



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Frühjahrssession 2021 der Eidgenössischen Räte



ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Argumente & Empfehlungen

Bern, 15. Februar 2021

Inhalt

Ständerat

20.3934	Mo. KVF-N. Private Reisebusbranche in der Existenzkrise. Dringend notwendige Härtefallregelung!	3
19.4381	Mo. Rahmenbedingungen für immissionsärmere Nutzfahrzeuge	4

Nationalrat

17.304	Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!	5
---------------	--	----------

Kontakt

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor
Tel. +41 31 370 85 21
a.kirchhofer@astag.ch

Anna Lena Kaufmann
Grundlagen Politik
Tel. +41 31 370 85 69
a.kaufmann@astag.ch

Ständerat

20.3934 Mo. KVF-N. Private Reisebusbranche in der Existenzkrise. Dringend notwendige Härtefallregelung!

Einreichungsdatum: 25.08.2020

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion bezweckt zusätzliche Unterstützung für die Reisebusbranche. Mit der Härtefallhilfe des Bundes, die das Parlament nach Einreichen des Vorstosses beschlossen hat, ist das Anliegen zwar zum Teil erfüllt – doch eben nur teilweise und unzureichend.

Stellungnahme ASTAG

Für die Reisebusbranche ist es absolut zentral, dass der Bundesrat einen Auftrag für zusätzliche Hilfe erhält. Private Reisebusunternehmen sind von der Coronakrise so stark betroffen wie kaum eine andere Branche. Zwar waren Car-fahrten nie offiziell verboten. Aus Angst vor Ansteckung bzw. aufgrund Quarantänebestimmungen fehlt es jedoch seit Februar 2020 durchgängig, d.h. ohne jede Erholung nach dem «Lockdown» im letzten März, an Kunden. Im Durchschnitt gingen die Umsätze per 31. Dezember 2020 um mehr als 85 Prozent zurück. Zur laufenden Anpassung (Stornierung) von getätigten Buchungen und Reiseternen wie auch für die Planung der Reisesaison 2021/2022 mussten und müssen 25–30% des Personaletats beschäftigt werden – ohne entsprechende Einnahmen. Hinzu kommen fixe Betriebskosten für Finanzierungen, Verwaltung & Informatik, Versicherungen usw.

Noch immer sind die gewährten Hilfeleistungen von Bund und Kantonen (Kurzarbeits- und Erwerbsersatzentschädigung, COVID-19-Kredite, Härtefallhilfe) in Kombination mit Massnahmen der Unternehmen selbst (rigorose Kosteneinsparungen, Investitionsstopp, Personalabbau) nicht ausreichend. Die drei Hauptgründe sind:

- Beiträge à fonds perdu allgemein zu gering bzw. in einigen Kantonen nicht vorhanden;
- Obergrenze von CHF 750'000 für grössere Unternehmen zu tief;
- drohende langjährige Überschuldung bei Beanspruchung von Krediten/Bürgschaften.

Zahlreiche private Transportunternehmen befinden sich in massiven finanziellen Schwierigkeiten – zumal der Vollzug der Härtefallhilfe in den Kantonen nur schleppend vorankommt. Die Gefahr von Firmenschliessungen, Konkursen und Arbeitsplatzverlusten steigt deshalb dramatisch. Betroffen sind vor allem kleinere KMU-Betriebe, aber je länger die Aufträge ausbleiben, desto mehr auch sehr etablierte grössere Unternehmungen. Die private Reisebusbranche ist für die Freizeit- und Reisemobilität und für den Tourismus von sehr zentraler Bedeutung, vor allem für Gruppenreisen aus dem Ausland, aber auch für Vereine, Sportclubs, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Handicap.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

Ständerat

19.4381 Mo. Rahmenbedingungen für immissionsärmere Nutzfahrzeuge

Einreichungsdatum: 04.11.2019

[Link zur Vorlage](#)

Mit dem Vorstoss sollen Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb von der LSVA vollständig befreit werden. Im Nationalrat wurde die Motion geändert. Statt einer «Befreiung» wird eine «Reduktion» vorgeschlagen. Auch sollen nicht alle «emissionsärmere» Fahrzeuge profitieren, sondern nur «fossilfrei» angetriebene LKW.

Stellungnahme ASTAG

Die LSVA bezweckt die Deckung aller ungedeckten Kosten zulasten der Allgemeinheit. Dazu zählen nicht nur Schadstoffemissionen, sondern auch Lärm, Unfallkosten und sogar Stauzeitkosten (gemäss Bundesgerichtsurteil!). Auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verursachen somit externen Kosten – die via LSVA zu decken sind. LSVA-Befreiungen sind somit aus ordnungspolitischen wie auch wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht sinnvoll – auch nicht die seit langem bestehende Ausnahmeregelung für elektrisch betriebene LKW («klassisch» elektrisch mit Batterie + Wasserstoffantrieb). Vielmehr handelt es sich um eine Wettbewerbsverzerrung zulasten kleinerer KMU-Betriebe, die nicht über das nötige Eigenkapital für Investitionen in alternative Antriebe verfügen, im Betrieb dann aber infolge einseitiger LSVA-Belastung benachteiligt sind. Völlig verfehlt wäre es, mit CNG/LNG betriebene Gas-Fahrzeuge (die von diesem Vorstoss ausschliesslich profitieren würden), vollständig von der LSVA zu befreien. Rein von der Energiequelle her (fossile Primärenergie) besteht grundsätzlich null Unterschied zwischen herkömmlichen Diesel- und mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen.

Die Lösung des Nationalrats ist ein Kompromiss. Eine Befreiung von «fossilfreien» Fahrzeugen bedeutet, dass de facto nur LKW, die mit Biogas angetrieben werden, neu von LSVA-Reduktionen profitieren können. Trotz einer gewissen Wettbewerbsverzerrung ergibt somit immerhin ein Nutzen für Umwelt bzw. Klima.

→ **Empfehlung: Zustimmung zur geänderten Fassung des Nationalrates**

Nationalrat

17.304 Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!

Einreichungsdatum: 22.03.2017

[Link zur Vorlage](#)

Neu sollen nur noch Lastwagen (Ausnahmetransporte ausgenommen) für die Nutzung von Tunneln und Pässen in den Schweizer Alpen zugelassen werden, die über die Sicherheitssysteme gemäss der seit 2015 geltenden Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verfügen. Die neue Regelung soll so schnell wie möglich und spätestens bei Inbetriebnahme des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums Giornico umgesetzt werden.

Stellungnahme ASTAG

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lehnt sowohl die Stossrichtung als auch den Inhalt der Initiative vollumfänglich ab. Weder basieren die Vorschläge auf einer verlässlichen Verkehrsunfalluntersuchung auf den Transitachsen, wonach sich auf diesen Strecken Unfallhäufigkeit und -schwere von anderen Verkehrsstrecken signifikant unterscheiden würden, noch wahren sie die Verhältnismässigkeit. Die Zweck-Mittel-Relation rechtfertigt den Eingriff nicht, weil das Mittel (Obligatorium von Fahrassistenzsystemen resp. Fahrverbot für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge) wenig tauglich ist, den Zweck (Verkehrssicherheit auf Transitachsen erhöhen) zu realisieren.

→ **Empfehlung: Ablehnung der Standesinitiative**