

Vorschau auf die Wintersession 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 Métrailer 058 827 27 21
Lisa Rasch 058 827 34 05

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





Ständerat			
			Seite
21.055	Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf		03
22.4053	Postulat Maret – Hindernisse aus dem Weg räumen, die die Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen erschweren		03
19.405	Parlamentarische Initiative Grüter – Stopp der missbräuchlichen MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen		04
National- und Ständerat			
21.080	Strassenverkehrsgesetz. Änderung		05
Nationalrat			
22.3884	Motion WAK-N – Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe		06
22.3376	Motion UREK-S – Strategie für Wasserstoff in der Schweiz		06
22.411	Parlamentarische Initiative (Phase 1) Prezioso Batou – Fördern wir die Gratisbenützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Gemeinde- oder Kantonsebene		06
22.412	Parlamentarische Initiative (Phase 1) Kamerzin. Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen		07



STÄNDERAT

21.055 Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative). Volksinitiative und direkter Gegenentwurf

Sowohl Gletscher-Initiative als auch der direkte Gegenentwurf des Bundesrates verfolgen dasselbe Ziel: Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050.

Gemäss Volksinitiative soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase austossen, als natürliche und technische CO₂-Speicher aufnehmen können. Auch sollen ab diesem Zeitpunkt in der Schweiz grundsätzlich keine fossilen Brenn- und Treibstoffe (z.B. Öl, Gas, Benzin oder Diesel) mehr in Verkehr gebracht werden dürfen. Ausnahmen sind möglich bei Anwendungen, für die es keine technischen Alternativen gibt.

Der Bundesrat verzichtet in seinem Gegenentwurf auf ein grundsätzliches Verbot fossiler Energieträger ab 2050. Neben der Sozialverträglichkeit möchte er die spezielle Situation der Berg- und Randregionen berücksichtigen. Zudem darf die nationale Sicherheit nicht negativ beeinträchtigt werden, Schutz- und Rettungseinsätze sollen bei Bedarf auf fossile Treibstoffe zurückgreifen können. Weitere Ausnahmen sollen möglich sein, wenn alternative Technologien wirtschaftlich und sozial nicht tragbar oder nur in ungenügendem Ausmass vorhanden sind. Ausserdem möchte der Bundesrat offenlassen, ob die im Jahr 2050 verbleibenden Treibhausgasemissionen mit CO₂-Speichern im In- oder im Ausland auszugleichen sind. Zudem soll die Forschung gefördert werden, damit die notwendige Innovation und Technologieentwicklung erfolgen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Volksinitiative „Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)“ ab. Netto-Null bis 2050 mag anstrebenswert sein, die Initiative verfolgt jedoch den falschen Weg. Das komplette Verbot des Inverkehrbringens fossiler Energien ist übertrieben, gefährlich und unnötig. Für allfällige Ausnahmefälle verlangen die Initianten, dass CO₂-Emissionen ausschliesslich im Inland kompensiert werden müssen. Diese Vorgaben engen den Spielraum zu sehr ein und tragen den Aspekten der Sicherheit, Tragbarkeit und Verträglichkeit keine Rechnung. Somit ist die Volksinitiative eine Wette auf Ersatztechnologien, die nicht nur vorhanden sein, sondern in vollem Einsatz stehen müssen.

Die UREK-S hat am 25. Oktober den direkten Gegenvorschlag einstimmig abgelehnt und beantragt dem Ständerat, die Volks-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Der TCS schliesst sich der Haltung an, ein Rahmengesetz (indirekter Gegenentwurf) gegenüber einem Verfassungsartikel (Initiative und direkter Gegenvorschlag) zu bevorzugen.

22.4053 Postulat Maret – Hindernisse aus dem Weg räumen, die die Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen erschweren

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der die Gründe für die Verzögerungen bei der Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen aufzeigt.

Je nach Art der festgestellten Hindernisse wird er ausserdem beauftragt, einen Massnahmenplan, inklusive rechtlicher Massnahmen, vorzuschlagen, um die Umsetzung dieser Projekte, die von den lokalen Behörden und vom Bundesparlament politisch abgesegnet wurden, zu fördern und zu beschleunigen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt das Postulat Maret. Die Identifikation von Blockaden und ein entsprechender Massnahmenplan zur Beschleunigung der Realisierung ist begrüssenswert: Im Schnitt wurden aus den ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme seit 2010 erst ein Drittel der freigegebenen Mittel abgerufen.

Der Bericht ist jedoch nicht, wie im Vorstoss gefordert, auf eine Mobilitätsart (Fuss- und Veloverkehr) zu beschränken. Im Interesse eines wirksamen Gesamtverkehrssystems sind alle Verkehrsmittel bei der Berichterstattung zu berücksichtigen.



19.405 Parlamentarische Initiative Grüter – Stopp der missbräuchlichen MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen

Bei Treibstoffen wird die Mehrwertsteuer heute auf den ganzen Preis erhoben, und damit werden auch diverse Abgaben und Zuschläge mitbesteuert. Abgaben und Steuern an den Staat sind kein Mehrwert und dürfen dementsprechend nicht besteuert werden. Um die missbräuchliche MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen zu unterbinden, soll Artikel 24 Absatz 6 MWSTG um folgenden Buchstaben ergänzt werden:

Art. 24, Abs. 6: Nicht in die Bemessungsgrundlage einbezogen werden:

[...]

e. Mineralölsteuersatz, Mineralölsteuerzuschlag und Importabgaben auf Treibstoffen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die parlamentarische Initiative Grüter. Die MWSt ist ausschliesslich auf den realen Wert des Treibstoffes (Benzin oder Diesel) zu erheben und nicht auf Abgaben oder Steuern. Mit dem Vorstoss könnten die Konsumenten um rund 7 Rappen pro Liter Treibstoff entlastet werden.



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. Seit der Erstberatung in der Frühlingsession 2022 haben sich die beiden Räte über einen Grossteil der Vorlage geeinigt. Die Wintersession fokussiert sich auf die letzten Differenzen bei den Raserbestimmungen (Art. 90 Abs. 3 und Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis}).

Im Vergleich zur geltenden Gesetzgebung beinhaltet der vom Nationalrat vorgeschlagene Kompromiss präzisere Raserbestimmungen und soll ein allfälliges Referendum gegen die Vorlage verhindern. Gleichzeitig soll den Richtern bei besonderen Umständen ein grösserer Spielraum ermöglicht werden. Mit ihren Anpassungen am Kompromiss des Nationalrats will die UREK-S nun mehr Klarheit in Bezug auf die Auslegung der beiden Gesetzesartikel schaffen.

Stellungnahme des TCS:



Der vorgeschlagene Kompromiss zu den Raserbestimmungen verbessert den Ermessensspielraum der Richterinnen und Richter ohne dabei andere wichtige Änderungen in der Gesetzgebung zu gefährden, beispielsweise betreffend dem automatisierten Fahren. Bei den letzten vorliegenden Differenzen sind nicht inhaltlich, sondern sollen Klarheit bei der Gesetzesauslegung schaffen.



NATIONALRAT

22.3884 Motion WAK-N – Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Plattform (Online-Rechner) nach österreichischem Vorbild einzuführen, auf der die Treibstoffpreise der Tankstellen in der Schweiz abgerufen werden können. Eine solche Plattform beruht auf dem Wirtschaftsprinzip des Wettbewerbs, ist wirksam (gegen Preiserhöhungen) und nicht teuer. Auch könnte deren Einführung mit den laufenden Arbeiten des Preisüberwachers zu den Margen auf dem Treibstoffmarkt koordiniert werden.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der WAK-N welche mehr Transparenz für Konsumentinnen und Konsumenten erreichen will. Hingegen regt der TCS an, nicht nur eine staatliche Lösung, sondern gegebenenfalls auch private Lösungen ins Auge zu fassen.

22.3376 Motion UREK-S – Strategie für Wasserstoff in der Schweiz

Der Bundesrat wird beauftragt, Massnahmen zur Förderung der Entwicklung und zur Sicherstellung der Versorgung der Schweiz mit Wasserstoff vorzuschlagen. Diese Massnahmen können in Form von finanziellen Beiträgen oder nicht-finanziellen Massnahmen zur Förderung der Herstellung, Einfuhr, Lagerung oder Verteilung von Wasserstoff aus CO₂-neutralen Produktionsverfahren erfolgen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion der UREK-S. In der Schweiz wurden im letzten Jahr weniger als hundert Autos zugelassen, die über eine Brennstoffzelle verfügen. Diese Technologie stösst derzeit noch auf Produktions- und Kostenprobleme. Wasserstoff bietet jedoch interessante Entwicklungsmöglichkeiten.

Deutschland oder Frankreich setzen sich sehr aktiv für die Entwicklung dieser Technologie ein, und immer mehr Autohersteller investieren in diese Antriebsart. Der TCS unterstützt daher dieses Postulat, das den Bundesrat auffordert, Wege für die Entwicklung dieser Strategie in der Schweiz vorzuschlagen.

22.411 Parlamentarische Initiative (Phase 1) Prezioso Batou – Fördern wir die Gratisbenützung öffentlicher Verkehrsmittel auf Gemeinde- oder Kantonebene

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a Abs. 2: Die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise für den öffentlichen Verkehr stellen einen starken Anreiz dar. Unentgeltliche Leistungen sind möglich.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Prezioso Batou ab. Die Kostenstruktur des öffentlichen Verkehrs variiert zwischen Kantonen und Städten, generell deckt der von den ÖV-Nutzenden gezahlte Fahrpreis zwischen 20 und 50 Prozent der Transportkosten. Die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden also bereits stark von Bund, Kantonen und Gemeinden subventioniert. Das von der Initiative vorgeschlagene Finanzierungssystem würde eine höhere Belastung aller Steuerzahlenden bedeuten. Bürgerinnen und Bürger, die nicht das Glück haben, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen zu können (z. B. die Bevölkerung in Randregionen), würden somit ungerechtfertigt belastet.



Bereits heute stösst der öffentliche Verkehr (öV) in den Stosszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen – sowohl über lange wie auch kurze Distanzen. Es ist absolut notwendig, dass beide Verkehrsträger, Individualverkehr und öffentlicher Verkehr, gemeinsam ausgebaut werden, um die notwendigen Kapazitäten zu gewährleisten. Eine einseitige Förderung der Verkehrsmittel lehnt der TCS daher ab.

Sinnvoller und pragmatischer wäre es, anstatt Gratisfahrten bestimmten Bevölkerungsgruppen (Studenten, Rentner...) Tarifiermässigungen anzubieten. Die Festlegung (attraktiver und kompetitiver) Tarife liegt in der Zuständigkeit der betroffenen Unternehmen und nicht des Bundesrates.

22.412 Parlamentarische Initiative (Phase 1) Kamerzin – Bei aussergewöhnlichen Umständen vorübergehende Mineralölsteuererleichterungen

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.