



Herr Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

Per E-mail:
bettina.kast@bafu.admin.ch

Bern, 24. April 2024

1 | 4

Klimaschutzverordnung

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit rund 4'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Klimaschutzverordnung (KIV) Stellung nehmen zu können.

Die ASTAG bekennt sich zum Ziel der Emissionsreduktion im Strassentransport, steht den in der Verordnung enthaltenen Umsetzungsbestimmungen jedoch sehr kritisch und besorgt gegenüber.

Die zur Diskussion stehende Vorlage geht auf die Annahme des Klima- und Innovationsgesetzes (KIG) in der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 zurück. Darin werden allgemeine Klimaziele bis 2050 (Netto-Null-Ziel) sowie ein spezifischer Absenkpfad für den Sektor Verkehr verankert, zugleich aber auch die Voraussetzungen für zwei befristete Förderprogramme zur Senkung von CO₂-Emissionen (Gebäudeimpulsprogramm, Förderung von innovativen Technologien und Prozessen in der Industrie) geschaffen. Mit der KIV sollen der Rahmen und die Modalitäten dieser Förderprogramme präzisiert werden.

1. Grundsatzbemerkungen

Die ASTAG begrüsst Bestrebungen zur Dekarbonisierung des Strassentransportgewerbes. In der Branche selbst ist das Engagement, die Transportdienstleistungen so klimaverträglich wie nur möglich auszugestalten, seit Jahren sehr gross. Beispielsweise gehen die Schadstoff- und die CO₂-Emissionen pro Fahrzeug kontinuierlich zurück. Zugleich steigt jedoch die Nachfrage nach Gütertransporten laufend an. Die Bedürfnisse von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung sind somit der Haupttreiber dafür, dass der CO₂-Gesamtausstoss in Transport und Logistik bis her nicht stärker zurückgegangen ist. Allerdings beträgt der Anteil des Schwerverkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen der Schweiz nur knapp 5 Prozent.

Für weitere Fortschritte ist nach Ansicht der ASTAG grundsätzlich der Weg von Innovation zu beschreiten. Zielführend und effektiv sind unternehmerische Ambitionen und Eigenleistungen, möglichst ohne staatliche Interventionen. Mit dem KIG besteht allerdings die Möglichkeit, im Zeitraum von 2025 bis 2030 von Subventionen des Bundes in der Höhe (für alle Bezüger) von jährlich 200 Mio. Franken zu profitieren. Aus ordnungs- und finanzpolitischen Gründen ist die ASTAG gegenüber staatlichen Fördermitteln nach wie vor sehr skeptisch. Jedoch hat sich die Stimmbevölkerung für dieses Vorgehen entschieden; auch sollen die verfügbaren Gelder so wirkungsvoll wie nur möglich genutzt werden. Insofern kann sich die ASTAG – wenn auch mit

2 | 4 grossen Vorbehalten – mit der finanziellen Unterstützung von Innovationen zur CO₂-Reduktion im vorgesehenen Ausmass einverstanden erklären.

2. Detailbemerkungen

2.1 Verbindlichkeit als Grundvoraussetzung

Die Skepsis der ASTAG gegenüber staatlichen Fördermitteln mit dem KIV-Entwurf insofern bestätigt, als jegliche Verbindlichkeit fehlt – es handelt sich um eine «Jekami-Vorlage», die für alle möglichen Ideen offen ist. Hauptproblem ist, dass nicht abschliessend festgehalten wird, welche Massnahmen für eine Unterstützung in Frage kommen und welche Gesamtbeträge pro Branche in Frage kommen. Umgekehrt ist enorm viel Initialaufwand zu leisten, um überhaupt von Geldern profitieren zu können. Eine Sicherheit, dass sich diese Mühe lohnt, besteht nicht.

Konkret regelt der Entwurf nur, dass lediglich Massnahmen finanziell unterstützt werden, deren Umsetzung auf einem individuellen bzw. Branchenfahrplan beruhen (Art. 10). Die minimalen Anforderungen, die ein solcher Fahrplan enthalten muss, sind ebenfalls enthalten (Art. 5). Für welche Massnahmen und / oder Projekttypen künftig Förderbeiträge erhältlich sein sollen, wird jedoch nicht definiert. Unternehmen, die Fördermittel beanspruchen möchten, werden somit zu enormen Vorleistungen verpflichtet – ohne genaue Kenntnisse über das Ziel. Das Risiko, viel Aufwand erbringen zu müssen, ohne letztlich einen Gegenwert zu erhalten, ist zu gross. Der Anreiz, sich überhaupt zu betätigen, geht dadurch weitgehend verloren. Die KIV muss deshalb näher ausführen, welche Massnahmen für eine Förderung in Frage kommen. Dadurch würde das Vertrauen in die Umsetzung steigen, die Transparenz des Vorgehens zunehmen und das Programm an Effizienz und Effektivität gewinnen. Gerade das Strassentransportgewerbe ist, nach leidvollen Erfahrungen bei der Modernisierung der Fahrzeugflotten im Zusammenhang mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, auf langfristige Investitions- und Planungssicherheit angewiesen. Ansonsten wird eine Mehrheit der Branche nicht bereit sein, die nötigen Vorarbeiten zu leisten.

Wie die Art der Massnahmen ist auch die Höhe der Förderbeiträge (Art. 13) nicht klar definiert und mit erheblichen Unsicherheit verbunden. Grundsätzlich betragen die Beiträge «höchstens 50% der anrechenbaren Kosten» (Art. 13 Abs. 1), in Ausnahmefällen werden 70% gewährt. Bedingung dafür sind ein besonderer Nutzen der Massnahme, ein Multiplikationspotential oder ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis (Art. 13 Abs. 3). Hingegen sollen Massnahmen, «die nur einen geringen Beitrag zur Erreichung von Netto-Null-Emissionen leisten oder nicht der Energie- oder Klima-politik des Bundes entsprechen», von der Unterstützung ausgeschlossen werden (Art. 10, Abs. 3) – wobei wiederum nicht klar ist, welche Massnahmen so oder anders bewertet werden.

Die ASTAG fordert deshalb, dass in der KIV eindeutig festgehalten wird, welche Massnahmen mit Förderbeiträgen unterstützt werden können. Ebenso muss der Anteil des Gesamtbeitrags, mit dem eine Branche rechnen kann, verbindlich bestimmt werden. Das KIG gibt vor allem für die Sektionen Gebäude, Verkehr und Industrie ehrgeizige Ziele vor. Es ist daher entscheidend, dass – wenn schon Subventionen vorgesehen werden – diese Branchen auf transparente und effektive Weise unterstützt werden. Verbindliche Förderbedingungen und Zusagen sind dafür unabdingbar.

2.2 Fahrpläne als zu grosses Hindernis

Mit der Pflicht, firmenindividuelle Fahrpläne bzw. einen Branchenfahrplan zur CO₂-Reduktion zu erarbeiten, wird den Unternehmen, wie bereits erwähnt, ein enormer administrativer bzw. auch finanzieller Aufwand aufgebürdet. Nur schon die Kosten zur Erstellung eines individuellen Fahrplans betragen – nach Angaben des Bundesamts für Energie BFE – bis zu 50'000 CHF; der Grund sind die dazu nötigen Beratungsleistungen von spezialisierten Expertenbüros. Dazu kommen eigene Aufwände von mindestens 100 Stunden. Kleinere und mittlere Unternehmen, wie sie die grosse Mehrheit im Strassentransportgewerbe bilden, verfügen in der Regel über sehr begrenzte finanzielle und personelle Ressourcen. Es ist für sie absolut unmöglich, ohne direkten Gegenwert bzw. mit erheblichem Risiko, ob letztlich Massnahmen finanziert werden

(vgl. oben), so hohe Kosten in Kauf zu nehmen. Es besteht die reelle Gefahr, dass Fahrpläne nur von «grossen» Unternehmen erarbeitet werden können und sich ein Branchenfahrplan, zu erarbeiten durch die ASTAG, gezwungenermassen an deren Bedürfnissen zu orientieren hat. Zu befürchten ist eine Wettbewerbsverzerrung, ausgelöst durch unzulängliche Gesetzgebung seitens Bunds – mit der Folge einer weiteren Branchekonsolidierung.

Selbstverständlich sind Transparenz und Kontrolle wichtige Instrumente zur Vermeidung von falschen Anreizen und ineffektivem Mitteleinsatz. Gleichzeitig muss der administrative Prozess vom Antrag bis zur Auszahlung von Fördergeldern verhältnismässig gestaltet sein. Aus Sicht der ASTAG ist das vorliegende Modell der Unternehmens- und Branchenfahrpläne deshalb absolut ungeeignet, um allen Unternehmen die gleiche Chance für Förderbeiträge zu geben. Vor allem die erforderliche Zusammenarbeit mit externen Büro führt zu unnötigen Kosten. Eine starke Vereinfachung zwecks weniger Aufwand und Kosten ist zwingend notwendig. Auch hier liegt die Lösung darin, dass in der Verordnung vorab ein Katalog mit konkreten Massnahmen definiert würde. Dann wäre – ohne mühsam irgendwelche Fahrpläne erarbeiten zu müssen – wofür Fördergelder erhältlich sind und für was nicht. Die interessierten Unternehmen könnten sich besser auf ihr Kerngeschäft fokussieren, zugleich die Dekarbonisierung aber auf einfache Weise vorantreiben.

2.3 Mittelkonkurrenz

Jährliche Subventionen von 200 Mio. CHF sind eine stattliche Summe – und doch wenig, wenn alle Branchen und Unternehmen partizipieren wollen. Von daher ist es höchst problematisch, dass jeglicher Verteilschlüssel zwischen den einzelnen Branchen fehlt. Erneut zeigt sich die fehlende Verbindlichkeit der ganzen Vorgehensweise. Denn selbst wenn ein Unternehmen die finanziellen und administrativen Aufwände auf sich nimmt und einen Fahrplan vorlegt, ist nicht garantiert, dass Förderbeiträge gewährt werden. Stehen nicht genügend Mittel für alle Anträge zu Verfügung werden die Massnahmen gefördert, welche die Kriterien am besten erfüllen (Art. 13 Abs. 6) – obwohl diese nur unzureichend definiert sind.

Für die ASTAG ist deshalb klar, dass die Verordnung sicherstellen muss, dass das sogenannte «Windhundprinzip» nicht gilt. Es muss garantiert sein, dass wer die kostenintensiven und sehr aufwendigen Vorarbeiten auf sich nimmt, letztlich auch Fördermittel erhalten kann.

3. Schlussbemerkung

Die vom KIG gesetzten Reduktionsziele für den Verkehr stellen eine enorme Herausforderung für die Branche dar. Das Strassentransportgewerbe anerkennt den Handlungsbedarf und hat bereits erhebliche Anstrengungen zur Dekarbonisierung unternommen. Subventionen sind im Prinzip der falsche Weg; wenn sie – wie vorliegend vom Volk beschlossen – dennoch als Mittel in Betracht kommen, braucht es eine effektive, zielführende Ausgestaltung. Die vorliegende Verordnung ist als Instrument dafür gegenwärtig nicht geeignet. Sie stellt hohe Anforderungen an die Branche und Unternehmen, bietet aber gleichzeitig keine Garantien.

Die Umsetzung von CO₂-Reduktionsmassnahmen gemäss KIG ist freiwillig. Dennoch gilt es, alle alle Wirtschaftsakteure, insbesondere solche, die als grosse Emittenten gelten, wirksam zu unterstützen. Administrative und technische Hürden müssen so tief wie möglich gehalten werden, damit die Gleichbehandlung aller Marktteilnehmenden gewährleistet ist.

Die Forderungen der ASTAG sind:

- **Festlegung eines Massnahmenkatalogs in der Verordnung**
- **fixer Anteil pro Branche und gesicherte Beitragshöhe für Unternehmen**
- **Senkung von finanziellen und administrativen Hürden für Fahrpläne**
- **Garantien für Unternehmen und Branchen mit Fahrplänen**


414 Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor