

## Positionspapier Allianz Fossilfreie Logistik

### CO<sub>2</sub>-Reduktion und Technologiewandel in der Logistik beschleunigen – statt Ausbremsen mit der Beimischpflicht

Schweizer Logistik- und Transportunternehmer, auch Detailhändler und Hersteller fossilfreier Treibstoffe wenden sehr viel Zeit und Denkarbeit dafür auf, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz künftig noch stärker zu vermindern. Sie suchen nach immer effizienteren Technologien und gehen teure Investments, grosse Risiken sowie privatfinanzierte Partnerschaften mit der Forschung ein, damit sie möglichst hohe Reduktionen realisieren können.

Dieses Verhalten im Logistikbereich kommt nicht von allein. Vielmehr fördern es diverse gesetzliche und regulatorische Anreize: die Kompensationsregelungen im CO<sub>2</sub>-Gesetz, die Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe im Mineralölgesetz oder auch die Abgabendifferenzierung im Schwerverkehrsabgabe-Gesetz. Es handelt sich dabei nicht um Subventionen, sondern immer um indirekte Investitionshilfen, die Schweizer Unternehmen und Händlern zu freiwilligen, grösseren Anstrengungen motivieren, als es das Gesetz von ihnen verlangt.

Dieses Anreizsystem droht nun ausgehebelt zu werden. Erstens ist die technologieoffene Förderung fossilfreier Antriebssysteme durch eine Teilbefreiung bei der LSWA im neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht vorgesehen. Stattdessen ist wieder eine einseitige Vollbefreiung von Elektro- und Wasserstoff-LKW geplant – notabene ohne, dass diese nachweisen müssen, dass sie Strom oder H<sub>2</sub> aus CO<sub>2</sub>-neutralen Quellen verwenden.

Zweitens erwägt der Bundesrat in seinem Vorschlag zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine Beimischpflicht, anstatt die Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe über 2024 hinaus mit der Parlamentarischen Initiative von Nationalrat Pierre-André Page (21.466) zu verlängern. Dabei geht vergessen, dass auch die Steuererleichterungen erwiesenermassen zu CO<sub>2</sub>-Reduktionen von 0,6 Millionen Tonnen pro Jahr führen. Es wird argumentiert, dass eine Weiterführung der Mineralölsteuer-Reduktion

- eine «Subvention» mit der Giesskanne sei (was falsch ist, denn die Steuererleichterungen selbst sind haushalts- und kostenneutral und im Wesentlichen eine Technologieförderung für fossilfreie Antriebssysteme)
- bereits viel gekostet habe (de facto sind es 3,7 Rp. / l als Folge der Nicht-Kompensation der Steuerausfälle von 2013 bis 2023, wobei der Beschluss, die Steuererleichterungen um ein Jahr bis Ende 2024 zu verlängern, die Mineralölsteuer um 0,2 Rp. / l erhöht)
- ein Fass ohne Boden sei (was zu relativieren ist, würde die Mineralölsteuer durch die Verlängerung der Steuererleichterungen bis 2030 nur um 3,1 Rappen steigen, während sich die Kosten für die Beimischpflicht auf mindestens 5 Rp. / l belaufen).

## Konkreter Kostenvergleich Beimischpflicht – Steuererleichterungen

Die Beimischpflicht hat den unschlagbaren Vorteil, dass sie umgehend zu anderthalbfachen CO<sub>2</sub>-Reduktionen führen würde (0,9 Mio. Tonnen statt 0,6 Mio. durch die Steuererleichterungen). Dieser Anstieg wäre aber kaum mehr steigerbar! Denn mit der Einführung fix gemischter Treibstoffe und dem gleichzeitigen Wegfall der Vergünstigungen für 100-Prozent fossilfreien Treibstoffe, wird sich die Transport-Branche nicht mehr anstrengen, mehr als das Notwendige für CO<sub>2</sub>-Reduktionen zu tun. Die Erreichung des Pariser Klimaabkommens bliebe fern. Schuld daran sind die hohen Kosten der Treibstoffe aus rein erneuerbaren Quellen, falls diese nicht von den Steuern befreit sind. (Vgl. detaillierte Berechnungen im Kasten.)

### Konkrete Berechnungen

Rechnung für die Steuererleichterungen: Die Hersteller und Importeure von biogenen und synthetischen Treibstoffen müssten – wenn die Steuererleichterungen für fossilfreie Treibstoffe künftig wegfallen – Stand heute ca. CHF 2,60 / Liter verlangen. Bestraft würden alle Investoren und Betreiber von LKW-Flotten, die bereits vorbildlich teilweise oder sogar vollständig fossilfrei mit abfallbasiertem Biodiesel aus Altspeiseöl, Biogas aus organischen Abfällen und landwirtschaftlichen Hofdüngern oder aber mit fossilfreien synthetischen Treibstoffen unterwegs sind. Heute bezahlen sie für ihren erneuerbaren Treibstoff – dank der Steuererleichterungen und der Förderung durch KliK-Beiträge – netto ca. CHF 1,50 / Liter. Diese Massnahmen verteuern alle Treibstoffe um insgesamt 1,8 Rp. / l.

Rechnung für die Beimischpflicht: Aktuell kostet ein Liter Benzin/Diesel im Grosshandel fast äquivalent CHF 1,45 / l. Demgegenüber beträgt der Preis für abfallbasierte, biogene Treibstoffe derzeit CHF 1,82 / l – unverteuert. Zuzüglich Mineralölsteuer liegt die Differenz zwischen CHF 1.14 und 1.17 / l. Berücksichtigt man die KliK-Förderung, reduziert sich der Mehrpreis für die CO<sub>2</sub>-neutralen, erneuerbaren Treibstoffe auf 82 Rp. / l.

Für die Allgemeinheit würde die Beimischpflicht an der Zapfsäule in diesem Fall Mehrkosten von mindestens 5 Rp. / l bedeuten gegenüber 1,8 Rp. / l durch die Steuererleichterungen, wie die Erfahrungen der vergangenen acht Jahre zeigen.

### Falsche Angaben im erläuternden Bericht zur Revision CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Mit dem zu revidierenden CO<sub>2</sub>-Gesetz sollen die Treibstoffimporteure direkt verpflichtet werden, durch erneuerbare Treibstoffe die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, diesen Anteil in einer Bandbreite von 5 bis 10 Prozent festzulegen.

Im Rahmen dieser Beimischpflicht soll es auch möglich sein, Gemische von fossilen und erneuerbaren Treibstoffen zu importieren. Der erläuternde Bericht behauptet, dass diese Gemische 20 bis 30 Prozent (!) billiger sein sollen, als wenn das Gemisch in der Schweiz hergestellt wird.

Diese Behauptung ist falsch. Auch in der EU und weltweit sind erneuerbare Treibstoffe aus Abfällen und Reststoffen stark gefragt. Die Preise unterscheiden sich nicht zu jenen in der Schweiz, ergo sind Gemische gleich teuer – egal, ob sie in der Schweiz oder in der EU hergestellt werden.

## Bewertung

Die Treibstoff-Importeure und die Zollverwaltung können sich verständlicherweise mit der Beimischpflicht gut anfreunden. Neu würde flächendeckend durchschnittlich 6 % erneuerbare Treibstoffe zu vertretbaren Kosten beigemischt, und ihr Aufwand wäre weit geringer. Zudem würde eine Abkehr von den Steuererleichterungen hin zu einer Beimischpflicht eine Massenbilanzierung nach europäischem Vorbild ermöglichen (die allerdings auch mit der Mineralölsteuer-Befreiung umsetzbar wäre).

Der Wegfall der Steuererleichterungen unterwandert den grundlegenden, technologieoffenen Wandel in der Logistik- und Transportbranche! Wer derzeit mit Biogas oder Biodiesel fährt, wird künftig aufgrund der Mehrkosten wieder auf fossilen Diesel umsteigen müssen.

Damit ist klar: Eine Beimischpflicht würde die CO<sub>2</sub>-Reduktion und den Technologiewandel in der Logistik stark ausbremsen. Sie käme zudem einer Strafe gleich für alle in der Logistikbranche, die freiwillig den Umbau ihrer Flotten zu mehr Klimaneutralität an die Hand genommen haben. Dies kann nicht das Ziel der Schweizer Klimapolitik sein, die darauf angewiesen ist, dass die Branche den Technologiewandel mitträgt und mitfinanziert! Es braucht weiterhin eine Anreizpolitik – kostengünstig an der Zapfsäule für die Allgemeinheit und wirksam für die Umwelt.

Die Vision unserer Allianz ist eine fossilfreie Logistik in der Schweiz. 6 Prozent fossilfreie Beigabe kann wirklich nicht das Ziel sein!

### Die Allianz «Fossilfreie Logistik»:

