



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

Wintersession 2022 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Nationalrat

22.4258	Mo. KVF-N. Perspektive Bahn 2050: ein Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuz Schweiz»	3
22.059	Geschäft BR. Schwerverkehrsabgabegesetz. Änderung	4
22.3884	Mo. WAK-N. Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe	5
20.4738	Mo. Ettl. Sozialpartnerschaft vor umstrittenen Eingriffen schützen	6

Ständerat

22.3013	Mo. KVF-N. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken	7
22.3000	Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg	8
19.405	Pa. Iv. Grüter. Stopp der missbräuchlichen MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen	9

Kontakt

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

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

Nationalrat

22.4258 Mo. KVF-N. Perspektive Bahn 2050: ein Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuz Schweiz»

Einreichungsdatum: 17.10.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll den Fernverkehr auf der Schiene mit zusätzlichen Infrastrukturausbauten stärken. Im Fokus steht ein sogenanntes «Verkehrskreuz Schweiz», d.h. Streckenabschnitte auf der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse. Das Ziel ist, den Personenverkehr international besser zu vernetzen sowie die Verlagerungspolitik voranzutreiben.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag (BV Art. 84) für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze und setzt auf Ko-Modalität, die gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Der jüngste Verlagerungsbericht unterstreicht die erreichten Fortschritte, zeigt jedoch auch die Grenzen der bisherigen Massnahmen auf.

Dringend notwendig ist ein Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken nördlich von Basel. Nur so sind weitere Erfolge in der Verlagerungspolitik möglich. In der Verantwortung stehen Deutschland und auch Frankreich.

Infrastrukturprojekte innerhalb der Schweiz haben hingegen keine Wirkung. Stattdessen führt das – seit Jahren – zunehmende Investitionsvolumen dazu, dass a) der Abschreibungsbedarf, b) die Kosten für den nötigen Unterhalt und c) der Gesamtaufwand für die Bahninfrastruktur richtiggehend explodieren. Die finanziellen Folgen sind massiv – zu lasten der Steuerzahlenden, die für die Defizite geradestehen müssen.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Nationalrat

22.059 Geschäft des Bundesrates. Schwerverkehrsabgabegesetz. Änderung

Einreichungsdatum: 31.08.2022

[Link zur Vorlage](#)

Das Erfassungssystem zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA befindet sich am Ende der technischen Lebensdauer. Ab 2025 soll ein neues System eingeführt werden. Dazu beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 515 Mio. Franken. Den jährlichen Investitionen von etwas über 50 Mio. Franken stehen jährliche Gesamteinnahmen von rund 1,6 Mia. Franken gegenüber. An der Berechnungsmethodik und den Tarifen der LSVA ändert sich nichts.

Stellungnahme ASTAG

Mit den geplanten Modernisierungsmassnahmen, die eine Digitalisierung der Prozesse mit sich bringen – aber keinerlei Auswirkung auf die LSVA-Tarife haben – werden die Fahrzeughalter von einfacheren Abläufen profitieren. Der administrative Aufwand für die Transportunternehmen nimmt dadurch ab, insbesondere dank der automatischen Übermittlung der Fahrleistungen an das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG anhand von satellitengestützten Daten.

Die ASTAG konnte die Inputs und Bedürfnisse der Branche während der Erarbeitung der Vorlage frühzeitig einbringen. Zentral ist vor allem, dass das Erfassungsgerät weiterhin gratis an die Transportunternehmer abgegeben wird und es keinerlei Anpassungen an der Systematik der Erhebung gibt.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Nationalrat

22.3884 Mo. WAK-N. Treibstoffpreise: Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe

Einreichungsdatum: 15.08.2022

[Link zur Vorlage](#)

Ein frei zugänglicher Treibstoffpreisrechner soll in der Schweiz analog zum Treibstoffpreisrechner in Österreich eingeführt werden. Diese Massnahme ermöglicht mehr Transparenz bei der Kraftstoffpreisbildung. In Österreich sind gemäss Vorstoss nach der Einführung des Online-Werkzeugs die Benzinpreise um 20 Prozent gesunken.

Stellungnahme ASTAG

Öffentlich zugängliche Treibstoffpreisrechner führen nach Einschätzung der ASTAG und unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Nachbarländern, die das Online-Tool bereits anwenden, zu zwei Problemen:

- Erstens entstehen bei der «Jagd nach der günstigsten Tankstelle» vermehrt Umwegfahrten durch Verkehrsteilnehmer, was wiederum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu einem grösseren Staurisiko führt.
- Zweitens führt ein entsprechendes Tool zu einem dynamischen Preisgefüge an Tankstellen. Die günstigste Station wird kundenseitig bevorzugt und verzeichnet damit einen übermässigen Verbrauch. Für die Tanklastwagenbranche ist dieser Effekt kaum zu bewältigen, die logistische Planung zur Bedienung der Tankstellen ist eine enorme Herausforderung.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Nationalrat

20.4738 Mo. Ettl. Sozialpartnerschaft vor umstrittenen Eingriffen schützen

Einreichungsdatum: 18.12.2020

[Link zur Vorlage](#)

Mit einer Anpassung des Bundesgesetzes über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (Aveg; SR 221.215.311) soll verhindert werden, dass durch Einführung von kantonalen Gesetzen, wie beispielsweise die Einführung eines allgemeinen Mindestlohns in einem Kanton, die geltenden und bewährten Sozialpartnerschaften gefährdet werden. Die vorherrschende Rechtsunsicherheit soll damit behoben und die bewährte Sozialpartnerschaft gestärkt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die Sozialpartnerschaft hat sich im Schweizer Arbeitsmarkt als Mittel zur Sicherstellung des Arbeitsfriedens in der Schweiz bewährt. Aus diesem Grund soll dort, wo eine funktionierende Sozialpartnerschaft bereits besteht, keine Gefährdung der bestehenden Regelung durch staatliche Eingriffe (wie etwa durch Lohnvorgaben) möglich sein. Der Staat soll nur dort eingreifen, wo ein Handeln auch wirklich nötig ist (beispielsweise bei missbräuchlichen Löhnen, Lohn-dumping oder prekären Arbeitsverhältnissen).

Dieser Grundsatz entspricht auch dem Sinn der flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.3013 Mo. KVF-NR. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken

Einreichungsdatum: 01.02.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll beauftragt werden, den alpenquerenden kombinierten Verkehr verstärkt zu fördern. Konkret werden Massnahmen verlangt, die auf Neuverkehre sowie auf Regionen mit heute geringem Marktanteil der Schiene, aber hohem Verlagerungspotential abzielen. Die für die Umsetzung notwendigen Rechtsanpassungen und Finanzbeschlüsse sollen dem Parlament mit einer Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vorgelegt werden.

Stellungnahme ASTAG

Im Schienengüterverkehr hat der Unbegleitete Kombinierte Verkehr UKV (Containerverlad) mit Abstand am meisten Wachstumspotential. Es bietet sich daher an, die Förderung, sprich: finanzielle Unterstützung zwecks Stärkung der Schiene erneut zu intensivieren. Andererseits hängt die langfristige Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs jedoch entscheidend davon ab, dass die Angebote möglichst eigenwirtschaftlich funktionieren. Auf jeden Fall aber dürfen staatliche Gelder nur für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze eingesetzt werden. Alles andere wäre verfassungswidrig; denn ein Verlagerungsauftrag für den Binnen-, Import- und Exportverkehr besteht nicht, hier gilt die freie Verkehrsmittelwahl.

Von der geplanten Erhöhung der Abgeltung darf daher der Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz nicht profitieren – was bei der Umsetzung im Güterverkehrsverlagerungsgesetz zwingend zu beachten wäre (im Falle einer Annahme der Motion).

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.3000 Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg

Einreichungsdatum: 11.01.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion verlangt Massnahmen zur Beseitigung des Nadelöhrs des NEAT-Zubringers «südliche deutsche Rheintalstrecke» und eine rechtzeitige Inbetriebnahme der Strecke vor 2030. Gemeinsam mit Frankreich und Deutschland soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Zudem sollen die Verhandlungen mit Frankreich und Belgien über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) weitergeführt werden.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag (BV Art. 84) für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze und setzt auf Ko-Modalität, die gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Der jüngste Verlagerungsbericht unterstreicht die erfolgreiche Verlagerung in der Schweiz, zeigt jedoch auch ihre Grenzen auf. Die Strassen-transportbranche hat diesbezüglich mit grossem Engagement und hohen Investitionen ihren Teil zur Erfolgsgeschichte beigetragen. Damit noch mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können und somit der steigenden Nachfrage an Transportdienstleistungen entsprochen werden kann, ist ein Ausbau der Schienen-Zulaufstrecken im Ausland und vorab in Deutschland dringend notwendig. Nur so kann der Transitverkehr von Grenze zu Grenze – wie im Verlagerungsauftrag festgehalten – effizient und zeitverzugslos abgewickelt werden. Es braucht dafür verbindliche Verträge. Die Schweiz hat Milliarden für die Verlagerung investiert, jetzt müssen die betroffene EU-Länder endlich ihre seit langem gemachten Versprechungen erfüllen. Die ASTAG empfiehlt deshalb die Vorlage zur Annahme – für eine Stärkung der Schiene statt Schwächung der Strasse!

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

19.405 Pa. Iv. Grüter. Stopp der missbräuchlichen MWST-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen

Einreichungsdatum: 06.03.2019

[Link zur Vorlage](#)

Bei Treibstoffen soll die Mehrwertsteuer nur noch auf den eigentlichen Warenpreis erhoben werden – ohne Einbezug von Abgaben und Zuschlägen. Das Ziel ist, die bestehende Doppelbesteuerung zu beseitigen.

Stellungnahme ASTAG

Der massive Preisanstieg bei Treibstoffen im Jahr 2022 und die sich abzeichnende generelle Teuerung haben das Schweizer Strassentransportgewerbe erneut vor enorme Herausforderungen gestellt. Die Kostenbelastung für die Transportunternehmen, die im europaweiten Vergleich schon heute auf Rekordniveau liegt, nimmt weiter zu.

In der Transportbranche sind langfristige (Jahres-) Verträge üblich. In vielen Fällen war es nicht möglich, kurzfristig Preisanpassungen vorzunehmen. Vorab kleinere KMU-Betriebe mit wenig Marktmacht haben deshalb kaum den jetzt notwendigen Handlungsspielraum. Trotz unternehmerischer Eigeninitiative und Effizienzsteigerungen in ihren internen Abläufen sind sie mit enormen Zusatzkosten konfrontiert – ohne jede Alternative zu weiteren Optimierungsmassnahmen.

→ **Empfehlung: Zustimmung**