



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

Frühjahrssession 2023 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Nationalrat

22.3804	Mo. Bischof. Treibstoffpreise. Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen	3
22.064	Geschäft des Bundesrates. Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung	4

Ständerat

22.059	Geschäft des Bundesrates. Schwerverkehrsabgabegesetz. Änderung	5
22.3364	Mo. Ettlín. Zeitlich befristete Absicherung für das bewährte System der Kundengeldabsicherung gemäss Pauschalreisegesetz	6
22.4258	Mo. KVF-N. Perspektive Bahn 2050. Einen Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz»	7

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

22.3804 Mo. Bischof. Treibstoffpreise. Einen Preisrechner nach österreichischem Vorbild einführen

Einreichungsdatum: 16.06.2022

[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.

Mittlerweile betreibt ein privater Anbieter einen Preisrechner für Treibstoffe an Tankstellen. Gemäss einer Kommissionsmehrheit der WAK-N soll mit einer Textänderung des Vorstosses ermöglicht werden, dass der Bundesrat mit dem privaten Anbieter zusammenarbeitet. Eine Minderheit lehnt die Motion ab.

Stellungnahme ASTAG

Öffentlich zugängliche Treibstoffpreisrechner führen nach Einschätzung der ASTAG und unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Nachbarländern, die das Online-Werkzeug 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

22.064 Geschäft des Bundesrates. Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung

Einreichungsdatum: 30.09.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die «Rollende Landstrasse» Rola soll gemäss Vorschlag des Bundesrates bis 2026 anstatt wie bisher geplant bis 2028 weitergeführt werden. Dazu wären Subventionen von 64 Mio. CHF erforderlich. Das Ziel ist, die bestehenden Sendungen der Rola schrittweise in den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) zu überführen.

Stellungnahme ASTAG

Die geltende Rahmenvereinbarung zur Rola, die jährlich Abgeltungen von 23 Mio. CHF beinhaltetete, läuft Ende 2023 aus. Daher fragt sich, ob der Betrieb eingestellt oder mit einer neuen Vereinbarung weiterhin Subventionen entrichtet werden sollen. Für die ASTAG ist seit längerem klar, dass die Rola so rasch als möglich einzustellen ist. Die Gründe sind ein äusserst schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, bedingt durch eine hohe Tara-Last, die auf der Rola transportiert wird, sowie die fehlende Auslastung der Rola. Die Nachfrage geht seit Jahren zurück, das Angebot ist offensichtlich nicht (mehr) marktfähig. Entsprechend zeigen die Eigner der heutigen Betreiberin RAlpin (SBB AG, BLS AG und Hupac SA) geringe Bereitschaft, finanzielle Risiken zu tragen und weitere Investitionen zu tätigen. Das Geschäftsmodell der Rola ist nicht selbsttragend.

Eine möglichst zeitnahe Einstellung der Rola ist aus Sicht der ASTAG deshalb zwingend notwendig. So wurde es bereits in der Stellungnahme bei der Vernehmlassung zur entsprechenden Vorlage gefordert. Auf keinen Fall in Frage kommt eine Ausdehnung der Einstellungsfrist auf 2028, wie von RAlpin gefordert.

Im Sinne einer lösungsorientierten Kompromissfindung wird die Vorlage zur Einstellung der Rola per 2026 unterstützt.

→ **Empfehlung: Annahme**

Ständerat

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. Eine Minderheit der KVF-S möchte das massgebende Gesamtgewicht aufgrund der Anzahl Achsen und einem je Achse definierten Gewicht festlegen.

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. Wichtig ist vor allem, dass das Erfassungsgerät weiterhin gratis an die Transportunternehmer abgegeben wird und es keinerlei Anpassungen an der Systematik der Erhebung gibt.

Absolut zentral ist die Berechnung der Abgabe nach bisherigem System und gemäss Vorlage des Bundesrates, d.h. in Abhängigkeit von Fahrleistung (km), Emissionsklasse (EURO-Norm) und Gesamtgewicht (to). Eine Änderung der Bemessungsgrundlage auf Anzahl Achsen – wie von einer Minderheit der Kommission gefordert – ist unbedingt abzulehnen. Die negativen Konsequenzen wären enorm: Nebst den erheblichen Mehrkosten für Fahrzeughalter durch die eigentlich rein technische Anpassung, einer massiven Abwertung des Fahrzeugbestandes und der eingeschränkten Flexibilität beim Austausch von Aufliegern und Anhängern ist auch mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Durch die wegfallende Flexibilität wird mehr unnötiges Tara-Gewicht transportiert, es kommt zu mehr Leerfahrten, mehr Treibstoffverbrauch und so auch zu mehr CO₂-Emissionen.

→ **Empfehlung: Annahme gemäss Vorlage des Bundesrates**

Ständerat

22.3364 Mo. Ettlín. Zeitlich befristete Absicherung für das bewährte System der Kundengeldabsicherung gemäss Pauschalreisegesetz

Einreichungsdatum: 18.03.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Garantiefonds der Schweizer Reise(bus)branche soll für eine begrenzte Zeitdauer mit staatlichen Mitteln unterstützt werden. Die Absicht ist, damit die Kundengeldabsicherung zugunsten der Konsumentinnen und Konsumenten zu verbessern.

Stellungnahme ASTAG

Im Bundesgesetz über Pauschalreisen ist der Grundsatz verankert, dass Reiseveranstalter auch bei Zahlungsunfähigkeit bzw. Konkurs in der Pflicht stehen. Die Rückreise der Kunden muss sichergestellt sein, ebenfalls müssen bereits bezahlte Beträge zurückerstattet werden. Der Konsument kann vor Reiseantritt einen entsprechenden Nachweis verlangen.

Zur Umsetzung hat die Schweizer Reisebranche – inklusive Reisebusunternehmen – bereits 1994 in Eigeninitiative einen «Garantiefonds» gegründet. Die gesetzlich vorgeschriebene Kundengeldabsicherung konnte damit während Jahren selbstverantwortlich gewährleistet werden. Mit der Coronakrise hat sich die Situation jedoch stark gewandelt. Viele Reisefirmen sind aufgrund massiver Auftragseinbrüche in den letzten zwei Jahren finanziell geschwächt, verzeichnen mittlerweile aber wieder steigende Kundenzahlen. Als Folge nimmt das Risiko von Zahlungsausfällen zu; der Garantiefonds (Non-Profit-Organisation) dürfte für einige Zeit stärker belastet werden als bisher.

Die Branche selbst hat bereits reagiert und Anpassungen am Garantiefonds beschlossen. Mit einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge sollen die Reserven erhöht werden – was jedoch seine Zeit dauert. Daher macht es durchaus Sinn, den Garantiefonds vorübergehend mit staatlichen Sicherheiten (z.B. Bürgschaften) zu unterstützen. Eine ähnliche Lösung ist z.B. in Deutschland bereits eingeführt worden. Der Zusammenbruch des Systems der Kundengeldabsicherung ist weder im Interesse der Konsumenten noch der Reisebranche und schon gar nicht der Rechtssicherheit. Eine Alternative zum Garantiefonds ist nicht ersichtlich. Die Erfahrungen und Entwicklungen in anderen Ländern haben gezeigt, dass private Versicherer keine valable Alternative sind (hohe Kosten, ungenügendes Interesse).

→ **Empfehlung: Annahme**

Ständerat

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 explodiert. Die finanziellen Folgen sind massiv – zulasten der Steuerzahlenden, die für die Defizite geradestehen müssen.

→ Empfehlung: Ablehnung