 129d, Abs. 2: «Keine Fördermittel werden entrichtet für **Fahrzeuge Busse**, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen.»

Art. 129f Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Im Art. 129f des Verordnungsentwurfs wird aktuell vorgeschlagen, dass die Transportunternehmen dem BAV fünf Jahre nach Inbetriebnahme den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge melden. Insbesondere für grössere Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs würde die Umsetzung dieses Artikels zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Zudem würde dieser Artikel dem flexiblen und kosteneffizienten Einsatz der jeweiligen Flotten zuwiderlaufen. Wir schlagen deshalb die Möglichkeit zur Definition eines flottenweiten Durchschnitts vor, auf diesem dann Artikel 129 f angewendet werden kann. Es soll den Transportunternehmen freistehen, ob sie den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge fahrzeugspezifisch vornehmen oder den Durchschnitt des Verwendungszwecks der Fahrzeugflotte angeben.

Antrag auf Ergänzung des Art. 129 f: «Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. **[neu] Es ist den Transportunternehmen freigestellt, ob dafür ein flottenweiter Durchschnitt massgebend sein soll oder ob sie die Angaben zum Einsatz fahrzeugspezifisch vornehmen.** [...]»

2. Mineralölsteuerrückerstattung

Das revidierte CO₂-Gesetz gibt vor, dass im Ortsverkehr ab 2026 die Mineralölsteuerrückerstattung aufgehoben wird, die Ausführungsbestimmungen dazu sind in der Mineralölsteuerverordnung geregelt. An dieser Stelle ist uns der Hinweis wichtig, dass zahlreiche Transportunternehmen aus Gründen eines effizienten Flottensteuerung Fahrzeuge sowohl im Ortsverkehr als auch im regionalen Personenverkehr (RPV) einsetzen. Da der RPV bis 2030 weiterhin von der Mineralölsteuerbefreiung profitieren kann, ist es wichtig, **in der Praxis eine einfache Lösung für eine rechtskonforme Beantragung der Rückerstattung dieser Beträge anzuwenden.** Dies kann beispielsweise über einen Vergleich des flottenweiten Einsatzes der Fahrzeuge im RPV und im Ortsverkehr und einer prozentualen Kürzung der Rückerstattung um den Anteil des im Ortsverkehr erfolgten Flotteneinsatzes erfolgen. Eine fahrzeugspezifische Abrechnung der Mineralölsteuerrückerstattung wäre mit sehr hohem Mehraufwand verbunden und nicht praktikabel.

3. Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Der VöV unterstützt die vorgesehene Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs, der Ausbau der internationalen Verbindungen leistet einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz. **Betreffend die Ausführungsbestimmungen in der ARPV Art. 58a ff verweisen wir auf die Stellungnahme der SBB, deren Anträge der VöV unterstützt.**

Vorbehalt: Im Rahmen des vom Bundesrat am 20.9.2024 vorgelegten Entlastungspakets für den Bundeshaushalt hat der Bundesrat beschlossen, bereits ab 2025 auf die Förderung von elektrischen Antrieben für Busse und die Schifffahrt sowie die Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu verzichten bzw. die vom Parlament gesprochenen Verpflichtungskredite zu sperren. Der VöV lehnt dieses Vorgehen entschieden ab und fordert den Bundesrat auf, seinen Entscheid in Wiedererwägung zu ziehen, d.h. die Kreditsperre aufzuheben, und die Förderungen auf dem ordentlichen gesetzgeberischen Weg (mit Wirkung ab 2027) zu überprüfen. Die in der vorliegenden Stellungnahme des VöV dargelegten Positionen zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes sind unter diesem Vorbehalt zu verstehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Stückelberger', with a stylized flourish at the end.

Ueli Stückelberger
Direktor