



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

Herbstsession 2023 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Nationalrat

23.021	Geschäft des Bundesrates. Bundesgesetz über die Zulassung als Strassen-transportunternehmen (STUG). Änderung	3
---------------	---	----------

Ständerat

23.3613	Mo. Chiesa. Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel	5
22.3376	Mo. UREK-S. Strategie für Wasserstoff in der Schweiz	6
22.3632	Mo. Schaffner. Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote	7
23.032	Geschäft des Bundesrates. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz	8
22.061	Geschäft des Bundesrates. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision	9

Kontakt

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

Daniel Laubacher
Wiss. Mitarbeiter Politik
+41 31 370 85 33
d.laubacher@astag.ch

Nationalrat

23.021 Geschäft des Bundesrates. Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Änderung

Einreichungsdatum: 17.05.2023

[Link zur Vorlage](#)

Das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) soll an das geltende EU-Recht angepasst werden. Der wichtigste Punkt betrifft die Ausdehnung der Lizenzpflicht für gewerbliche Transporte mit Lieferwagen ab einem Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen (bisher: 3,5 Tonnen). Davon betroffen wäre allerdings nur der grenzüberschreitende Verkehr, für den Binnenverkehr ist keine Änderung geplant. Mit den neuen Regelungen soll zudem eine dauerhafte und tatsächliche Niederlassung von Transportunternehmen in der Schweiz sichergestellt werden (Verhinderung von «Briefkastenfirmen»), ebenso geht es um eine Ausdehnung der Haftung bei Kabotageverstössen.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG begrüsst die Vorschläge des Bundesrats im Grundsatz. Die Vorlage zielt auf eine weitergehende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ab und geht damit in die richtige Richtung:

- **Lizenzpflicht für Lieferwagen** (vgl. Art. 3 Abs. 1^{bis} Bst. b in Verbindung mit Abs. 1^{ter} Bst. b): Die Ausweitung der Lizenzpflicht auf Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr ist aus Sicht der ASTAG als wichtigster Positivfaktor zu werten. Bisher wurde das Transportgeschäft mit Lieferwagen kaum reguliert, was zu einem unfairen Wettbewerbsvorteil für Fahrzeuge bis 3,5 t geführt hat.
- **Verhinderung von «Briefkasten-Firmen»** (vgl. Art. 4 Abs. 1 Bst. d): Für eine Lizenz soll ein Transportunternehmen künftig – nach Ansicht der ASTAG völlig zu Recht – den Nachweis erbringen müssen, dass die Firma über Räumlichkeit in der Schweiz verfügt.
- **Kabotage-Haftung** (vgl. Art. 8a): Neu sollen Sanktionen gegenüber Versendern und Spediteuren möglich sein, wenn sie Aufträge zur Güterbeförderung erteilen, die gegen transportrechtliche Bestimmungen und gegen die Kabotagevorschriften verstossen. Die ASTAG sieht hier eine grosse Chance für eine verbesserte Bekämpfung von verbotenen Kabotage-transporten durch ausländische Unternehmen im Inland.



Nationalrat

Mit der Vorlage droht andererseits eine gewisse Überregulierung, verbunden mit sehr hohem und unnötigem bürokratischen Aufwand:

- **Zusätzliche Angaben für das Register der Strassentransportunternehmen** (Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g): Das bestehende Register soll neu mit der Anzahl der beschäftigten Personen und den amtlichen Fahrzeug-Kennzeichen pro Firma erweitert werden. Die Folge wäre ein enormer administrativer Zusatzaufwand für die betroffenen Unternehmen.
- **Ausdehnung der «Zuverlässigkeit»** (vgl. Art. 4 Abs. 6): Die «Zuverlässigkeit» als ein Kriterium zur Erteilung einer Lizenz ist aktuell nur für eine Person («Verkehrsleiter») pro Unternehmen nachzuweisen. Mit der Revision soll künftig die gesamte Geschäftsleitung einbezogen werden – selbst, wenn kein direkter Bezug zum Tagesgeschäft besteht. Die Änderung hat keinerlei Nutzen und kann weggelassen werden.



Empfehlung:

- **grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage**
- **Art. 4 Abs. 6 (Zuverlässigkeit): Streichen**
- **Art. 9 Abs. 3 Bst. f-g (Register): Streichen**

Ständerat

23.3613 Mo. Chiesa. Einführung einer Autobahngebühr für Alpentunnel

Einreichungsdatum: 05.06.2023

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion bezweckt die Einführung einer Gebühr für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen für die Benützung von stark ausgelasteten Alpentunneln. Die Massnahme darf nicht diskriminierend sein. Für in der Schweiz zugelassene Fahrzeuge sei aber ein Kostenausgleich vorzunehmen. Die Erträge aus der Gebühr sollen zur Instandhaltung der Strasseninfrastruktur eingesetzt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die zunehmende Stauproblematik auf dem gesamten Schweizer Nationalstrassennetz ist äusserst besorgniserregend. 2022 wurde erneut ein Negativrekord von 40'000 Staustunden verzeichnet. Das Transportgewerbe leidet als Folge unter hohen Produktivitätseinbussen. Der Handlungsbedarf zur Anpassung der Strasseninfrastruktur ist deshalb enorm gross. Die Kapazitäten müssen erweitert und bestehende Engpässe beseitigt werden – so wie es der Bundesrat auch plant.

Der völlig falsche Ansatz sind jedoch Gebühren und höhere Kosten. Die Preiselastizität von Verkehr ist sehr gering. Auch bei einer Verteuerung der Strassenbenützung resultiert kaum eine Änderung des Mobilitätsverhaltens: Das Verkehrsaufkommen nimmt nicht ab. Zu sehr sind Wirtschaft und Bevölkerung auf Transportleistungen angewiesen. Zudem gibt es kaum Alternativen zur Durchquerung der Schweiz im Nord-Süd-Transit: Eine Gebühr am Gotthard hätte null Auswirkung auf die Staubelastung.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Ständerat

22.3376 Mo. UREK-S. Strategie für Wasserstoff in der Schweiz

Einreichungsdatum: 01.04.2022

[Link zur Vorlage](#)

Wasserstoff H2 birgt grosses Potential für eine möglichst CO2-freie Mobilität. Die Produktion ist jedoch mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Der Bundesrat soll daher den Auftrag erhalten, Massnahmen zur Förderung vorzuschlagen.

Der Ständerat hat die Motion im Frühling 2022 bereits angenommen. Der Nationalrat nahm anschliessend Änderungen vor: Die Förderung soll in Form von finanziellen oder auch nichtfinanziellen Beiträgen erfolgen und synthetisches Methan und Methanol ebenfalls beachten.

Stellungnahme ASTAG

Die Versorgungssicherheit der Schweiz setzt genügend Energie voraus. In der Zukunft werden nebst Diesel-LKW auch Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge die Feinverteilung der Schweiz sicherstellen. Dazu muss die Infrastruktur rund um die jeweiligen Energieträger vorhanden sein und sich etabliert haben. Die verlässliche Herstellung, Einfuhr, Lagerung oder Verteilung vom Wasserstoff von morgen hängen von den Fördermassnahmen ab. Nur so lassen sich fossile Treibstoffe als bisher günstigste Option bis 2050 möglichst umfassend ersetzen. Zu vermeiden ist jedoch – gemäss dem Prinzip der Technologieneutralität – die einseitige Förderung von einzelnen Energieformen. Die ASTAG unterstützt daher die Änderungen des Nationalrats.

→ **Empfehlung: Annahme**

Ständerat

22.3632 Mo. Schaffner. Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote

Einreichungsdatum: 15.06.2022

[Link zur Vorlage](#)

Mit der Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, einen Aktionsplan zur Förderung von «innovativen und klima-effizienten» Mobilitätsangeboten zu erstellen. Als Kernpunkte sollen regulatorische Hürden – so etwa für Mobility on Demand – abgebaut und die Vernetzung von neuen Mobilitätsangeboten mit dem klassischen öV und dem Langsamverkehr gefördert werden. Das Ziel der Vernetzung wäre, zeitlich effiziente und benutzerfreundliche Wege zur Verfügung zu stellen.

Stellungnahme ASTAG

Mit einer besseren Nutzung bzw. Auslastung von bereits bestehenden Angeboten und der Förderung von neuen innovativen Mobilitätsformen könnten Verkehr und Logistik effizienter und klimaverträglicher ausgestaltet werden. Im Strassentransportgewerbe ist deshalb jedes Unternehmen bestrebt, eine möglichst hohe Produktivität zu erreichen, sprich: Leerfahrten zu vermeiden und jedes Fahrzeug bestmöglich auszulasten.

Es ist jedoch ein Irrglaube zu meinen, eine höhere Auslastung der Kapazitäten – sei es im privaten oder im öffentlichen Verkehr – mit staatlichen Massnahmen erreichen zu können. Mobilität muss primär den Bedürfnissen der Benützenden genügen. Daher müssen sich die Anbieter darauf ausrichten – und nicht nach staatlichen Vorgaben, auch wenn diese als «Fördermassnahmen» bezeichnet werden. Die Motion ist zudem einseitig auf den öV und Langsamverkehr fokussiert. Völlig vernachlässigt wird der private Individualverkehr oder auch die private Reisebusbranche (Car).

Die ASTAG lehnt das Anliegen daher ab. Der Weg hin zu einer möglichst klimaverträglichen Mobilität führt über Eigeninitiative, alternative Antriebsformen und Anreizsysteme, nicht aber über einen staatlich organisierten Aktionsplan.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Ständerat

23.032 Geschäft des Bundesrates. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Einreichungsdatum: 22.02.2023

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat will die akute Stauproblematik auf dem Nationalstrassennetz aktiv angehen. Zu diesem Zweck wird das Strategische Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen laufend fortgeschrieben und in der Regel alle vier Jahre dem Parlament vorgelegt. Die neueste Version umfasst ein Investitionsvolumen von insgesamt 34,1 Mia. Franken. Bis 2030 sollen Ausbauprojekte in Höhe von rund 11,6 Milliarden Franken in Angriff genommen werden, dies vor allem in städtischen Agglomerationen. Dazu kommen rund 8,8 Mia. Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen auf den bestehenden Nationalstrassen für die Zeit von 2024 bis 2027. Damit will der Bundesrat die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Nationalstrassen weiter erhöhen und einen Beitrag zur besseren Verträglichkeit des Strassenverkehrs leisten. Zudem wird gewährleistet, dass für Tunnel, Brücken und Beläge in den nötigen Werterhalt investiert werden kann.

Stellungnahme ASTAG

Das Schweizer Nationalstrassennetz ist die unverzichtbare Grundlage von Wachstum und Wohlstand des Landes. In den Grundzügen stammt es jedoch noch aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts, seither kamen kaum substanzielle Erweiterungen hinzu. Inzwischen ist aber der Motorfahrzeugbestand regelrecht explodiert und das Mobilitätsbedürfnis stark gestiegen. Eine Modernisierung und ein Ausbau des Strassennetzes sind vor diesem Hintergrund unbedingt notwendig. Nur so kann die gestiegene Nachfrage an Mobilität und Transportdienstleistungen bewältigt werden. Denn wenn das Nationalstrassennetz den Verkehr nicht bewältigen kann, ist mit einer noch stärkeren Zunahme von Staus und Behinderungen zu rechnen. Es entsteht Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz mit negativen Folgen in Bezug auf Lärm und Verkehrssicherheit in den Quartieren. Ohne Gegenmassnahmen werden voraussichtlich bis 2040 rund 20% des Schweizer Nationalstrassennetzes (ca. 453 km) regelmässig überlastet sein.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.061 Geschäft des Bundesrates. CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

Einreichungsdatum: 16.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Neuauflage für eine Revision des CO2-Gesetzes kommt – nach dem knappen Nein in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2022 – deutlich schlanker daher als die erste Version. Im Grundsatz geht es um die Festlegung von Reduktionszielen für die Zeit von 2025 bis 2030. Der Fokus liegt dabei auf Massnahmen im Gebäude- und im Industriesektor sowie im motorisierten Individualverkehr und im öV. Auf einem «Nebenschauplatz» geht es jedoch auch um das Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG, sprich: um die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA – was für das Strassentransportgewerbe langfristig von entscheidender Bedeutung ist. Konkret beantragt der Bundesrat, Nutzfahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb analog der heutigen Regelung bis 2030 weiterhin komplett von LSVA zu befreien (Art. 4 Abs. 1b SVAG).

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG steht der Neuauflage der Revision des CO2-Gesetzes grundsätzlich sehr positiv gegenüber. Zu wenig präzise sind jedoch die LSVA-Pläne des Bundesrats bis 2030. Die wichtigsten Argumente sind:

- Mit einer Weiterführung der LSVA-Befreiung nur für Elektro- und Wasserstoff-LKW wird der Grundsatz der Technologieneutralität verletzt.
- Alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben müssen gleichbehandelt werden – nur so ist fairer Wettbewerb mit gleichen Chancen für alle Antriebsformen möglich.
- Für die Durchsetzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben am Markt ist zudem der Kaufpreis sehr viel entscheidender als ein Rabatt auf LSVA-Tarifen.
- Gerade kleinere Transportunternehmen mit wenig finanziellen Ressourcen, d.h. die ganz grosse Mehrheit der Branche, können sich heute noch kaum den Kauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben leisten.
- Ergo profitieren nur einige wenige Unternehmen von LSVA-Ermässigungen – mit der Folge einer unerwünschten, durch staatliche Vorgaben beschleunigten Konsolidierung der Branche.



Ständerat

Die ASTAG vertritt daher dezidiert die Haltung, dass es einen Paradigmenwechsel braucht. Anzustreben sind dabei die Rahmenbedingungen, wie sie das Parlament mit Annahme der Motion 19.4381 («Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge») bereits beschlossen hat:

- LSVA-Reduktion statt vollständige Befreiung
- Rabatt für **alle Fahrzeuge** mit alternativen Antrieben statt nur für E-/H2-LKW

Vor diesem Hintergrund sind die betroffenen Kreise, d.h. die ASTAG zusammen mit anderen interessierten Verbänden und Unternehmen, geschlossen der Meinung, dass es analog der erwähnten Motion eine technologieneutrale Formulierung braucht. Der Vorschlag lautet wie folgt:

«Für Fahrzeuge, die mit Strom oder Treibstoffen aus CO2-neutralem Produktionsprozess angetrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion.»

- **Empfehlung:**
- **Zustimmung**
 - **Änderung von Art. 4 Abs. 1^{bis} SVAG gemäss obigem Wortlaut**