



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  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.03.21*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zur Änderung*Proposition de la commission*  
Approuver la modification

**Präsident** (Kuprecht Alex, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt mit 11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion in der vom Nationalrat abgeänderten Fassung anzunehmen.

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Ich versuche, etwas Zeit aufzuholen, und angesichts der nun unbestrittenen Ausgangslage darf ich mich eben auch etwas kurzfassen. Wie Sie wissen, haben wir die Motion vor einem Jahr praktisch einstimmig angenommen. In der letzten Session nahm auch der Nationalrat diese Motion fast einstimmig an, auf Antrag der KVF-N allerdings mit zwei Anpassungen. Konkret geht es darum, dass der Begriff "emissionsärmer" durch "fossilfrei angetrieben" ersetzt wird. Aus Sicht des Nationalrates wird damit eine Präzisierung der Begrifflichkeiten erreicht. Durch diese Anpassung wurde die Motion auch für den Bundesrat akzeptabel, wie Frau Bundesrätin – damals noch Frau Bundespräsidentin – Sommaruga im Nationalrat erläuterte. Zudem soll zwar eine Reduktion der LSVA-Pflicht möglich sein, nicht aber eine komplette Befreiung; dies

AB 2021 S 167 / BO 2021 E 167

deshalb, weil auch fossilfrei angetriebene Fahrzeuge externe Emissionen verursachen. Diese vom Nationalrat angenommene Anpassung führte in unserer Kommission kaum zu Diskussionen. Die Stossrichtung bleibt die gleiche. Mit der Anpassung konnte eine Formulierung gefunden werden, die auch die Verwaltung befriedigt. Bei einer Enthaltung unterstützt unsere Kommission deshalb einstimmig die Anpassungen des Nationalrates. Ich bitte Sie, Ihrer Kommission zu folgen.

**Français** Olivier (RL, VD): Comme cela a été dit, il n'y a eu qu'une seule abstention en commission, et c'est moi qui me suis abstenu. En tant que membre de la commission, je me permets de vous faire part de mes réflexions.

Sur le principe, c'est bien de promouvoir une diminution des taxes pour ces véhicules utilitaires, car on sait que les véhicules électriques coûtent très cher. Pour une voiture, en soi, c'est un prix d'achat 25 pour cent plus élevé. Je pense que, pour un camion, ce doit-être une différence de prix du même ordre, même si, à terme, on peut penser que l'achat de ces véhicules électriques sera de moins en moins coûteux quand il y aura plus de concurrence et qu'on aura amélioré la technologie.





Je rappellerai ceci aux collègues qui ont participé aux débats sur le projet Forta, qui a été adopté en 2016 au Parlement. A cette occasion a été introduit l'article 131 alinéa 2 lettres a et b de la Constitution. Il exprime les inquiétudes sur le déficit programmé pour le Forta et donne la possibilité au Conseil fédéral, un jour – en 2020 selon le message Forta! –, de taxer les véhicules qui ne sont pas affectés par la taxe sur les huiles minérales. La crise du coronavirus, en 2020 en particulier, a sérieusement affecté le Forta. C'est en tout cas ce qui nous a été dit en commission. Mme la conseillère fédérale Sommaruga n'était pas présente lorsqu'on a traité cette motion. Il était bien sûr difficile pour le chef de l'Office fédéral des routes de savoir quelles étaient les intentions du Conseil fédéral pour garantir, déjà, tout simplement l'exploitation de notre réseau routier, et à terme le financement du Forta.

Je profite de la présente discussion pour demander à Mme la conseillère fédérale si, à terme – je dirai même à court terme –, un débat va être lancé, au sein du Conseil fédéral ou au Parlement, pour assurer tout simplement le financement de l'entretien de notre réseau de routes nationales et le bon financement du Forta.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Ich kann es kurz machen, der Bundesrat kann die Motion so unterstützen.

Einfach zur Erinnerung: Wir haben Ihnen im Rahmen des Verlagerungsberichtes 2019 vorgeschlagen, dass wir Massnahmen zur langfristigen und nachhaltigen Weiterentwicklung der LSVA prüfen. Ich habe es Ihnen schon damals gesagt und wiederhole es gerne: Wir machen das zusammen mit der Branche. Ich denke, die Branche ist unterwegs. Ich habe letzte Woche einen Betrieb in Winterthur besucht, der in der Entwicklung von Elektrolastwagen sehr stark ist. Ich habe mich auch mit der Wasserstofftechnologie auseinandergesetzt und gesehen, was dort in Vorbereitung ist. Es ist eine Branche, die eine grosse Dynamik aufweist, die grosse Veränderungen vor sich hat, die auch sehr konstruktiv ist und die zur Diskussion bereit ist.

Jetzt besteht die Herausforderung darin, dass wir in einer so dynamischen Phase nicht Entwicklungen abwürgen, indem wir mit der LSVA, die einen beträchtlichen Teil der Betriebskosten ausmachen kann, plötzlich gewisse Entwicklungen und Investitionsentscheide negativ beeinflussen. Die Branche weiss, dass hier am Schluss alle ihren Beitrag leisten müssen. In diesem Sinne ist es nach wie vor sinnvoll und wichtig, dass wir diese Massnahmen für eine langfristige, nachhaltige Weiterentwicklung der LSVA zusammen mit der Branche treffen. Da sind wir daran. Wir haben Ihnen auch in Aussicht gestellt, dass wir im Rahmen des Verlagerungsberichtes 2021 Varianten aufzeigen. Wenn gesetzgeberisch gehandelt werden muss, werden wir auch mit entsprechenden Vorschlägen kommen.

Ich denke, die Kunst besteht darin, diese Dynamik jetzt nicht zu stoppen, gleichzeitig aber auch technologieoffen zu bleiben. Ich denke, es ist noch nicht entschieden – und vielleicht noch lange nicht –, welche Technologie sich längerfristig durchsetzt. Der Elektrolastwagen, den ich vor zehn Tagen gesehen habe, ist am Tag vorher mit Batterie 500 Kilometer weit gefahren, zweimal über einen Pass, ich weiss nicht, über welchen. Es zeigt sich, dass sich diese Technologie entwickelt, und das gilt eben auch für den Bereich Wasserstoff. Vielleicht gibt es noch weitere Möglichkeiten. Da sollten wir nicht zu früh Entscheide fällen, sondern diese Entwicklung unterstützen und selbstverständlich gleichzeitig auch die LSVA langfristig anschauen.

Herr Ständerat Français hat noch die Frage gestellt, wie die Finanzierung beim NAF gesichert ist. Wir haben ja diese Diskussion im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes immer wieder geführt. Ich darf Ihnen sagen, dass wir das mit dem ASTRA sehr genau anschauen. Wir haben im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gesagt, es sei mindestens bis Mitte dieses Jahrzehnts keine Erhöhung für den NAF notwendig. Wir müssen das aber selbstverständlich nach wie vor dauernd beobachten. Wir werden Ihnen ja dann auch das Step Nationalstrassen unterbreiten. Dann sehen Sie dort, wie es mit dem Unterhalt geht, mit dem Ausbau bei den Nationalstrassen und neu auch bei den NEB-Strassen, den vom Bund übernommenen Kantonsstrassen, und können das dann auch in ein Verhältnis zu diesem Fonds setzen, der natürlich notwendig ist, um auch die entsprechenden Entwicklungen vornehmen zu können.

Wichtig ist – noch einmal –, dass wir hier bei dieser Motion wirklich in Kontakt mit der Branche sind und die Entwicklungen anschauen und dass wir, was die Finanzierung der Nationalstrassen anbelangt, sehr genau hinschauen, wie die Entwicklungen sind. Denn mit der Elektromobilität wird es gewisse Veränderungen geben. Das ist absolut klar. Auch dort wollen wir die Dynamik nicht unterbrechen oder behindern, gleichzeitig aber natürlich die finanziellen Auswirkungen im Auge behalten.

**Präsident** (Kuprecht Alex, Präsident): Der Bundesrat schliesst sich dem Antrag der Kommission an.

*Angenommen – Adopté*