



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailer
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailer@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE HERBSTSESSION 2020

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt, politischer Dienst des TCS

Gérard Métrailer, 058 827 27 21, gerard.metrailer@tcs.ch
Laura Salamin, 058 827 27 18, laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT UND STÄNDERAT	3
17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO ₂ -Gesetzes nach 2020	3
NATIONALRAT	5
19.045 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassenabgabegesetz. Änderung	5
19.495 Parlamentarische Initiative Wobmann. Keine zusätzlichen Belastungen der Verkehrsteilnehmer wegen Staustunden	6
STÄNDERAT	7
20.3210 Motion Müller Damian. CO ₂ -Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken	7
20.3668 Postulat Burkart. Autoposing und lärmende Motorräder. Zeiterscheinung oder ein echtes Problem?.....	7



NATIONALRAT UND STÄNDERAT

17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Das aktuelle CO₂-Gesetz regelt im Rahmen des Kyoto-Protokolls das Engagement der Schweiz zur Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2020. Ziel der Totalrevision des CO₂-Gesetzes ist es, die Massnahmen der Schweiz zur Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (im Vergleich zu 1990) festzulegen, dies entsprechend den Zielen des Pariser Abkommens, das die Schweiz ratifiziert hat.

Der TCS nimmt zu folgenden drei Differenzen Stellung: zum Reduktionsziel in der Schweiz, zur Verpflichtung zur Kompensation mit Biotreibstoffen und zu den Finanzierungsquellen des künftigen Klimafonds:

Artikel 3 Absatz 2 – Gesamtreduktionsziel

Ziel des Gesetzes ist es, die CO₂-Emissionen so effizient wie möglich zu reduzieren. Da dies eine internationale Zielsetzung ist und CO₂ keine Grenzen kennt, ist es kontraproduktiv, den grössten Teil des CO₂ um jeden Preis in der Schweiz reduzieren zu wollen. Angesichts der Unsicherheiten bezüglich des Reduktionspotenzials in der Schweiz ist in diesem Bereich eine gewisse Flexibilität notwendig und Ziel muss es sein, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln eine maximale CO₂-Reduktion zu erreichen.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung der Minderheit Knecht, Bischof, Fässler Daniel, Rieder, Schmid Martin und Stark – Erhaltung des Vorschlags des Bundesrates (² Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 soll im Jahr 2030 zu mindestens 60 Prozent mit im Inland durchgeführten Massnahmen erfolgen. Im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen im Inland um mindestens 25 Prozent gegenüber 1990 vermindert werden.)

Artikel 27 Absatz 3 – 5% Kompensation durch Biotreibstoffe

Die Kompensationspflicht bei der Verwendung von Biotreibstoffen ist eine sehr kostspielige Massnahme, da die Kosten einer solchen Kompensation in der Schweiz (rund 4 Rappen/Liter bei einer Emissionsreduktion von 5% von insgesamt maximal 90%) kaum mit der vorgesehenen Erhöhung der Treibstoffpreise von insgesamt maximal 10 bis 12 Rappen (maximaler Aufschlag) vereinbar sind. In diesem Kontext spricht sich der TCS für die Weiterführung der gegenwärtigen freiwilligen Kompensation und Steuerbefreiung für Biotreibstoffe aus. Für die Periode nach 2023 sollte eine Verlängerung dieser Steuerbefreiung vorgesehen werden, diesmal jedoch ohne Kompensation bei den fossilen Treibstoffen.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung des Antrags des Nationalrates – Streichung des Artikels 27 Absatz 3. Dieser Antrag wird auch von der UREK-S unterstützt.



Artikel 38h Absatz 3 – Alimentierung des Klimafonds

Für der TCS kommt es nicht in Frage, Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in den Klimafonds umzuleiten. Angesichts der jüngsten Volksabstimmung über den NAF, der vor etwas mehr als zwei Jahren in Kraft getreten ist, ist es nicht akzeptabel, ihm eine seiner Finanzquellen zu entziehen. Dies umso mehr, als der NAF-Fonds angesichts des Rückgangs der Treibstoffeinnahmen aufgrund der Elektrifizierung und der höheren Effizienz der Fahrzeugflotte in den nächsten Jahren mit einem Rückgang der Mittel rechnen muss.

Eine solche Umleitung von Geldern aus dem Mobilitätssektor (Sanktionen der Importeure) würde einen Bruch in der Logik des Systems darstellen: Während es verständlich ist, dass die CO₂-Lenkungsabgabe auf Heizöl den Sanierungsmaßnahmen im Gebäudesektor zugutekommt, erscheint es ebenso normal, dass die Sanktionen für Fahrzeuge, die die Zielwerte der Emissionen überschreiten, zur Finanzierung des Verkehrs, einschliesslich der Entwicklung des Agglomerationsverkehrs, verwendet werden.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung der beiden Minderheiten, die sich für die Aufrechterhaltung der finanziellen Mittel für den NAF einsetzen:

- **Minderheit I (Noser, Müller Damian, Schmid Martin, Zanetti Roberto): Unterstützung des Antrags des Nationalrates – Nur die Hälfte des Produktes der Sanktionen an den Klimafonds umzuleiten** (³ Der Ertrag aus den Versteigerungen von Emissionsrechten nach den Artikeln 23 Absatz 2 und 24 Absatz 2, die Hälfte des Ertrags aus den Ersatzleistungen nach Artikel 17 sowie der Ertrag aus den Ersatzleistungen nach den Artikeln 26, 29 und 34 werden für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen und Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, eingesetzt. Die andere Hälfte des Ertrags aus den Ersatzleistungen nach Artikel 17 wird dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen.)
- **Minderheit II (Knecht, Stark) – Erhaltung des gesamten Ertrags aus den Sanktionen für den NAF** (³ Der Ertrag aus den Versteigerungen von Emissionsrechten nach den Artikeln 23 Abs. 2 und 24 Abs. 2 und der Ertrag aus den Ersatzleistungen nach den Artikeln 26, 29 und 34 werden ebenfalls in den Klimafonds eingelegt. (siehe Art. 42))



NATIONALRAT

19.045 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassenabgabegesetz. Änderung

Am 14. August 2019 hat der Bundesrat die Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes verabschiedet. Die Vorlage sieht die Einführung einer elektronischen Autobahnvignette auf freiwilliger Basis im Jahr 2022 vor. Es bleibt den Fahrzeughaltern überlassen, ob sie für die Benützung der abgabepflichtigen Nationalstrassen weiterhin eine Klebevignette am Fahrzeug anbringen oder lieber eine elektronische Vignette kaufen wollen. Wer sich für die elektronische Variante entscheidet, muss das Kontrollschild seines Fahrzeuges über eine Internetapplikation im System registrieren. Kontrollen erfolgen, den neuen Verhältnissen angepasst, wie bisher durch die Polizei und die Eidgenössische Zollverwaltung.

Stellungnahme des TCS

Der TCS begrüsst die Modernisierung der Erhebung der Autobahnabgabe. Die Einführung einer freiwillig wählbaren elektronischen Vignette bedeutet eine Vereinfachung für die Benützer und Einsparungsmöglichkeiten für den Bund. Der TCS stellt jedoch die folgenden Anträge:

Art. 9a Zuständigkeiten für die Erhebung der Abgabe

Unterstützung des Vorschlages der Kommission des Nationalrates

Der TCS unterstützt den Vorschlag der Kommission, dass der Verkauf der Klebevignette im Ausland weiterhin möglich sein sollte, wie es heute der Fall ist. Die EZV muss also weiterhin in der Lage sein, die Klebevignette nicht nur an der Grenze, sondern auch im Ausland zu verkaufen.

Art. 11 Kontrollen Abs. 3 und 4

Unterstützung des Vorschlages der Minderheit II (Pieren, Giezendanner, Imark, Rutz Gregor, Tuena)

Der TCS unterstützt den Vorschlag der Minderheit II, Artikel 11 Absätze 3 und 4 zu streichen. Der TCS lehnt die Einführung von gross angelegten automatisierten Kontrollen ab, falls Verstösse gegen die Vignettenpflicht zunehmen sollten. Ein Kontrollsystem, das auf einer Verbreitung von festen Kameras im Netzwerk basiert, wäre zu einschneidend für die Konsumenten, deren Fahrten so aufgezeichnet werden könnten. Der TCS fordert die Fortsetzung und Intensivierung von Stichproben- und Gelegenheitskontrollen mit mobilen Kameras im Falle einer Zunahme von Missbräuchen.



19.495 Parlamentarische Initiative Wobmann. Keine zusätzlichen Belastungen der Verkehrsteilnehmer wegen Stautunden

Solange die jährlichen Stautunden der Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer in der Schweiz die Zahl von 12 000 übersteigen, verzichtet der Bundesrat auf die Einführung weiterer Abgaben auf Treibstoffen oder neue Lenkungskonzepte wie etwa Mobility-Pricing usw. Die nötigen Anpassungen von Gesetzen und Verordnungen sind unverzüglich vorzunehmen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS lehnt die Parlamentarische Initiative Wobmann ab. Auch wenn es dringend notwendig ist, das Problem der Stautunden auf den Strassen anzugehen, erscheint die vorgeschlagene Lösung nicht angemessen. Vielmehr muss mit gezielten Investitionen in die Strasseninfrastruktur durch den NAF und einer zielstrebigen Umsetzung des STEP vorgegangen werden.



STÄNDERAT

20.3210 Motion Müller Damian. CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung des CO₂-Gesetzes dahingehend zu ändern, dass für Fahrzeuge von Klein- und Nischenherstellern dieselben CO₂-Zielvorgaben gelten wie für die übrigen Fahrzeugmarken.

Stellungnahme des TCS

Spezialziele für Klein- und Nischenhersteller sollen möglichst identische Rahmenbedingungen für den Import und Handel solcher Fahrzeuge gewährleisten. Als autonom nachvollzogene Regelung lehnen sich die CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen stark an die entsprechende Verordnung der EU an. Um den Markt nicht zu verzerren und Importeure von Klein- und Nischenherstellern nicht zu benachteiligen, lehnt der TCS die Motion ab. Überhaupt hätte ein Wegfallen der Spezialziele keinen signifikanten Effekt auf den CO₂-Durchschnitt der Zulassungen.

20.3668 Postulat Burkart. Autoposing und lärmende Motorräder. Zeiterscheinung oder ein echtes Problem?

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, welchen Einfluss die Leistungsstärke der Fahrzeuge bei Neulenkerunfällen hat und bei einem positiven Zusammenhang Massnahmen vorzuschlagen, welche der Bedeutung des Problems angemessen sind. Im gleichen Bericht soll der Bundesrat aufzeigen, wie er der Problematik des übermässigen Lärms von getunten Fahrzeugen und von Motorrädern beurteilt, welche Massnahmen er dagegen ergreifen will, und welche Bedeutung Lärmradars dabei haben könnten.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt das Postulat Burkart. Nach unserem Kenntnisstand hat bisher keine Studie einen möglichen kausalen Zusammenhang zwischen der Leistungsstärke und der Zahl der Unfälle bei jungen Fahrern zwischen 18 und 24 Jahren eindeutig nachgewiesen. Die Überrepräsentation dieser Altersgruppe in der Unfallstatistik erklärt sich hauptsächlich durch verhaltensbedingte Faktoren (mangelnde Erfahrung, Risiko- und Geschwindigkeitsbewusstsein, abgelenktes Fahren, Alkohol- und Drogenkonsum).

Darüber hinaus ist der TCS der Meinung, dass gesetzeswidrig abgeänderte Fahrzeuge nicht auf Schweizer Strassen zugelassen werden sollten. Derzeit ist es jedoch nicht möglich, endgültig festzustellen, ob der Einsatz von "Lärmradars" zweckmässig und ausreichend zuverlässig ist, um übermässigen Lärm des Strassenverkehrs zu kontrollieren. Übermässiger Lärm kann oft durch eine Anpassung des Fahrstils, aber auch durch die Infrastruktur reduziert werden. Eine Lagebeurteilung der Situation in diesem Bereich und eine Analyse der möglichen Wirksamkeit des Lärmradars ist vor einem repressiven Einsatz dieser Instrumente erforderlich.