

**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 WINTERSESSION 2014

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakte**Gérard Métrailler**

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

Olivier Fantino

Stv. Leiter Politik
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT	3
13.074 Energiestrategie 2050, erstes Massnahmenpaket. Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie (Atomausstiegsinitiative). Volksinitiative	3
STÄNDERAT	6
12.046 StGB und MStGB. Änderung des Sanktionenrechts	6
14.3792 Mo. Zanetti. Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung	6
14.3911 Mo. Imoberdorf. Umsetzung des Kyoto-II-Abkommens mit Auslandszertifizierung. Ergänzung des CO ₂ -Gesetzes	6



NATIONALRAT

13.074 Energiestrategie 2050, erstes Massnahmenpaket. Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie (Atomausstiegsinitiative). Volksinitiative

Der Bundesrat hat beschlossen, die Energiestrategie 2050 als Gegenvorschlag zur Atomausstiegsinitiative zu unterbreiten. Er will so den Verbrauch von Energie und Elektrizität herabsetzen und im Energiegesetz quantitative Etappenziele festlegen. Im Bereich der Mobilität zielt das erste Massnahmenpaket auf eine gesteigerte Energieeffizienz und auf einen gesicherten Zugang zum internationalen Energiemarkt, namentlich für Treibstoffe.

Stellungnahme des TCS

Der TCS widersetzt sich dem Antrag und lehnt die Massnahmen und die mittelfristigen Ziele kategorisch ab. Nicht den Gebrauch der Mobilität gilt es zu bekämpfen, sondern gezielt deren Umweltbelastung. Entsprechend empfiehlt der TCS, die Massnahmen für höhere Energieeffizienz im Verkehr weiterzuführen.

Es ist jedoch undenkbar, langfristig verbindliche Ziele festzulegen ohne gleichzeitig die notwendigen Massnahmen aufzuführen, um diese zu erreichen. Der TCS unterstützt daher die Anträge der Minderheiten I und II der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N), welche Rückweisung an den Bundesrat beantragen. Dieser soll einen globalen Vorschlag vorlegen und das zweite Massnahmenpaket zusammen mit dem ersten Paket unterbreiten. Bezüglich der Mittel befürwortet der TCS technische Massnahmen bei den Fahrzeugen, wie zum Beispiel die Emissionsnormen für neuimmatrikulierte Fahrzeuge, vorausgesetzt dass in der Folge auf den Einsatz von Lenkungsabgaben verzichtet wird und dass keine restriktiveren Normen angewandt werden als in der EU. Für Lieferwagen gilt es jedoch den helvetischen Besonderheiten Rechnung zu tragen.

Der TCS nimmt im Einzelnen wie folgt Stellung:

Paket 1: Energiegesetz

Empfehlung : Zustimmung zu den Anträgen der Minderheiten I und II der KVF-N (Rückweisung an den Bundesrat)



Art. 45, Abs. 1

Diese Bestimmung betrifft die Energie-Etikette, insbesondere für Fahrzeuge. Der TCS legt Wert darauf, die Einführung dieses Mittels dem Stand der Technik anzupassen, um den Konsumenten die bestmögliche Information zu liefern.

Art. 45, Abs. 2

Dieser Absatz ermächtigt den Bundesrat, technische Massnahmen zugunsten marktwirtschaftlicher Instrumente aufzuheben.

Die technischen Anforderungen an Fahrzeuge stellen ein wirksames Mittel zur Minderung des Ausstosses von Abgasen dar. Sie dürfen auf keinen Fall zugunsten von wirtschaftlichen Lenkungsmaßnahmen aufgehoben werden (Subventionen/Bussen/Abgaben), die weniger wirksam und für die Gemeinschaft deutlich kostspieliger wären. Diese Bestimmung würde überdies allerlei Lenkungsmaßnahmen im Fahrzeugbereich Tür und Tor öffnen. Angesichts des Gesagten und um einen Alleingang in Europa zu vermeiden empfiehlt der TCS, dieser Absatz zu streichen oder jedenfalls Fahrzeuge davon auszunehmen.

Empfehlung: Streichen – Nicht auf Fahrzeuge anwenden.

CO₂- Gesetz

Art. 10 Grundsatz

Dieser Artikel legt die Verbrauchsziele und die Fristen für neuzugelassene Fahrzeuge und für Lieferwagen fest.

Es ist äusserst wichtig, dass die Schweiz einen Alleingang in diesem Bereich vermeidet. Die Abgasnormen der Schweiz müssen den EU-Normen entsprechen (Zielwert und Inkraftsetzung). Das Ziel von 95 g CO₂/km bis Ende 2020 ist allfälligen Änderungen in EU-Ländern anzupassen. Ferner gilt es bei Lieferwagen schweizerische Besonderheiten zu beachten (Lieferwagen sind wegen der LSWA in der Schweiz zahlreicher und schwerer als in Europa) und das Ziel entsprechend anzupassen.

Empfehlung: Zustimmung zum Antrag der Minderheit der KVF-N.

Art. 10a, Abs. 1 Zwischenziele

Dieser Artikel erlaubt es dem Bundesrat, verbindliche Zwischenziele festzulegen. Um Marktverzerrungen vorzubeugen verlangt der TCS, dass die Zielwerte für die Schweiz nicht von den in Europa gültigen abweichen. Er unterstützt daher den Antrag der Minderheit der KVF-N, diesen Absatz zu streichen.

Empfehlung: Zustimmung zum Antrag der Minderheit der KVF-N.



Art. 11 Individuelle Zielvorgabe

Dieser Artikel legt die Berechnung der individuellen Zielvorgaben für einen Importeur oder für Emissionsgemeinschaften fest.

Grundsätzlich unterstützt der TCS den Antrag der Minderheit der KVF-N, wonach die Berechnung so zu gestalten ist, dass sie ausgewogene Marktbedingungen gegenüber Europa gewährleisten.

Empfehlung: Zustimmung zum Antrag der Minderheit der KVF-N.

Art. 13 Sanktionen

Dieser Artikel legt die Sanktionen bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe fest. Die Vorlage des Bundesrates will die Bussen dem Wechselkurs anpassen.

Der TCS weist darauf hin, dass die Sanktionen korrekt voraussehbar sein und nicht dem Währungsrisiko unterliegen sollten. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Unsicherheiten gemäss Vorlage des Bundesrates gross sind (bis zu rund 50 %). Der TCS erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass das Bussenrisiko ganz den Konsumenten überwältigt wird. Er unterstützt daher den Antrag der Minderheit der KVF-N, welche einen festen Betrag für die Bussen festlegen will, anstatt sie von Wechselkursen abhängig zu machen.

Empfehlung: Zustimmung zum Antrag der Minderheit der KVF-N.



STÄNDERAT

12.046 StGB und MStGB. Änderung des Sanktionenrechts

Die Änderung von Strafgesetz und Militärstrafgesetz beeinflusst kleinere Verfehlungen im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) erheblich.

Stellungnahme des TCS

Der TCS erachtet die Beibehaltung bedingter Geldstrafen für sehr wichtig. Im Rahmen von Art. 42 StGB, der bedingte Bussen regelt, nimmt er wie folgt Stellung:

Art. 42, Abs. 1 : Gemäss Antrag Bundesrat

Bedingte Strafen müssen sowohl für Geldstrafen wie für Freiheitsstrafen möglich sein. Der Aufschub muss für die gesamte Strafe anwendbar sein, nicht nur für die Hälfte. **Der TCS hält am Beschluss des Nationalrates fest und lehnt die Fassung des Ständerates ab.**

14.3792 Mo. Zanetti. Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung

Diese Motion will die Bestimmungen über den Entzug von Ausweisen sowie die Strafbarkeitsbestimmungen dahingehend ändern, dass der besonderen Art der Arbeit von Notfalldiensten besser Rechnung getragen wird. Bei Unvereinbarkeit des Einsatzes von Warnsignalen mit dem Zweck der dringlichen Dienstfahrt soll der Richter von der Bestrafung des Führers absehen oder die Strafe angemessen mildern können. Auch soll auf den Entzug des Fahrausweises verzichtet werden können.

Stellungnahme des TCS

Notfalldienste sollen nach Ansicht des TCS wirksam eingreifen können, ohne dass die Fahrer als Raser betrachtet werden. **Er unterstützt daher die Motion.**

14.3911 Mo. Imoberdorf. Umsetzung des Kyoto-II-Abkommens mit Auslandszertifikation. Ergänzung des CO₂-Gesetzes

Die Motion strebt eine Übergangsregelung im CO₂-Gesetz an, die es bis zum Anschluss der Schweiz an das EU-Emissionshandelssystem ermöglicht, ausländische Emissionszertifikate den Emissionsrechten gleichzusetzen. Der Bundesrat hatte sich im Kyoto-II-Vertrag verpflichtet, den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. In seiner Botschaft dazu sah er vor, einen bedeutenden Teil dieses Ziels durch ausländische Zertifikate zu



erreichen. Mit dem geltenden CO₂-Gesetz ist dies nicht möglich: Nur inländische Emissionsverminderungen dürfen angerechnet werden. Da sich der Anschluss des schweizerischen an das EU-Emissionshandelssystem weiter verzögern wird, kostet die Emissionsverminderung in der Schweiz sechs- bis siebenmal mehr als in der EU.

Stellungnahme des TCS

Der TCS erinnert daran, dass die Welterwärmung ein globales Problem ist und die grössten Quellen der Luftverschmutzung ausserhalb unserer Grenzen liegen. Verminderungen im Ausland müssen daher berücksichtigt werden. Eingriffe in Gebieten mit den grössten Emissionen dienen der Umwelt nicht nur besser, sie gewährleisten auch eine ausgewogene Verteilung der Reduktionskosten. Zudem kann die Schweiz ihr Ziel mit geringerem Aufwand erreichen. **Aufgrund dieser Überlegungen unterstützt der TCS diese Motion voll und ganz.**