

# Vorschau auf die Herbstsession 2022 der eidgenössischen Räte



**Touring Club Suisse**  
Ch. de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

**Kontakt politischer Dienst des TCS**  
**Sébastien Leprat** 076 577 05 71  
**Gérard Métrailler** 058 827 27 21  
**Lisa Rasch** 058 827 34 05


sebastien.leprat@tcs.ch  
gerard.metrailler@tcs.ch  
lisa.rasch@tcs.ch





<b>Ständerat</b>			
			Seite
22.3804	Motion Bischof – Treibstoffpreise: Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen		04
22.3638	Postulat Michel – Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastruktur im ländlichen Raum stärken		04
22.3569	Postulat Thorens Goumaz – V2X- (u. a. V2G = Vehicle to Grid, vom Fahrzeug zum Netz) und «Smart Charging»-Technologien: Batterien von Elektrofahrzeugen nutzen, um Energie zu speichern und Stromnetze auszugleichen		04
22.3634	Motion Chiesa – Aufhebung der Mineralölsteuer		05
22.3635	Motion Chiesa – Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen		05
<b>National- und Ständerat</b>			
21.080	Strassenverkehrsgesetz. Änderung		06
21.501	Parl. Initiative UREK-N – indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050		06
<b>Nationalrat</b>			
22.3202	Motion Giezendanner – Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen		07
22.3115	Motion Page – Aufhebung der Mineralölsteuer		07
20.4009	Motion Romano – Generalabonnement für Studentinnen und Studenten. Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes muss eingehalten werden		08
20.4088	Postulat Clivaz – Durch Reifen- und Bremsabrieb freigesetzter Feinstaub. Lösungen zur Bekämpfung der gesundheitsschädigenden Auswirkungen finden		08
20.4134	Motion Schlatter – Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden		09
20.4136	Motion Grüne Fraktion – Ab 2025 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen		09
20.4210	Motion Buffat – Mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer		09
20.4220	Motion Reimann – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnissen beim Neuwagen-Import		10
20.4221	Motion Reimann – Doppelbesteuerung von Gebrauchtfahrzeugen reduzieren – Kampf gegen die Hochpreisinsel Schweiz		10
20.4225	Postulat Schilliger – Pneus im Clinch. Ganzheitliche Studien angezeigt		11
20.4239	Postulat Ryser – Klimabremse. Ein Pendant zur Schuldenbremse für die Klimapolitik		11
20.4242	Motion Trede – Velomitnahme im Zug – auch auf den Nachtzuglinien		11
20.4356	Motion Grüter – Digitaler Fahrzeug- und Führerausweis		12



22.412	Parlamentarische Initiative Kamerzin – Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen ermöglichen		12
--------	---	---	----



## STÄNDERAT

### 22.3804 Motion Bischof – Treibstoffpreise: Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen

Der Bundesrat wird beauftragt, die Grundlagen für die Einführung eines frei zugänglichen Online-Rechners schaffen, mit dem sich die Preise für Treibstoff, Gas und Strom für Fahrzeuge in der Schweiz berechnen lassen, dies nach dem Modell des Projekts [www.spritpreisrechner.at](http://www.spritpreisrechner.at), das 2011 in Österreich umgesetzt wurde.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt grundsätzlich den Ruf nach mehr Transparenz für Konsumentinnen und Konsumenten und damit auch die Motion Bischof. Hingegen regt der TCS an, nicht nur eine staatliche Lösung, sondern gegebenenfalls auch private Lösungen ins Auge zu fassen.

### 22.3638 Postulat Michel – Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastruktur im ländlichen Raum stärken

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und in einem Bericht darzulegen, wie Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastruktur auch in ländlichen Regionen finanziell und auf andere Weise unterstützt werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Michel. Er begrüsst, Möglichkeiten zur Entwicklung und Finanzierung von Verkehrsdrehscheiben und der Veloinfrastruktur ausserhalb der Agglomerationen zu prüfen. Multimodale Verkehrsdrehscheiben an den Agglomerationsrändern sind sinnvoll, insbesondere in der Nähe der wichtigsten S-Bahn-Haltestellen. Was die Finanzierung von Velowegen ausserhalb der Agglomerationen betrifft, wäre eine Bedarfschätzung interessant. Das Postulat sollte im Rahmen der Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen (4. Generation) behandelt werden, welche dem Parlament vorgelegt wird.

### 22.3569 Postulat Thorens Goumaz – V2X- (u. a. V2G = Vehicle to Grid, vom Fahrzeug zum Netz) und «Smart Charging»-Technologien: Batterien von Elektrofahrzeugen nutzen, um Energie zu speichern und Stromnetze auszugleichen

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Batterien von Elektrofahrzeugen als Lösung für die Energiespeicherung und den Ausgleich des Stromnetzes genutzt werden können, um die allgemeine Stabilität der Stromversorgung zu verbessern und sogar während einem begrenzten Zeitraum das Risiko einer Stromlücke zu begrenzen. Der Bericht soll den Wissensstand und die bisherigen Erfahrungen auf diesem Gebiet in der Schweiz und im Ausland, das Potenzial einer solchen Lösung sowie mögliche technische, finanzielle, gesetzgeberische und mit der Umsetzung verbundene Hindernisse darstellen. Ausserdem sollen Möglichkeiten dargelegt werden, wie diese Hindernisse überwunden werden können.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt dieses Postulat, welches die Vorteile der Elektromobilität, insbesondere in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, aufzeigt. Es wird auch dazu beitragen, Lösungen für die Stabilisierung unseres Stromversorgungssystems zu finden.

Das Elektrizitätssystem befindet sich in einem starken Wandel. In den kommenden 20 - 30 Jahren werden die nuklearthermischen Grundlastkraftwerke durch Erzeuger mit neuen Erneuerbaren, insbesondere Photovoltaik ersetzt. Dadurch entsteht ein neuer Bedarf an Flexibilität und Speicher im Verteilnetz. Um diesen zu decken, können und sollen die Batterien der Elektroautos genutzt werden.





Die zunehmende Elektromobilität verschiebt die Energieversorgung des Verkehrs von der Tankstelle in das Elektrizitätssystem. Für das Verteilnetz bedeutet das eine erhöhte Auslastung, welche mit Massnahmen wie smart charging und V2G netzdienlich gestaltet werden kann. So sollen Elektroautos in Zukunft helfen, das Stromnetz zu stabilisieren, Engpässe im Verteilnetz zu minimieren und teure Netzausbauten im Verteilnetz zu verhindern, zu verringern oder zu staffeln.

### 22.3634 Motion Chiesa – Aufhebung der Mineralölsteuer

Als direkte Folge des Kriegs in der Ukraine schnellen die Treibstoffpreise in die Höhe. Seit einigen Tagen müssen Private und Unternehmen, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, dabei zusehen, wie der Preis für "einmal volltanken" unerträglich hoch wird. Ich fordere den Bundesrat auf, den Anteil der Mineralölsteuer, der nicht direkt für den Unterhalt des Strassennetzes verwendet wird, so schnell wie möglich und so lange wie nötig aufzuheben.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Chiesa. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlichen Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40 % der Mineralölsteuer, die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

Zwar sind die Treibstoffpreise in letzter Zeit zurückgegangen, jedoch bleibt die Situation weiterhin volatil. Der TCS begrüsst deshalb die Fortführung der interdepartementalen Arbeitsgruppe des Bundes, um bei einer Verschlechterung der Lage entsprechend reagieren zu können. Ein möglicher Ansatz könnte die Anpassung bei der Erhebung der Mehrwertsteuer auf Treibstoffe sein, wie sie in der parlamentarischen Initiative Grüter (19.405) gefordert wird.

### 22.3635 Motion Chiesa – Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen

Der Bundesrat wird beauftragt einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen, damit der Bund befristet auf zwei Jahre auf jenen Teil der Mineralölsteuer auf Treibstoff verzichtet, der in die allgemeine Bundeskasse fliesst.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Chiesa. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlichen Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40 % der Mineralölsteuer, die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

Zwar sind die Treibstoffpreise in letzter Zeit zurückgegangen, jedoch bleibt die Situation weiterhin volatil. Der TCS begrüsst deshalb die Fortführung der interdepartementalen Arbeitsgruppe des Bundes, um bei einer Verschlechterung der Lage entsprechend reagieren zu können. Ein möglicher Ansatz könnte die Anpassung bei der Erhebung der Mehrwertsteuer auf Treibstoffe sein, wie sie in der parlamentarischen Initiative Grüter (19.405) gefordert wird.



## NATIONALRAT UND STÄNDERAT

### 21.080 Strassenverkehrsgesetz. Änderung

Im Zentrum der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes stehen die Reduktion von Treibhausgasen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Ermöglichung des automatisierten Fahrens. Die Vorlage wurde in der Frühlingssession 2022 im Nationalrat beraten, im Sommer folgte die Beratung im Ständerat. Im Rahmen der Differenzenbereinigung haben die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) der beiden Räte ein Rückkommen auf die Raserbestimmungen beschlossen (Art. 90 Abs. 3 und Art. 16c Abs. 2 Bst. a<sup>bis</sup>).

Stellungnahme des TCS:



Sowohl Nationalrat als auch Ständerat hatten einer Anpassung der Raserbestimmungen gemäss Entwurf des Bundesrates zugestimmt: Aufhebung der Mindestfreiheitsstrafe und Reduktion des Mindestdauer beim einem Führerausweisentzug von 24 auf 12 Monate. Auch der TCS hatte diesen Vorschlag befürwortet.

Mit dem Rückkommen auf die genannten Raserbestimmungen will die KVF-N einen Kompromiss finden, um ein Referendum gegen die gesamte Gesetzesrevision zu verhindern. Der TCS akzeptiert den von der KVF-N vorgeschlagenen Kompromiss zu Art. 90 Abs. 3 und Art. 16c Abs. 2 Bst. a<sup>bis</sup>. Dieser verbessert den Ermessensspielraum der Richterinnen und Richter ohne dabei andere wichtige Änderungen in der Gesetzgebung zu gefährden, beispielsweise betreffend dem automatisierten Fahren.

Betreffend der beiden verbleibenden Differenzen zum Parkieren auf dem Trottoir für motorisierte Zweiräder (Art. 43, Abs. 2 bis) und zum Verbot von Warnungen vor Strassenverkehrskontrollen (Art. 98a Abs. 3) empfiehlt der TCS, wie Ständerat und KVF-N, das geltende Recht beizubehalten.

### 21.501 Parl. Initiative UREK-N – indirekter Gegenentwurf zur Gletscher-Initiative. Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050

Im Gegensatz zu Gletscher-Initiative und direktem Gegenvorschlag setzt der indirekte Gegenentwurf nicht auf Verfassungsebene, sondern auf Gesetzesstufe an. Das Rahmengesetz verfolgt dieselben Ziele wie die Volksinitiative (Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050), ist aber bereits mit Zwischenzielen und sektoriellen Richtwerten konkretisiert. Mit Ausnahme von finanziellen Unterstützungen für Unternehmen (1.2 Mia.) und Gebäuden (2 Mia.) sollen Massnahmen für die einzelnen Sektoren, einschliesslich der Mobilität, weiterhin im Rahmen der Revisionen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz beschlossen werden.

Stellungnahme des TCS:



Grundsätzlich unterstützt der TCS die Stossrichtung des indirekten Gegenvorschlags zur Gletscher-Initiative.

Hingegen bedauert der TCS das Fehlen jeglicher direkter Unterstützung für die ökologische Transition im Individualverkehr. Der Verkehrssektor ist bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Deshalb fordert der TCS das Parlament auf, im CO<sub>2</sub>-Gesetz substanzielle Unterstützungen für die Entwicklung einer geeigneten Ladeinfrastruktur vorzusehen. Dies sowohl auf privater Ebene (Wohnhäuser) als auch im öffentlichen Raum und in Unternehmen.



## NATIONALRAT

### 22.3202 Motion Giezendanner – Staatliche Entlastung des Mittelstandes und der KMU von den hohen Benzin- und Dieselpreisen

Der Bundesrat wird beauftragt einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen, damit der Bund befristet auf zwei Jahre auf jenen Teil der Mineralölsteuer auf Treibstoff verzichtet, der in die allgemeine Bundeskasse fliesst.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Giezendanner. Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten aus verschiedenen Gründen (Rheinpegel, Krieg in der Ukraine, Preis pro Barrel Öl usw.) gestiegen, was die Haushalte und die Wirtschaft belastet. Für den TCS ist es wichtig, dass die Bevölkerung, die zu einem Grossteil auf den Individualverkehr angewiesen ist, bei Preissteigerungen aufgrund aussergewöhnlichen Umstände unterstützt wird. Für den TCS muss eine solche Massnahme jedoch zeitlich begrenzt sein und nur die Steuereinnahmen betreffen, die nicht für den NAF oder für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind (also die 40 % der Mineralölsteuer, die der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen werden).

Zwar sind die Treibstoffpreise in letzter Zeit zurückgegangen, jedoch bleibt die Situation weiterhin volatil. Der TCS begrüsst deshalb die Fortführung der interdepartementalen Arbeitsgruppe des Bundes, um bei einer Verschlechterung der Lage entsprechend reagieren zu können. Ein möglicher Ansatz könnte die Anpassung bei der Erhebung der Mehrwertsteuer auf Treibstoffe sein, wie sie in der parlamentarischen Initiative Grüter (19.405) gefordert wird.

### 22.3115 Motion Page – Aufhebung der Mineralölsteuer

Als direkte Folge des Kriegs in der Ukraine schnellen die Treibstoffpreise in die Höhe. Seit einigen Tagen müssen Private und Unternehmen, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, dabei zusehen, wie der Preis für "einmal volltanken" unerträglich hoch wird. Ich fordere den Bundesrat auf, den Anteil der Mineralölsteuer, der nicht direkt für den Unterhalt des Strassennetzes verwendet wird, so schnell wie möglich und so lange wie nötig aufzuheben.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Page. Er befürwortet mit Hinblick auf die hohen Treibstoffpreise eine Entlastung der Bevölkerung, insofern die Massnahme zeitlich begrenzt ist und nur die nicht-zweckgebundenen Steuereinnahmen betrifft – Also jene rund 40% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Der TCS geht davon aus, dass der Vorstoss sich auf diese Mittel beschränkt. Hingegen befürchtet der TCS, dass die Realisierung viel Zeit in Anspruch nehmen könnte: Der Bundesrat verweist darauf, dass nur durch eine Änderung des Bundesgesetzes über die Mineralölsteuer die Umstände definiert werden könnten, unter denen er solche Steuererleichterungen aussprechen könnte.

Zwar sind die Treibstoffpreise in letzter Zeit zurückgegangen, jedoch bleibt die Situation weiterhin volatil. Der TCS begrüsst deshalb die Fortführung der interdepartementalen Arbeitsgruppe des Bundes, um bei einer Verschlechterung der Lage entsprechend reagieren zu können. Ein möglicher Ansatz könnte die Anpassung bei der Erhebung der Mehrwertsteuer auf Treibstoffe sein, wie sie in der parlamentarischen Initiative Grüter (19.405) gefordert wird.



### **20.4009 Motion Romano – Generalabonnement für Studentinnen und Studenten. Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes muss eingehalten werden**

Der Bundesrat wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass die SBB sicherstellen, dass alle Studentinnen und Studenten bis zum Alter von 30 Jahren, die in einer Bildungseinrichtung im nachobligatorischen Bereich eingeschrieben sind und dort ein Vollzeitstudium absolvieren, das Generalabonnement (GA) zu denselben Bedingungen erwerben können, wie dies Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vorschreibt: "Sie (die Tarife) sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen."

#### **Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion Romano ab. Auch wenn der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Grundsätze zur Tarifstrukturierung vorschreibt, müssen Transportunternehmen weiterhin selbst die Tarife für die von Ihnen angebotenen Leistungen festlegen können. Zudem rechtfertigt die Alliance Swisspass die Aufhebung des Studenten-GA für die 25 bis 30-jährigen damit, dass dieses Abonnement eine Alterskategorie ungleich behandle, da sie nur 25- bis 30-jährige an einer Universität oder Fachhochschule betreffe.

Schliesslich weist der TCS darauf hin, dass die Kosten für die Bahnfahrten bereits jetzt mehrheitlich staatlich subventioniert werden.

### **20.4088 Postulat Clivaz – Durch Reifen- und Bremsabrieb freigesetzter Feinstaub. Lösungen zur Bekämpfung der gesundheitsschädigenden Auswirkungen finden**

Gemäss dem am 8. September veröffentlichten jüngsten Bericht der Europäischen Umweltagentur ist die Luftverschmutzung in Europa jedes Jahr für den vorzeitigen Tod von mehr als 400 000 Personen verantwortlich. Gemäss diesem Bericht bildet auch die Schweiz mit mehr als 4500 durch die Luftverschmutzung verursachten vorzeitigen Todesfällen keine Ausnahme. Als wichtigste Schadstoffe nennt der Bericht Feinstaub (verantwortlich für 3700 vorzeitige Todesfälle pro Jahr in der Schweiz), Stickoxide (620 vorzeitige Todesfälle) und Ozon (240 vorzeitige Todesfälle).

Der Strassenverkehr ist eine der wichtigsten Quellen von Feinstaub PM2.5, insbesondere im städtischen Raum. Der Fokus lag lange auf Abgasen als Emissionsquelle von Feinstaub, doch auch der Reifen- und Bremsabrieb sowie der Abrieb von Strassenbelag verursachen eine beträchtliche Menge der Feinstaubemissionen. Gemäss dem Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) sind diese Quellen in Frankreich jährlich für den Ausstoss von 15 000 Tonnen Feinstaub verantwortlich, das entspricht 46,5 Prozent der gesamten Menge des dort durch den Strassenverkehr freigesetzten Feinstaubes.

In der Schweiz wird Feinstaub derzeit, was die Emissionen, die Konzentration in der Luft und deren Auswirkungen betrifft, in zwei Kategorien eingestuft: in die Kategorie Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner als 10 Mikrometer (PM10) für Reifenfragmente und in die Kategorie Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser kleiner als 2,5 Mikrometer (PM2.5) für den Bremsabrieb. Es sind Arbeiten auf internationaler Ebene im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, CEE-ONU) im Gang, an denen die Schweiz beteiligt ist, um geeignete technische Lösungen für die Eindämmung der durch Bremsabrieb verursachten Emissionen zu finden. Weitere Arbeiten in der Schweiz haben die Charakterisierung des durch Reifenabrieb freigesetzten Feinstaubes zum Ziel.

Vor diesem Hintergrund wird der Bundesrat beauftragt, einen detaillierten Bericht vorzulegen, anhand dessen es möglich sein wird, neue Kenntnisse zu gewinnen betreffend:

- die Menge der durch den Reifen- und Bremsabrieb verursachten Emissionen;
- die in der Raumluft gemessenen Konzentrationen;
- die Auswirkungen für die Gesundheit, die daraus resultieren können;
- die Festlegung von Zielen zur Eindämmung der Emissionen; und
- die Massnahmen, die es ermöglichen, diese Ziele zu erreichen.





Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat ab. Über Emissionen von Feinstaub aus verschiedenen Quellen, auch Reifen- und Bremsabrieb gibt es in der Schweiz bereits mehrere Berichte sowohl neueren als auch älteren Datums.<sup>1)-2)</sup> Auch die Auswirkung der Luftbelastung auf die Gesundheit wurde bereits untersucht.<sup>3)</sup> Derzeit besteht keine Notwendigkeit für einen weiteren spezifischen Bericht.

1)<https://www.bafu.admin.ch/content/dam/bafu/de/dokumente/abfall/fachinfo-daten/kunststoffe-6-reifenabrieb.pdf>

2)[https://www.empa.ch/documents/56101/246436/chem\\_char\\_pm10/d7e07ec3-0442-4749-b34f-3d26c9687038](https://www.empa.ch/documents/56101/246436/chem_char_pm10/d7e07ec3-0442-4749-b34f-3d26c9687038)

3)<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/luft/fachinformationen/auswirkungen-der-luftverschmutzung/auswirkungen-der-luftverschmutzung-auf-die-gesundheit.html>

#### 20.4134 Motion Schlatter – Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden

Der Bundesrat wird beauftragt, die Einführung von Tempo-30-Zonen mittels Anpassungen in der Signalisationsverordnung (SSV) zu vereinfachen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion ab, sie ist aufgrund der neusten Beschlüsse obsolet. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 24.08.2022 beschlossen, dass die Behörden Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen neu ohne Gutachten einrichten können. Die Anpassungen der Signalisationsverordnung (SSV) sowie der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen treten am 1. Januar 2023 in Kraft.

#### 20.4136 Motion Grüne Fraktion – Ab 2025 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zulassen

Der Bundesrat wird beauftragt, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit ab 2025 in der Schweiz keine mit fossilen Energieträgern (Zero Emission) betriebenen Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion ab. Sie ist übertrieben und kontraproduktiv. Der TCS befürwortet einen technologieneutralen Ansatz, schliesslich lassen sich Fortschritte bei der Energieeffizienz unabhängig von der Antriebstechnologie erzielen.

Darüber hinaus unterstreicht der TCS, dass ein Verbot ab 2025 von Neuzulassungen von Fahrzeugen, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden, nicht durchführbar ist. Die Schweiz kann nicht im Alleingang die Registrierung von Fahrzeugen verweigern, die europa-, ja weltweit zugelassen werden.

#### 20.4210 Motion Buffat – Mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorzulegen, mit der eine Helmpflicht für alle Velofahrerinnen und Velofahrer eingeführt wird.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion ab. Aus Sicherheitsgründen empfiehlt der TCS das Tragen eines Helmes für alle Radfahrer, lehnt jedoch eine Verpflichtung ab. Angesichts des weit verbreiteten freiwilligen Helmtragens



erachtet der TCS eine Helmpflicht für alle Velofahrer für unnötig. Er zieht es vor, die individuelle Verantwortung zu fördern, vornehmlich mittels Präventionskampagnen.

#### **20.4220 Motion Reimann – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnissen beim Neuwagen-Import**

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Zulassung von Fahrzeugen dahingehend anzupassen, dass auch Bescheinigungen, die von Landesimporteuren, ausländischen Behörden oder Herstellern der betreffenden Fahrzeuge ausgestellt wurden, EG-Übereinstimmungsbescheinigungen gleichgestellt werden, sofern sie die entsprechenden Informationen enthalten.

##### **Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion unter Berufung auf die Verkehrssicherheit ab. Für die Zulassung von Personenwagen sind bestimmte Standards (Typengenehmigung) oder eine Bescheinigung, dass das importierte Fahrzeug mit einer typgenehmigten Version übereinstimmt (Certificate of Conformity, CoC) unerlässlich. Gelingt es weder dem Verkäufer im Ausland noch dem Händler/Käufer in der Schweiz – allenfalls mit der Hilfe eines Inhabers der schweizerischen Typengenehmigung – die Konformität mit den schweizerischen Vorschriften zu bescheinigen, kann man nicht einfach „...vergleichbare Papiere z. B. aus der Türkei...“ zulassen, die inhaltlich nur „...im Wesentlichen die gleichen Informationen wie ein CoC...“ enthalten.

#### **20.4221 Motion Reimann – Doppelbesteuerung von Gebrauchtfahrzeugen reduzieren – Kampf gegen die Hochpreisinsel Schweiz**

Der Bundesrat wird beauftragt, die Frist von Artikel 17 Absatz 2 CO<sub>2</sub>-VO von 6 auf 3 Monate zu senken und das damit verbundene Monitoring einzustellen. Die Anpassung beendet die doppelte Besteuerung junger Occasionsfahrzeuge und führt zu überfälliger Harmonisierung mit dem EU-Recht. Das Umweltschutzziel wird nicht beeinflusst, da die seit 2018 auch in der EU faktisch zu entrichtende CO<sub>2</sub>-Steuer bei der erstmaligen Inverkehrsetzung bereits abgerechnet wurde. Von der wegfallenden Doppelbesteuerung profitieren die Schweizer Konsumenten und die Klimaziele sind nicht beeinträchtigt.

##### **Stellungnahme des TCS:**



Der TCS lehnt die Motion ab, weil sie beim Import von Fahrzeugen mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen eine Umgehung der Sanktionen und damit den Zweck des CO<sub>2</sub>-Gesetzes begünstigen würde.

Importeure zahlen nur dann eine CO<sub>2</sub>-Sanktion, wenn ihre verkaufte Fahrzeugflotte die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben verfehlt. Mit der Bestimmung, wonach Fahrzeuge ebenfalls sanktioniert werden, wenn ihre Erstimmatrikulation im Ausland weniger als sechs Monate vor der Verzollung in der Schweiz erfolgte, soll eine Umgehung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften verhindert werden.

Eine Verkürzung der Frist auf drei Monate hätte zur Folge, dass der Aufwand zur Umgehung der CO<sub>2</sub>-Sanktion deutlich kleiner wird: z. B. betreffend Aufbewahrung von Fahrzeugen im Ausland, Grösse und Umschlag der Lager, Dauer der Kapitalbindung in diesen Fahrzeugen, Wartezeit für interessierte Kunden in der Schweiz bis die Frist zur Verzollung abläuft.



#### 20.4225 Postulat Schilliger – Pneus im Clinch. Ganzheitliche Studien angezeigt

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen und Bericht zu erstatten, mit welchen Massnahmen und Mitteln Verbesserungen an der Pneumqualität erzielt werden können und dabei die Balance zwischen Sicherheit, Lärmreduktion und Ökologie gewahrt werden kann. Entsprechende ganzheitliche Forschungsarbeiten sind angezeigt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Schilliger, welche Innovationen bei den Pneus fördern will. Der TCS unterstützt alle Massnahmen, die anstelle von Verboten zur technischen Verbesserung von Material und zur Reduktion von Umweltschäden an der Quelle beitragen.

#### 20.4239 Postulat Ryser – Klimabremse. Ein Pendant zur Schuldenbremse für die Klimapolitik

Der Bundesrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, wie eine Klimabremse analog zur Schuldenbremse ausgestaltet werden kann, die das CO<sub>2</sub>-Kontingent bis 2050 auf Netto-Null reduziert, und was für Auswirkungen diese auf die laufenden und anstehenden Geschäfte hat.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt das Postulat Ryser ab. Die Debatte über CO<sub>2</sub>-Ziele für 2050 sollen bei der Behandlung der Gletscher-Initiative erfolgen.

#### 20.4242 Motion Trede – Velomitnahme im Zug – auch auf den Nachtzuglinien

Der Bundesrat wird beauftragt, sicher zu stellen, dass

1. Velos auf jeder Zuglinie in der Schweiz und ohne Reservation mitgenommen werden können
2. Die Velomitnahme auch auf den geplanten Nachtzügen und auf den internationalen Linien möglich wird.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Trede ab. Punkt 1 ist zu absolut formuliert und führt zu auf Spitzenlasten ausgerichteten Leerraum für die Velos.



### 20.4356 Motion Grüter - Digitaler Fahrzeug- und Führerausweis.

Der Bundesrat wird gebeten eine digitale Lösung für den Fahrzeug- und Führerausweis zu erarbeiten. Dabei sollen die rechtlichen Grundlagen geprüft werden, die eine internationale Nutzung ermöglichen würden. Eine digitale Lösung soll personenbezogene Daten und Fahrzeugdaten trennen können. Zudem sollte geprüft werden, wie der digitale Fahrzeug- und Führerausweis als Grundlage für weitere Dienstleistungen eingesetzt werden kann, z.B. für Gebührenerhebungen, Integration der Autobahn-Vignette oder Versicherungsleistungen. Dieser Vorstoss wird erneut eingereicht, da der gleiche Antrag schon in der Motion 18.3788 eingereicht, diese aber zwischenzeitlich leider abgeschrieben wurde.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Grüter. Es erscheint angezeigt, dass der Bundesrat die Möglichkeiten, die Vorteile aber auch die Risiken digitaler Fahr- und Fahrzeugausweise ausleuchtet. Natürlich ist dabei die Vereinbarkeit und Übereinstimmung mit dem internationalen Recht sicherzustellen: Solche Mittel sollten auch den internationalen Verkehr für Fahrerinnen und Fahrer erleichtern (ein internationaler Fahrausweis würde überflüssig) und könnten bei einem Wechsel des Wohnortes Einfuhr und Immatrikulation von Fahrzeugen vereinfachen.

### 22.412 Parlamentarische Initiative Kamerzin – Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen ermöglichen

Die geltenden Bestimmungen des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) (Art. 12ff. und Anhang 1) sollen dahingehend geändert werden, dass der Bundesrat bei aussergewöhnlichen Umständen und Ereignissen höherer Gewalt wie Epidemien, Kriegen usw. Steuererleichterungen beschliessen und ihre Höhe festlegen kann.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die parlamentarische Initiative Kamerzin. Mit der beschriebenen gesetzlichen Anpassung könnte der Bundesrat in Krisen schneller reagieren und so die Bevölkerung angemessen unterstützen.

Hingegen weist der TCS darauf hin, dass sich allfällige Steuererleichterungen auf den nicht-zweckgebundenen Teil der Mineralölsteuer beschränken müssen (also die 40 % der Mineralölsteuer zugunsten der allgemeinen Bundeskasse). Eine Reduktion der zweckgebundenen Mittel könnte schnell zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation beitragen und den Unterhalt unserer Infrastrukturen erschweren.