



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 WINTERSESSION 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 3

- 19.3708 Motion Schmid. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer 3
- 19.4381 Motion KVF-SR. Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge 3
- 20.3957 Postulat UREK-N. Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb 4
- 20.3008 Motion KVF-SR. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte ... 5

STÄNDERAT 6

- 19.045 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassenabgabegesetz. Änderung 6
- 20.3080 Motion Nantermod. Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen 7



NATIONALRAT

19.3708 Motion Schmid. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Strassenverkehrsgesetzgebung so anzupassen, dass Jugendliche ab 12 Jahren E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer ohne Fahrausweis fahren dürfen.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung

Der TCS unterstützt die Motion Schmid. Die Erfahrungen in Deutschland und Österreich weisen darauf hin, dass Jugendliche ab 12 Jahren fähig sind, mit einem langsamen E-Velo zu fahren. Gemäss bfu sind zudem die meisten Opfer von Unfällen mit langsamen E-Velos über 45 Jahre alt. Um Versicherungsprobleme für Jugendliche zwischen 12 und 14 Jahren möglichst zu vermeiden, begrüsst der TCS daher eine Senkung des Grenzalters auf 12 Jahre.

19.4381 Motion KVF-SR. Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge

Der Bundesrat wird beauftragt, Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig den neuen technologischen Entwicklungen anzupassen. Damit sollen vorteilhafte Rahmenbedingungen geschaffen werden mit dem Ziel, die Umstellung auf **fossilfrei angetriebene** Nutzfahrzeuge nicht regulatorisch zu hemmen, sondern eher zu fördern.

Folgende aktuelle Anliegen sind einer Lösung zuzuführen:

1. Nutzfahrzeuge **mit fossilfreiem Antrieb** sollen bis auf Weiteres von der **Reduktion der LSVA-Pflicht** profitieren (allenfalls unter gleichzeitiger Erhöhung der LSVA für besonders emissionsreiche Nutzfahrzeuge).
2. Nutzfahrzeuge, die als (Plug-in-) Hybridfahrzeuge ausgelegt sind, sollen für die elektrisch zurückgelegten Kilometer von der LSVA befreit werden. Aus Praktikabilitätsgründen kann dabei auch eine Pauschalierung in Betracht gezogen werden.
3. Erhöhung der maximalen Länge von mit Wasserstoff betriebenen Sattelmotorfahrzeugen (1 m bis 1.2 m), Motorwagen und Anhängerzüge, damit die Wasserstoffbehälter Platz finden, ohne dass eine Reduktion des Transportvolumens erfolgen muss.
4. Weitere aufgrund technologischer Entwicklungen.



Stellungnahme des TCS

Unterstützung

Für den TCS ist es an der Zeit, alle sinnvollen Massnahmen zur Förderung alternativer Antriebsarten und der Elektromobilität im Hinblick auf eine ökologische Umstellung des Fahrzeugparks zu ergreifen. Der TCS unterstützt daher diese Motion sowohl in der ursprünglichen Fassung des Ständerates wie auch in der abgeänderten Form der Kommission für Verkehr (KVF) des Nationalrates. Er erachtet Letztere als terminologisch präziser und finanziell ausgeglichener. Eine Senkung der LSVA scheint tatsächlich zweckmässiger als ein völliger Erlass für Fahrzeuge, die sonst praktisch nicht mehr zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen würden.

20.3957 Postulat UREK-N. Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Betrieb

Der Bundesrat wird gebeten, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkungen eine reduzierte Besteuerung des Privatanteils für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit 0g CO₂/km im Betrieb hätte.

Stellt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein Elektrofahrzeug zur Verfügung und kann dieser das Fahrzeug auch für private Fahrten nutzen, ergibt sich eine vergleichsweise hohe Belastung mit Einkommenssteuer und Sozialversicherungen. Der Grund liegt darin, dass der Wert der privaten Nutzung auf Basis des Anschaffungspreises berechnet wird. Dieser ist bei Elektroautos derzeit signifikant höher als bei fossilen Verbrennern.

Der Bundesrat soll prüfen, welche Auswirkungen es hätte, wenn der Wert der privaten Nutzung auf einer tieferen Basis berechnet würde. Die Massnahme wäre zu befristen. Bei der Prüfung der Massnahme sollen Arbeitgeber und Kantone angehört werden.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung

Der TCS unterstützt dieses Postulat, das den Kauf und Gebrauch von Fahrzeugen ohne CO₂-Ausstoss fördern will. Ein weiterer Schritt in Richtung ökologischer Transformation des Fahrzeugparks.



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

Der Bundesrat wird beauftragt, die MinVV und die 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 Departementsverordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (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 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. Derzeit werden die Städte und Agglomerationen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme Bundesbeiträge erhalten können, im Anhang 4 der MinVV aufgeführt. Auf der Liste finden sich 59 Agglomerationen, die mehrere Gemeinden (Städte oder Dörfer) umfassen. Zudem können bestimmte sektorielle Massnahmen, die völlig oder teilweise ausserhalb einer Stadt oder Agglomeration ergriffen werden, ebenfalls beitragsberechtigt sein, sofern die Vorteile im Wesentlichen der Agglomeration oder benachbarten Agglomerationen zugutekommen (MinVV, Art.19, Abs.2).

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 Nebenstrassennetz und zwischen dicht und dünn besiedelten Zonen auftreten; dies in einem weiterhin festgefügtten finanziellen Rahmen (zwischen 9 und 12 Prozent der durch den NAF aufgewendete Mittel).



STÄNDERAT

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 der Mehrheit der Kommission des Ständerates

Der TCS unterstützt den Vorschlag der Mehrheit der KVF-S und des Nationalrats, dass der Verkauf der Klebevignette im Ausland weiterhin möglich sein sollte, wie es heute der Fall ist. Die EZV muss also weiterhin die Klebevignette nicht nur an der Grenze, sondern auch im Ausland verkaufen können.

Art. 11 Kontrollen Abs. 3

Unterstützung des Vorschlages des Nationalrates

Der TCS unterstützt den Antrag des Nationalrates, der entsprechend der österreichischen Praxis zufällige Kontrollen mit mobilen Geräten empfiehlt. Solche Kontrollen sind mit Blick auf den Schutz der Privatsphäre weit weniger aufdringlich als fixe Einrichtungen im Strassennetz, die automatische Kontrollen vornehmen, mit denen Benutzerprofile erstellt werden können. Sollte der Systemwechsel vermehrt zu Missbrauch führen, müssten Zollverwaltung und Kantone die zufälligen Kontrollen mit mobilen Geräten intensivieren.



20.3080 Motion Nantermod. Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen

Der Bundesrat wird beauftragt, die Gesetzgebung zu ändern, um die Verwendung von Elektrofahrrädern für unter 14-Jährige in Begleitung einer erwachsenen Person zu erlauben. Der Bundesrat kann die Verwendung auf Orte mit schwachem Verkehrsaufkommen beschränken.

Stellungnahme des TCS

Unterstützung

Der TCS unterstützt die Motion. Er empfiehlt jedoch ein minimales Grenzalter von 12 Jahren (entsprechend der Motion Schmid 19.3708). Benützer von langsamen E-Velos müssen, auch wenn sie begleitet sind, ihr Fahrzeug selber bedienen, was für Kinder unter 12 Jahren in bestimmten Verkehrssituationen gefährlich sein kann.
