

**Touring Club Suisse**

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

Gérard Métrailler

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

VORSCHAU AUF DIE SOMMERSESSION 2020

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt**Gérard Métrailler**

Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin

Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT 3

- 17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 3
- 19.045 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassenabgabegesetz. Änderung..... 5

STÄNDERAT 6

- 19.064 Geschäft des Bundesrates Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung 6
- 20.3008 Motion KVF-S. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte 7
- 17.3893 Motion Guhl. Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde 8
- 19.4403 Motion Wicki. Bedingten Führerausweisentzug ermöglichen..... 8
- 18.431 Parlamentarische Initiative Grin. Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern 9



NATIONALRAT

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

Die im Vorfeld der Corona-Krise im Ständerat und in der zuständigen Kommission des Nationalrates diskutierte Vorlage sieht verschiedene einschneidende Eingriffe und Massnahmen vor, die für Wirtschaft und Gesellschaft kostspielig sind. Doch gerade diese Wirtschaft und Gesellschaft sind nun von der Corona-Krise schwer betroffen und erhalten in unterschiedlicher Form Unterstützung von der öffentlichen Hand. Dem sollte im CO₂-Gesetz Rechnung getragen werden.

Stellungnahme des TCS:

Der TCS ist der Ansicht, dass die Ziele des Pariser Abkommens nicht in Frage gestellt werden sollten. Er ist auch der Meinung, dass diese Ziele erreicht werden müssen und können, ohne die von der Corona-Krise betroffene Wirtschaft weiter zu überlasten. In diesem Sinne ist eine kritische Auseinandersetzung mit den im Entwurf vorgeschlagenen Massnahmen unbedingt notwendig. Das vernünftigste Verfahren wäre eine Überprüfung durch die Kommission.

In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr hält der TCS ebenfalls an folgenden Positionen fest:

Kompensation der Treibstoffemissionen

Die Kompensation der Treibstoffemissionen ist für rund 35% der für die Schweiz verbuchten Rückgänge seit dem Inkrafttreten des CO₂-Gesetzes 2005 verantwortlich. Aktuell beläuft sich die Kompensationspflicht auf 10% der Emissionen aus einem Liter Treibstoff durch Massnahmen in der Schweiz und 0% durch Massnahmen im Ausland. Die Massnahmen in der Schweiz sind allerdings 10 Mal teurer als im Ausland, mit einer annähernd identischen Auswirkung auf das Klima. Eine verbesserte Effizienz der Kompensationsmassnahmen und eine bezahlbare Kompensationspflicht sind entscheidend für das Erreichen der Klimaziele, ohne dass Arbeitsplätze gefährdet werden durch einen unverhältnismässigen Anstieg der Treibstoffpreise. Der Bundesrat muss frei entscheiden können, ob ein Teil des Ziels mittels Massnahmen im Ausland erreicht werden kann, ohne notwendigerweise die Pflicht zur Kompensation in der Schweiz zu erhöhen.

- Art. 27, Abs. 2, lit. b: Unterstützung der Minderheitsantrages Rösti
- Art. 27, Abs. 3ter: Unterstützung des Minderheitsantrages Wasserfallen
- Art. 27, Abs. 3ter a: Unterstützung des Minderheitsantrages Rösti

Speisung des NAF

Der NAF wird durch den starken Rückgang des Treibstoffverbrauchs während der Krise Steuereinnahmen von mehreren hundert Millionen Franken erleiden. Gleichzeitig müssen die



Investitionen in die Infrastrukturen ohne Unterbruch fortgesetzt werden, damit ihre wiederbelebende Wirkung zum Tragen kommt. Es ist daher unerlässlich, dass der NAF weiterhin die Mittel erhält, die ihm laut Verfassung zustehen. Die Finanzierung der Nationalstrassen und der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen wurde in der Abstimmung 2017 klar definiert – sie soll durch das CO₂-Gesetz nicht in Frage gestellt werden.

- Art. 38h, Abs. 3 und Art. 42: Unterstützung des Minderheitsantrages Bourgeois

Zielwerte für neu immatrikulierte Fahrzeuge

Seit 2005 ist der effektive Treibstoffverbrauch pro Fahrzeugkilometer in der Schweiz um ungefähr 25% zurückgegangen. Die Verkäufe von Neufahrzeugen sind im April 2020 stark zurückgegangen. Viele Werke wurden geschlossen oder haben die Produktion von Fahrzeugen und Teilen (insbesondere Batterien für Elektrofahrzeuge) gebremst. Es wird daher unmöglich sein, die Zielwerte zu erreichen und schwerwiegende Sanktionen zu vermeiden, welche sich auf den Fahrzeugpreis für Privat- und Geschäftskunden niederschlagen werden. Um explodierende Sanktionen zu verhindern, braucht der Bundesrat unbedingt einen Handlungsspielraum.

- Art. 10a, Abs. 5bis: Unterstützung des Antrages der Mehrheit
- Art. 11, Abs. 2: Unterstützung des Minderheitsantrages Wobmann



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 die Erhebung der Klebevignette im Ausland immer 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 angelagten automatisierten Kontrollen ab, falls Verstösse gegen die Vignettenpflicht zunehmen sollten. Ein Kontrollsystem, das auf einer Vervielfachung der festen Kameras im Netzwerk basiert, wäre zu aufdringlich 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.



STÄNDERAT

19.064 Geschäft des Bundesrates Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung

Der Bundesrat verlangt eine Erhöhung des Zahlungsrahmens und seine Verlängerung bis 2026 für den unbegleiteten kombinierten alpenquerenden Schienen-Güterverkehr. Es gilt also den Zahlungsrahmen, der für die Jahre 2011 bis 2023 beschlossen worden ist, um drei Jahre zu verlängern und um 90 Millionen Franken zu erhöhen. Diese Erhöhung um 30 Millionen Franken pro Jahr für die Periode 2024 bis 2026 betrifft nur die Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs. Ziel ist es, sich dem Verkehrsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten anzunähern und eine allfällige Verlagerung des Gütertransports auf die Strasse zu vermeiden. Der Bundesrat sieht keine Verlängerung über 2026 hinaus vor.

Der Nationalrat beschloss seinerseits, den Zahlungsrahmen um weitere 389 Millionen Franken und eine Verlängerung um 7 Jahre (rund 55 Millionen pro Jahr). Der vom Nationalrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen wird damit auf 2'060 Millionen Franken erhöht und bis 2030 verlängert. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) unterstützt den Entscheid des Nationalrates.

Stellungnahme des TCS: **Unterstützung des Vorschlages des Nationalrates**

Der TCS unterstützt die Verlagerung des Güterfernverkehrs. Der Bund muss über die notwendigen Mittel verfügen, um den kombinierten Güterverkehr zu fördern und die Verlagerung des Güterverkehrs über die Alpen erfolgreich fortzusetzen. Aus diesem Grund unterstützt der TCS die Erhöhung des Zahlungsrahmens um weitere 389 Millionen Franken und ihre Verlängerung bis 2030.



20.3008 Motion KVF-S. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) und die Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) mit folgenden Eckpunkten abzuändern:

MinVV

- In der MinVV werden die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen bezeichnet. Hierbei werden die Namen der Kerne aufgeführt, nicht die einzelnen Gemeinden.
- Die MinVV enthält eine Delegationsnorm, die das UVEK ermächtigt, die beitragsberechtigten Gemeinden in der PAVV festzulegen.

PAVV

- In einem Anhang zur PAVV werden die beitragsberechtigten Gemeinden aufgelistet.
- In der PAVV wird für die Kantone die Möglichkeit geschaffen, bei jeder neuen Generation der Agglomerationsprogramme Anträge für eine punktuelle Anpassung dieses Anhangs zu stellen. Kriterium dafür ist der Grundsatz der räumlichen Kohärenz der Perimeter-Anpassung. Dazu kann der Richtplan als wichtige Grundlage dienen.

Stellungnahme des TCS: **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Motion der KVF-S. Diese Motion erweitert den Spielraum der Kantone, können sie doch eine Anpassung der Perimeter für jede neue Generation von Vorhaben verlangen. Die Kantone können damit ihre Begehren den räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten anpassen, zumal sich die Probleme bezüglich Entwicklung und Mobilität häufig bei der Schnittstelle zwischen Haupt- und Sekundarnetz und zwischen dicht und dünn besiedelten Zonen auftreten. Die Motion bringt den Kantonen und Gemeinden also mehr Beweglichkeit in einem weiterhin festgefügtten finanziellen Rahmen (zwischen 9 und 12 Prozent der durch den NAF aufgewendeten Mittel).



17.3893 Motion Guhl.

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde

Der Bundesrat wird aufgefordert, Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (Änderung vom 15. Juni 2012 im Rahmen von Via sicura, vom Bundesrat noch nicht in Kraft gesetzt) wie folgt anzupassen:

⁴ Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen worden ist.

Stellungnahme des TCS: **Ablehnung**

Der TCS lehnt diese Motion ab, denn die Polizei hat heute schon die Möglichkeit, diese Informationen abzurufen.

19.4403 Motion Wicki.

Bedingten Führerausweisentzug ermöglichen

Der Bundesrat wird beauftragt, das Strassenverkehrsrecht so anzupassen, dass ein Führerausweisentzug auch bedingt ausgesprochen werden kann.

Stellungnahme des TCS: **Ablehnung**

Der TCS lehnt die Motion Wicki ab. Die Erweiterung des Systems mit der Möglichkeit eines bedingten Entzugs des Führerausweis ist weder notwendig noch zielführend. Die schweizerische Gesetzgebung sieht bereits ein System mit Mahnungen und Massnahmen bei Fahrausweisentzügen vor, welches die Schwere der Verfehlung, die Umstände und die Vorgeschichte des Fahrers berücksichtigt. Die Einführung einer weiteren Möglichkeit würde das System nur noch zusätzlich kompliziert machen. Vielmehr müsste gegebenenfalls eine Überarbeitung des gesamten Systems ins Auge gefasst werden.



18.431 Parlamentarische Initiative Grin.

Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern

Diese Parlamentarische Initiative fordert die folgende Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes:

Art. 17

Abs. 1

Bei einer leichten oder mittelschweren Widerhandlung kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Im Wiederholungsfall nach Artikel 16a Absatz 2 oder 16b Absatz 2 Buchstaben b-f darf die Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden.

Abs. 1bis

Bei einer schweren Widerhandlung oder im Wiederholungsfall kann der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis frühestens drei Monate vor Ablauf der verfügbaren Entzugsdauer wiedererteilt werden, wenn die betroffene Person an einer von der Behörde anerkannten Nachschulung teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer darf nicht unterschritten werden.

Stellungnahme des TCS: **Ablehnung**

Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Grin ab. Die beantragte Änderung passt nicht gut in das Rechtssystem, da sie letztlich nur den Entzug im Falle eines als mittelschwer eingestuften Erstvergehens betrifft, das mit einem (mindestens) einmonatigen Führerausweisentzug sanktioniert wird – Art. 16b, Abs. 2 lit. a SVG. Das geltende Gesetz sieht bereits sechs Stufen des Vorgehens vor, von denen die ersten drei (Ordnungsbusse, besonders leichter Fall – art. 16a, Abs. 4 SVG und leichte Wiederhandlung – art. 16 Abs. 3 SVG) nicht zu einem Entzug führen. Es wird eine zusätzliche Stufe geschaffen, bei welcher die Sanktion bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von +/-1 km/h zwischen 1 oder 2 Monaten nicht wirksamen Entzugs (wenn eine Fahrerausbildung absolviert wird) und mindestens 3 Monaten festen Entzugs variieren kann. Ausserdem würde dadurch die abschreckende Wirkung des Führerausweisentzugs aufgehoben.