



19.4381

**Motion KVF-S.
Rahmenbedingungen
für emissionsärmere Nutzfahrzeuge**

**Motion CTT-E.
Conditions-cadres
pour les véhicules utilitaires
moins polluants**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.20
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.12.20

Antrag der Mehrheit
Annahme der modifizierten Motion

Antrag der Minderheit
(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion modifiée

Proposition de la minorité
(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wobmann)
Rejeter la motion

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Pult Jon (S, GR), für die Kommission: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat an der Sitzung vom 26. Mai 2020 die vorliegende, von der KVF-S am 4. November 2019 eingereichte und vom Ständerat am 11. März 2020 angenommene Motion beraten. Die Motion beauftragt den Bundesrat, Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig den neuen technologischen Entwicklungen anzupassen, und zwar mit dem Ziel, dass die Umstellung auf schadstoffärmere Nutzfahrzeuge gefördert wird. Die KVF-N hat sich kritisch, aber kritisch-konstruktiv, mit dieser Motion auseinandergesetzt. Wir haben sie genau angeschaut. Und wie Sie unserem Bericht entnehmen können, empfiehlt Ihnen die Kommission mit 17 zu 7 Stimmen, die Motion anzunehmen, dies aber mit drei Anpassungen, wobei es letztlich um zwei materielle Anpassungen geht.

Die erste Anpassung ist eigentlich eine Begriffsklärung. Heute heisst es ja schon im Titel der Motion der KVF-S, dass die Rahmenbedingungen für "emissionsärmere" Nutzfahrzeuge anzupassen sind. Wir sind mehrheitlich der Meinung, dass es nicht um "emissionsärmere", sondern um "fossilfrei angetriebene" Nutzfahrzeuge gehen sollte. Die gleiche terminologische Anpassung finden Sie dann auch im Motionstext. Auch dort würden wir neu von "fossilfrei angetriebenen" Fahrzeugen und nicht, wie bis anhin, von "emissionsarmen" Fahrzeugen sprechen. Auch beim ersten konkreten Punkt der Motion, bei Ziffer 1, wo es darum geht, dass wir die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe je nachdem anpassen, würden wir sagen, dass man die LSVA für "fossilfrei angetriebene" Fahrzeuge und nicht für Fahrzeuge mit "alternativem Antrieb" anpassen kann.

Bei der zweiten materiellen Anpassung geht es darum, dass wir einen kleinen, aber wesentlichen Teil aus der ursprünglichen Motion streichen wollen. Wir wollen nicht, dass fossilfrei angetriebene Fahrzeuge von der LSVA befreit sind, sondern nur, dass die LSVA reduziert werden kann.



Warum sind wir strenger als der Ständerat? Die Mehrheit Ihrer Kommission ist der festen Überzeugung, dass wir mit dieser Motion vorwärtskommen und damit einen Beitrag zum Umbau der Nutzfahrzeugflotte in unserem Land hin zu sauberen Fahrzeugen leisten können, dass wir dafür aber die richtigen Begriffe und auch die richtigen Rahmenbedingungen brauchen.

Erstens geht es darum, dass wir auch kohärent zur allgemeinen Klima- und Verlagerungspolitik dieses Landes dafür sorgen, dass eben nur fossilfrei angetriebene Fahrzeuge wirklich spezifisch gefördert werden. Zweitens geht es uns auch darum, dass wir einen wichtigen Grundsatz der heutigen LSVA respektieren, nämlich den Grundsatz, dass wir mit der LSVA auch externe Kosten internalisieren, die durch den Schwerverkehr auf der Strasse anfallen. Sie wissen natürlich: Der CO₂-Ausstoss ist ein Teil der externen Kosten, aber nicht der einzige. Wir glauben deshalb, dass es nicht richtig ist, fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge vollständig von der LSVA zu befreien, sondern dass es richtig ist, die LSVA für diese Fahrzeuge zu reduzieren, um eben diese Technologien und Antriebsarten zu fördern.

Die Kommission hat am 26. Mai 2020 mit klarer Mehrheit, mit 17 zu 7 Stimmen, beschlossen, die abgeänderte Motion anzunehmen. Ich bitte Sie, Ihrer Kommissionsmehrheit zu folgen.

Romano Marco (M-CEB, TI), pour la commission: Electricité provenant de batteries à hydrogène, carburants renouvelables: la mobilité de demain doit s'ouvrir à toutes les technologies. Seule une combinaison de technologies équilibrées sera la clé de la réussite pour le tournant énergétique.

Il Consiglio degli Stati ha approvato questa mozione con 35 voti contro 0 e 3 astensioni. Su proposta della competente Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni chiede al Consiglio federale di adeguare regolarmente le leggi e le ordinanze, nel settore dei veicoli commerciali, ai nuovi sviluppi tecnologici. L'obiettivo è di creare condizioni quadro vantaggiose al fine di incentivare anziché ostacolare a livello normativo la messa in circolazione di veicoli commerciali a emissioni ridotte – nello specifico senza emissioni generate da carburanti fossili.

La commissionne vi recommande con 17 voti contro 7 di accogliere questa mozione.

La commission partage l'avis du Conseil des Etats selon lequel des conditions-cadres plus avantageuses favoriseraient durablement l'expansion des véhicules utilitaires moins polluants. C'est pour cela que la majorité soutient les grandes orientations de cette motion, qui vise à améliorer l'efficacité énergétique et à promouvoir les modes de propulsion à faibles émissions de CO₂. Jusqu'à présent, seuls les camions électriques et les camions à hydrogène équipés de batteries bénéficient d'une réduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) de 100 pour cent. La commission estime qu'il faut modifier le texte de la motion sur deux points.

Premièrement, elle propose de remplacer la mention "moins polluants" et les autres termes similaires par: "dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles", cette notion permettant une définition plus précise.

Deuxièmement, la commission souhaite que les véhicules utilitaires dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles puissent bénéficier d'une réduction de la RPLP, mais pas d'une exonération totale. Elle pense qu'une réduction peut déjà constituer une incitation à l'acquisition de véhicules propres. Une exonération complète n'est par contre pas opportune à ses yeux, sachant que les véhicules dotés de modes de propulsion sans carburants fossiles occasionnent, eux aussi, des coûts externes.

La commission estime que la motion n'est pas en contradiction avec la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Elle vise à répercuter sur les détenteurs de poids lourds le coût imputable au kilométrage et les charges de la collectivité. Les adaptations apportées à la loi doivent permettre de couvrir ces coûts à long terme, selon le principe du pollueur-payeur. La RPLP pourrait continuer d'être prélevée en fonction des émissions ou de la consommation.

AB 2020 N 2642 / BO 2020 N 2642

Avec la réduction de la RPLP, d'autres options technologiques offrant une bonne charge utile, une bonne autonomie et des avantages écologiques sont mises sur même pied d'égalité dans le secteur des véhicules utilitaires. La proportion des carburants diesel ou à la base de déchets, comme le biodiesel, augmente aussi de manière significative. Il est également possible de faire fonctionner, aujourd'hui déjà, le moteur à combustion des camions avec des méthanes gazeux comprimés ou liquéfiés provenant de sources renouvelables.

Per tutti questi motivi esposti, e con le modifiche proposte e esplicitate nel rapporto della commissione, la commissione vi invita con 17 voti contro 7 ad accogliere questa mozione.

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Herr Giezendanner verzichtet auf ein Votum.



Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zur Motion 19.4381 der KVF-S, "Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge", betont, dass er die Stossrichtung der Motion unterstützt. Klimaschutz, Innovation und technologische Neuerungen gehen häufig Hand in Hand, und auch im Bereich des Gütertransports gibt es ein Potenzial, das wir unbedingt nutzen sollten. Die Energieeffizienz im Gütertransport muss gesteigert werden, und Antriebe mit geringem CO₂-Ausstoss müssen gefördert werden.

Vielleicht zur Erinnerung: Was sind die Ziele der LSVA? Hier will die Motion ansetzen. Die Ziele der LSVA sind, dass die zurechenbaren Wegekosten und die externen Kosten der Strassen gedeckt werden. Damit kann die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene unterstützt und die Eisenbahninfrastruktur sowie Verkehrsprojekte in den Kantonen finanziert werden. Das sind die wichtigen Aspekte eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems. Die Befreiung von der LSVA respektive deren Reduktion soll ausschliesslich für tatsächlich umweltfreundliche, CO₂-ärmere und energieeffiziente Antriebe möglich sein. Dazu braucht es aber genaue Definitionen, was mit den Begriffen gemeint ist, und auch eine Differenzierung. Die in der Motion erwähnten Begriffe "schadstoffärmere Nutzfahrzeuge" und "Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb" sind aus Sicht des Bundesrates zu wenig präzise.

Schliesslich müssen wir auch das Landverkehrsabkommen, das wir mit der EU abgeschlossen haben, anschauen. Auch die Entwicklungen auf europäischer Ebene im Umgang mit neuen Antriebsarten sind relevant und für die Weiterentwicklung der LSVA auch zu berücksichtigen. Eine allfällige Anpassung des Landverkehrsabkommens müsste dann auch von beiden Vertragspartnern unterstützt werden.

Nun, zurück zur Motion, die Sie jetzt beraten: Der Bundesrat hat bereits im Verlagerungsbericht des letzten Jahres in Aussicht gestellt, dass die Prüfung von Massnahmen zur langfristigen und nachhaltigen Weiterentwicklung der LSVA an die Hand genommen wird. Damit möchte man eben auch diesen neuen Entwicklungen Rechnung tragen. Im Verlagerungsbericht 2021 – das ist schon nächstes Jahr – sollen auch Varianten aufgezeigt werden. Das heisst, wir können die Anliegen der Motion im Rahmen dieser Arbeiten bereits berücksichtigen.

Lastwagen mit elektrischem Antrieb sind ja heute von der LSVA befreit und werden so gefördert. Damit die LSVA aber ihre Ziele erreichen kann, ist aus Sicht des Bundesrates langfristig die Integration von umwelt- und klimafreundlichen Antriebsarten in das LSVA-System erstrebenswert. Selbstverständlich wollen wir diese mögliche Weiterentwicklung der LSVA zusammen mit der Branche machen. Ich darf Ihnen sagen: Die Gespräche mit der Branche laufen bereits. Sie sind sehr gut, sehr konstruktiv. Wir haben hier ein gemeinsames Ziel, das wir erreichen können. In diesem Sinn bleibt die Stossrichtung der Kommission nach wie vor, wie gesagt, die richtige.

Nun, Ihre Kommissionsmehrheit hat jetzt selber einen Änderungsantrag eingebracht, in dem sie das Wort "emissionsärmer" ersetzt und präzisiert hat mit "fossilfrei angetrieben". Sie hat auch gesagt, dass die Nutzfahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb von einer Reduktion der LSVA, aber nicht unbedingt von einer Befreiung der LSVA profitieren können, denn, wie gesagt, irgendwann brauchen wir das Geld für die Erreichung der Ziele der LSVA, welche ich vorhin in Erinnerung gerufen habe.

In diesem Sinn muss ich sagen: Die Stossrichtung der Motion stimmt. Der Änderungsantrag Ihrer Kommissionsmehrheit geht genau in diese Richtung: eine Präzisierung der Begrifflichkeiten und nicht unbedingt eine Befreiung, sondern eine Reduktion der LSVA für diese speziellen Nutzfahrzeuge.

Ich habe es Ihnen gesagt: Die Gespräche laufen bereits. Sie sind gut. Die Branche hilft mit, sie hat hier auch ein Interesse.

In diesem Sinn können Sie die Motion gemäss dem Änderungsantrag Ihrer Kommissionsmehrheit auch durchaus annehmen. Sie geht genau in die Richtung dessen, was wir bereits aufgegleist haben.

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt, die Motion gemäss ihrem Änderungsantrag anzunehmen. Eine Minderheit Giezendanner sowie der Bundesrat beantragen die Ablehnung der Motion.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 19.4381/22144)

Für den Antrag der Mehrheit ... 183 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 4 Stimmen

(1 Enthaltung)