

Herr Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 21. November 2024

1 | 3

CO₂-Gesetz und Transportprogramm: Notwendigkeit einer Übergangsregelung für Elektro-Lastwagen

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Am 01.01.2025 tritt das revidierte CO₂-Gesetz in Kraft. Es sieht neu vor, dass die Importeure und Hersteller schwerer Fahrzeuge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotten begrenzen müssen (Art. 10 ff. CO₂-Gesetz). Bei Überschreiten der individuellen Zielvorgaben werden Sanktionen verhängt, sprich Bussgelder fällig (Art. 13 CO₂-Gesetz).

Aufgrund dieser Neuerung werden die Importeure ab Januar 2025 alle ihre Neufahrzeuge mit elektrischem Antrieb in die Ermittlung der individuellen CO₂-Zielvorgaben einfließen lassen müssen. Die Konsequenz daraus: Das Grundprinzip des Doppelzählungsverbots verunmöglicht die Anrechenbarkeit der von den nachfolgenden Parteien ergriffenen CO₂-Reduktionsmassnahmen. Im hier interessierenden Fall wirkt sich dies unmittelbar auf das von der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW, www.enaw.ch) vermittelte und vom Bund (BAFU/BFE) anerkannte Transportprogramm aus. Die Teilnehmer dieses Programms – Transportfirmen mit E-Lastwagen im Fuhrpark – erhalten bislang via EnAW-Bescheinigungen von der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) für jede reduzierte Tonne CO₂ einen Förderbetrag von 130 Franken ausgerichtet.

Mit E-Mail vom 30.10.2024 hat die EnAW den Programtteilnehmenden mitgeteilt, dass als Folge der Umsetzung des Doppelzählungsverbots E-Fahrzeuge, die ab 01.01.2025 neu in Verkehr gesetzt werden, nicht mehr ins Transportprogramm aufgenommen werden können.

Diese äusserst kurzfristig angekündigte Veränderung wichtiger Rahmenbedingungen hat schwerwiegende Auswirkungen. Sie tangiert die Investitionssicherheit und ist für die Transportbranche nicht hinnehmbar. Auch ist aus den folgenden Gründen eine Mitteilung, die nur zwei Monate vor der Umsetzung erfolgt, mit dem Gebot der Rechtssicherheit nicht zu vereinbaren:

- **Die Gewährleistung der Investitionssicherheit ist von zentraler Bedeutung:** Ein Transportunternehmer muss zum Zeitpunkt seines Investitionsentscheids für ein bestimmtes Fahrzeug wissen oder mit hinreichender Gewissheit abschätzen können, welche Rahmenbedingungen während der Einsatzzeit des Fahrzeugs gelten werden. Ist eine Veränderung der Rahmenbedingungen gewiss oder absehbar, weil beispielsweise keine Subventionierung des Investitionsguts mehr erfolgt, so hat dies einen wesentlichen Einfluss auf den Investitionsentscheid (pro/kontra E-Fahrzeug). Auch werden Förderbeiträge selbstverständlich bei der Kaufentscheidung mitberücksichtigt und entsprechend langfristig budgetiert.
- **Lange Lieferfristen von E-Fahrzeugen:** Zwischen Investitionsentscheid, Fahrzeugauslieferung (ab Werk), Fahrzeugaufbau (durch Aufbauer) und Fahrzeugzulassung (Strassenverkehrsamt) können viele Monate und bei E-Lastwagen sogar Jahre verstreichen. Alle Fahrzeugbeschaffer wussten somit zum Zeitpunkt des Kaufvertragsabschlusses nicht und konnten bis am 30.10.2024 auch nicht wissen, dass bereits vor Monaten geordnete E-Lastwagen, die wegen der oben erwähnten Gründe erst im Jahr 2025 ausgeliefert und zum Verkehr zugelassen werden können, keine Förderbeiträge mehr erhalten werden.
- **Bestrafung von Vorleistungen:** Jene Unternehmen – gewissermassen die Vorreiter der E-Mobilität im schweren Fahrzeugsegment –, die nicht zugewartet, sondern investiert und Fahrzeuge gekauft haben, wären von der kurzfristigen Änderung der Spielregeln umso stärker betroffen. Denn je mehr E-Fahrzeuge sie gutgläubig beschafft haben, desto grösser wäre ihr finanzieller Schaden im Falle von Fahrzeugauslieferungen, die erst im Jahr 2025 erfolgen können.
- **Transportbranche unterstützt Klimaziele:** Im Bereich der E-Mobilität muss zwecks Vorhersehbarkeit unbedingt eine langfristige Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet sein. Andernfalls erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass die ambitionierten, von der Transportwirtschaft mitgetragenen Klimaziele nicht oder erst mit erheblicher Verspätung realisierbar sind. Hiermit wäre niemandem gedient, zuletzt dem Klima.
- **Finanzielle Auswirkungen und Budgetierung:** Gemäss Umfrage bei den Programmteilnehmenden wären von der kurzfristig anberaumten Neuerung rund 150 Fahrzeuge betroffen. Für sie wurden die Kaufverträge im Jahr 2024 oder noch früher abgeschlossen, die Auslieferung und erstmalige Inverkehrsetzung ist jedoch aus Gründen, die die Transporteure weder beeinflussen können noch zu verantworten haben, erst im Jahr 2025 möglich. Der Wegfall der anlässlich der Investitionsentscheide einkalkulierten Förderbeiträge beläuft sich auf jährlich rund 1,2 Millionen Franken. Hochgerechnet auf die mehrjährige, durchschnittliche Fahrzeugeinsatzzeit resultiert ein Ausfallsbetrag von fünf bis sieben Millionen Franken.
- **Klare Spielregeln:** Im Bereich des Strassenverkehrs- und Fahrzeugzulassungsrechts ist es gängige Rechtsetzungspraxis, dass neue, technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge erst nach Ablauf einer dem Einzelfall angemessenen Übergangsfrist für obligatorisch erklärt werden. So weiss der Fahrzeugkäufer genau,

ab welchem Zeitpunkt er nur noch den neusten Fahrzeugtyp zulassen kann. Entsprechend stimmt er seine Investitionsentscheide darauf ab. Dieses Prinzip müsste auch im Klima- und Umweltschutzbereich analoge Berücksichtigung finden.

Natürlich können sich die Spielregeln durch Gesetzesanpassungen ändern, dessen sind sich die Transportunternehmen bewusst. Worauf sie aber nicht adäquat und unternehmerisch reagieren können, ist die Kurzfristigkeit, und zwar insbesondere dann nicht, wenn ein dermassen kostensensitiver Bereich wie die im Aufwuchs begriffene E-Mobilität von schweren Nutzfahrzeugen betroffen ist. Angesichts der sehr hohen Investitionsvolumina (E-Lastwagen kosten nach wie vor das Dreifache eines konventionellen Lastwagens!) sind die Transportunternehmen hier in noch viel höherem Masse als in den übrigen Geschäftsfeldern auf verlässliche Rahmenbedingungen angewiesen.

Aus den vorstehend genannten Gründen stellen wir die folgenden Anträge:

- **Übergangsregelung:** Alle E-Lastwagen, für die ein Kaufvertrag vorliegt oder für die bis spätestens am 31.12.2024 ein Kaufvertrag abgeschlossen wird, können auf Antrag und bei Vorliegen der übrigen Aufnahmevoraussetzungen noch ins Transportprogramm aufgenommen werden, selbst wenn die Erstimmatrikulation erst im Jahr 2025 oder noch später erfolgt.
- **Programmverlängerung:** Das UVEK prüft die Verlängerung des Transportprogramms für Fahrzeuge, die ab 1. Januar 2025 gekauft und erstmals zum Verkehr zugelassen werden. So würde die eben erst begonnene Elektrifizierung schwerer Sachentransportfahrzeuge nicht im Keime erstickt, sondern nachhaltig und im Sinne eines wirksamen Klimaschutzes weiterhin gefördert.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen und deren beförderliche Umsetzung bedanken wir uns bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

Thierry Burkart



Zentralpräsident

André Kirchhofer



Vizedirektor