

Per E-Mail an:

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 24. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme der KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können. Gerne lassen wir Ihnen nachfolgend unsere Einschätzung zukommen unter dem Vorbehalt der noch zu führenden Diskussion über allfällige Sparmassnahmen des Bundes (Expertenbericht Gaillard).

1. Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung

Die KöV unterstützt eine gestaffelte Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung im Orts- (2026) und Regionalverkehr (2030). Der Entscheid führt bei den Kantonen und Gemeinden ab 2026 zu deutlichen Mehrkosten, da diese den Ortsverkehr ohne Bundesunterstützung finanzieren. Ziel muss deshalb sein, dass der administrative Aufwand für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben in einem verhältnismässigen Rahmen bleibt.

Wichtig ist insbesondere, dass nun umgehend definiert wird, welche Linien bezüglich Treibstoffzollrückerstattung als Ortsverkehr gelten, damit dies in den Ende September 2024 durch die TU einzureichenden Zweitofferten 2025/2026 entsprechend berücksichtigt werden kann.

2. Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr

Die KöV begrüsst die Regelungen im Grundsatz (Art. 129b bis 129f CO₂-Verordnung). Zu den einzelnen Artikeln haben wir folgende Bemerkungen.

Art. 129b: Empfang von Beiträgen

Eine abschliessende Beurteilung des in Art. 129b verankerten Prozesses ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, da die entsprechende Richtlinie des BAV mit den wesentlichen Regelungen zur konkreten

Umsetzung der Bestimmung noch nicht vorliegt. Wir erwarten deshalb, dass die Kantone vor der Publikation der BAV-Richtlinie nochmals konsultiert werden.

Weiter wird auf S. 62 des erläuternden Berichts zu Art. 129b festgehalten: *«Vorgesehen ist, dass die Gesuche für finanzielle Förderung dem BAV bis spätestens Mitte Jahr vor der geplanten Ablieferung einzureichen sind. Auch hier gilt es Artikel 26 des SuG zu beachten: Fahrzeuge dürfen erst beschafft werden, wenn die finanzielle Förderung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist, oder wenn das BAV als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt hat.»*

Diese Regelung ist in der Praxis nicht umsetzbar. Aktuell liegen die Lieferfristen für Elektrofahrzeuge je nach Fahrzeugtyp zwischen einem und drei Jahren nach Erteilung der Zuschlagsverfügung. Diesem Zuschlagsentscheid geht normalerweise ein mehrmonatiger Ausschreibungsprozess voraus. Der mögliche Inbetriebnahmezeitpunkt kann erst abgeschätzt werden, wenn klar ist, welche Offerte den Zuschlag bekommt. Die Zusicherungsverfügung des Bundes muss somit in einem sehr frühen Zeitpunkt der Beschaffung erfolgen. Deutlich früher als der im Erläuterungsbericht erwähnte späteste Gesuchseinreichungstermin von Mitte Jahr vor der geplanten Inbetriebnahme.

Da die erwähnte BAV-Richtlinie aktuell noch nicht zur Verfügung steht, der Ersatz fossiler Fahrzeuge aber schon läuft, erwarten wir ausserdem eine Übergangslösung für bereits bestellte, aber zum Einführungszeitpunkt noch nicht ausgelieferte Fahrzeuge. Der Prozess im erläuternden Bericht ist in dieser Hinsicht noch nicht schlüssig. Im Sinne der Planungssicherheit ist den Kantonen und TU die Übergangslösung so rasch wie möglich zu kommunizieren.

Anträge zu Art. 129b

1. Die Kantone werden vor der Publikation der BAV-Richtlinie nochmals konsultiert.
2. Der Prozess gemäss Art. 129b ist zwingend dahingehend festzulegen, dass einerseits das SuG eingehalten werden kann und gleichzeitig die Vorlaufzeiten für Beschaffungen operativ praktikabel bleiben.
3. Für Fahrzeuge, die vor der Publikation der BAV-Richtlinien bestellt werden, ist eine Übergangslösung festzulegen.

Art. 129c Eigentum der geförderten Fahrzeuge

Art. 129c legt fest, dass Busse und Schiffe nur dann gefördert werden, wenn sie sich nach Inbetriebnahme im Eigentum der Empfänger der Beiträge befinden. Grundsätzlich kann diese Einschränkung unterstützt werden, da so ein Anreiz geschaffen wird, dass auf Konstrukte mit intransparenten Miet- und Verrechnungsmodellen verzichtet wird. Bei einer strengen Auslegung dieser Bestimmung würden aber auch Fahrzeuge, welche via Leasing finanziert werden, von der Förderung ausgeschlossen. Gerade private Transportbeauftragte, welche im Auftrag eines Konzessionärs fahren, verfügen oft über ein tieferes Kredit-Rating, was zu schlechten Darlehenskonditionen führt. In diesen Fällen ist oft das Finanzierungsleasing die wirtschaftlich vorteilhaftere Variante, was auch den Bestellern (Bund, Kantone, Gemeinden) über eine geringere Abgeltung zugutekommt. Entsprechend gilt es zu verhindern, dass diese Finanzierungsform von der Förderung ausgeschlossen wird.

Antrag: Art. 129c ist wie folgt anzupassen:

Beiträge werden für Busse und Schiffe entrichtet, die zu mindestens 75 Prozent im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden und sich nach Inbetriebnahme im Eigentum der Empfänger von Beiträgen befinden. Dem Eigentum gleichgestellt ist das Finanzierungsleasing.

Art. 129d Abs.2: Geförderte Fahrzeuge

Für die KöV ist unbestritten, dass die Umstellung auf elektrische Antriebstechnologien nur einmalig mit Fördermitteln unterstützt wird. Ebenfalls unbestritten ist, dass Fahrzeuge grundsätzlich nicht vorzeitig ausser Betrieb genommen werden sollen. Diese Bestimmung mit dem Kriterium der Abschreibung zu definieren, greift aber zu kurz. In gewissen Fällen kann es sinnvoll sein, ganze Flotten zu ersetzen und die Fahrzeuge zu verkaufen oder anderweitig im öffentlichen Verkehr einzusetzen. Auch kann es sein, dass Fahrzeuge wegen eines Unfalls oder aufgrund von Schäden ersetzt werden müssen beziehungsweise die Abschreibungsdauer nicht erreicht wird, weil die Fahrleistung höher war. Für solche Fälle muss es definierte Ausnahmeregelungen geben, welche das BAV in Zusammenarbeit mit den TU und Kantonen definieren soll.

Antrag: Art. 129d Abs.2 ist wie folgt anzupassen:

Grundsätzlich keine Fördermittel werden für den Ersatz von Fahrzeugen entrichtet, die bereits elektrifiziert sind oder vor Ablauf der vorgesehenen Nutzungsdauer ausser Betrieb genommen werden. Das BAV regelt die Ausnahmen.

Art. 129e: Auszahlung der Fördermittel

Im Hinblick auf die Erstellung der Offerten für die abgeltungsberechtigten Verkehre (Regional- und Ortsverkehr) müssen die Transportunternehmen die möglichen Förderbeiträge frühzeitig kennen und entsprechend in ihren Planrechnungen berücksichtigen. Das im erläuternden Bericht skizzierte Vorgehen der Beitragsgewährung (Sammlung der Gesuche bis Mitte des Vorjahres, anschliessend Aufteilung der zur Verfügung stehenden Mittel und Zuteilung nach der geplanten Inbetriebnahme, Förderung allenfalls erst im Folgejahr) bietet den Transportunternehmen keine Sicherheit, dass die Förderbeiträge im vorgesehenen Jahr und im vorgesehenen Umfang dann effektiv geleistet werden. Auch nicht zur Planungssicherheit trägt bei, dass die Beitragssätze von Jahr zu Jahr angepasst werden können. Aufgrund dieser Unsicherheiten wird die Einrechnung möglicher Förderbeiträge zu Diskussionen im Bestellprozess führen.

Antrag zu Art. 129e

Im Rahmen der vorgesehenen BAV-Richtlinie ist ein praxistauglicher Prozess und eine einheitliche Vorgabe zum buchhalterischen Umgang mit den Fördermitteln zu definieren.

Art. 129f: Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Es ist unbestritten, dass sichergestellt werden muss, dass die geförderten Fahrzeuge längerfristig im abteilungsberechtigten Verkehr eingesetzt werden. Die in Art. 129f vorgesehene Regelung ist aber nicht zweckmässig. Die Transportunternehmen müssen beim Fahrzeugeinsatz flexibel sein. Angebots- und Nachfrageveränderungen können zu Änderungen beim Fahrzeugeinsatz führen. Die Trennung zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr (vom Bund mitbestellter RPV) und dem übrigen konzessionierten Verkehr (Ortsverkehr und nicht vom Bund mitbestellte RPV-Linien) steht im Widerspruch zu einem optimierten Fahrzeugeinsatz im abteilungsberechtigten Verkehr.

Antrag: Art. 129f ist wie folgt anzupassen

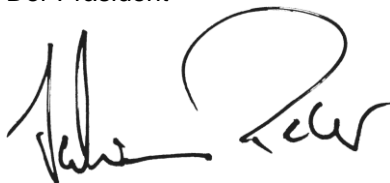
Die Verkehrsunternehmen bestätigen 5 Jahre nach Inbetriebnahme mittels Selbstdeklaration, dass die Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich für den konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Ist dies nicht mehr gegeben, sind die geleisteten Beiträge zurückzuerstatten.

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

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Fabian Peter

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

-Mitglieder der KÖV