



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 HERBSTSESSION 2019

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt

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

Laura Salamin
Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT	3
17.405 Parlamentarische Initiative Burkart. Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe	3
17.059 Geschäft des Bundesrates. Datenschutzgesetz. Totalrevision und Änderung weiterer Erlasse zum Datenschutz	3
STÄNDERAT	5
19.3741 Motion Müller Damian. Mobility Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	5
17.4040 Motion Grünliberale Fraktion. Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge	5
19.3708 Motion Schmid Martin. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das e-Bike mit Tretunterstützung bis 25 km/h	6
18.3701 Motion Candinas. Freiwillige digitale Vignette	6
17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO2-Gesetzes nach 2020	7



NATIONALRAT

17.405 **Parlamentarische Initiative Burkart. Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**

Diese parlamentarische Initiative verlangt, dass die befristeten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe gemäss den Artikeln 12a bis 12e des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) bis Ende 2030 zu verlängern seien.

Stellungnahme des TCS – **Unterstützung**

Der TCS unterstützt die Ausweitung der Steuererleichterung für erneuerbare Kraftstoffe. Es ist wichtig, dass die Steuerförderung für umweltfreundliche Kraftstoffe per Ende 2020 nicht abläuft. Die Steuererleichterung ist bis zur vollständigen Revision des CO₂-Gesetzes aufrecht zu erhalten. Wie der Bundesrat betont, hat sich die Politik der Steuererleichterung für erneuerbare Kraftstoffe (Erdgas, Flüssiggas, Biogas oder Biodiesel) in Verbindung mit der Verpflichtung zur Kompensation für Treibstoffimporteure positiv ausgewirkt, da sie zu einem Anstieg des Absatzes von erneuerbaren Kraftstoffen und damit zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen geführt hat.

17.059 **Geschäft des Bundesrates. Datenschutzgesetz. Totalrevision und Änderung weiterer Erlasse zum Datenschutz**

Um es der Schweiz zu ermöglichen, ihre Datenschutz-Gesetzgebung an die europäische Richtlinie 2016/680 im Zusammenhang mit Schengen anzupassen, beschloss das Parlament 2018, das Projekt aufzuteilen und vorrangig die notwendigen Bestimmungen für die Umsetzung dieser Richtlinie zu erlassen. Diese neuen Bestimmungen traten am 1. März 2019 in Kraft.

Nach dieser Anpassung begann die SPK-N mit der Detailberatung der Totalrevision des DSG und traf folgende Entscheide:

- Ernennung der bzw. des Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten: Direktwahl durch das Parlament.
- Recht auf Datenportabilität: Jede Person kann von einem Dienstleister (z. B. einem Anbieter von Onlinediensten) verlangen, die sie betreffenden Personendaten in einem gängigen Format an sie herauszugeben, um diese Daten einem anderen Dienstleister übergeben zu können. Die betroffene Person kann unter bestimmten Voraussetzungen die kostenlose Herausgabe oder Übertragung von bestimmten dem Verantwortlichen bekanntgegebenen Personendaten in einem elektronischen Format verlangen.
- Besonders schützenswerte Personendaten: Einige Anpassungen an der Definition der Personendaten, für die ein besonderes Schutzniveau gilt, wurden vorgenommen. Die Daten über Sozialhilfemassnahmen sind von der Liste entfernt worden.
- Ausländische Unternehmen: Die ausländischen Unternehmen, die in der Schweiz Dienstleistungen anbieten, müssen sich an das Schweizer Datenschutzrecht halten. Sie müssen zudem einen Vertreter in der Schweiz bezeichnen.



- Daten verstorbener Personen: Keine gesonderte Regelung für den Umgang mit den Daten verstorbener Personen ist vorgesehen. Bereits Möglichkeiten existieren zur Lösung der Probleme, die in diesem Zusammenhang entstehen können.
- Strafrechtliche Sanktionen: Das vom Bundesrat vorgeschlagene Sanktionssystem wurde von der SPK-N angenommen. Dieses System sieht keine verwaltungsrechtlichen, sondern ausschliesslich strafrechtliche Sanktionen vor, hauptsächlich aus Gründen der einfacheren Rechtsanwendung. Dies bedeutet, dass bei Verstössen gegen das Datenschutzgesetz nur natürliche Personen, namentlich die Führungskräfte eines Unternehmens, juristisch belangt werden können. Juristische Personen können nur in einigen klar definierten Fällen sanktioniert werden. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Höchstbetrag von 250'000 Franken wird beibehalten. Die Kommission hält diesen für verhältnismässig und ausreichend abschreckend.
- Anpassungszeit von zwei Jahren für die Unternehmen: Das neue Gesetz soll erst zwei Jahre nach Ablauf der Referendumsfrist bzw. einer allfälligen Volksabstimmung in Kraft treten, um den Unternehmen ausreichend Zeit für die erforderlichen Anpassungen einzuräumen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt die Grundzüge des Entwurfs einer umfassenden Überarbeitung des Datenschutzgesetzes, nämlich die Erhöhung der Transparenz, die Stärkung der Kontrollrechte der betroffenen Personen über ihre Daten, die Erhöhung der Verantwortung der für die Datenverarbeitung Verantwortlichen, die Beibehaltung des technologisch neutralen Charakters des Gesetzes, die Förderung der Selbstregulierung und die Möglichkeit für interessierte Parteien, bewährte Verfahren einzuführen.

Für den TCS ist es unerlässlich, dass Bürger und Verbraucher auf klare, einfache und transparente Weise über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten durch Dritte informiert werden, damit sie ihre Einwilligung nach einer Aufklärung erteilen oder verweigern können.

Die Einführung der Portabilität (Art. 25a), mit mindestens demselben Ausmass wie das europäische Recht, wie von der Mehrheit des Ausschusses vorgeschlagen, ist grundsätzlich zu begrüssen: Es ist ein Recht, das einen wesentlichen Beitrag dazu leistet, dass die Verbraucher ihre Daten kontrollieren. Die Kontrolle über eigene Daten beinhaltet auch die Möglichkeit, Daten einfach von einem Dienstleister zum anderen übertragen zu können. Seit Jahren verlangt der TCS, dass die Fahrzeughalter die Dienstleister, die sie für Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie im Falle einer Panne einsetzen wollen, frei wählen können. Mit der Entwicklung der Fahrzeugkonnektivität, wird eine immer breitere Palette an Dienstleistungen abgedeckt, die mit den Fahrzeugen angeboten oder in diese integriert werden (Fernwartung, Navigation, Versicherung, etc.). Diese freie Wahl hat sowohl wettbewerbsrechtliche als auch datenschutzrechtliche Aspekte.



STÄNDERAT

19.3741 Motion Müller Damian. Mobility Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zu einem Mobility Pricing für alle Verkehrsträger, welche keine Mineralölsteuer oder andere Abgaben entrichten (Elektrofahrzeuge, Wasserstoff, LNG, etc.), vorzulegen. Damit werden gleichzeitig mehrere Ziele erreicht: Sicherung der Strassenverkehrsfinanzierung, das Erreichen der Emissionsreduktion und faire Kostenbeteiligung.

Stellungnahme des TCS – Ablehnung

Der TCS lehnt diese Motion klar ab. Sie besteuert nur alternative Antriebe und behindert somit deren Markteintritt. Anstatt einer Besteuerung von alternativen Antriebsarten und insbesondere der Elektromobilität in Betracht zu ziehen, ist der TCS der Ansicht, dass es an der Zeit ist, die umweltfreundlichsten Fahrzeuge zu fördern. Der TCS unterstützt die Suche nach neuen Lösungen zur Sicherstellung einer langfristigen Verkehrsfinanzierung, weist aber darauf hin, dass der Bund bereits ein Mobility Pricing entwickelt, das per Definition für alle Verkehrsträger gelten soll.

Viele hängige Fragen müssen aber noch beantwortet werden, bevor ein so grosses Vorhaben umgesetzt werden kann. Der TCS bevorzugt daher kurz und mittelfristig die im Rahmen des NAF bereits vorgesehene Pauschale für Elektro-Fahrzeuge, um eine minimale Beteiligung dieser Fahrzeuge an der Finanzierung der Infrastruktur zu gewährleisten.

17.4040 Motion Grünliberale Fraktion. Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung von speziellen Parkzonen für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Dabei soll es ermöglicht werden, Elektroparkplätze mittels einer speziellen Markierung (bspw. mit grüner Farbe) und entsprechender Beschilderung speziell zu kennzeichnen.

Stellungnahme des TCS – Ablehnung

Der TCS lehnt diesen Antrag ab. Er stellt fest, dass eine wirksame Förderung der Elektromobilität den Aufbau einer angemessenen Ladeinfrastruktur erfordert, und schlägt daher vor, die Reservierung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge mit dem Vorhandensein solcher Ladestationen zu verbinden.



19.3708 Motion Schmid Martin. Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das e-Bike mit Tretunterstützung bis 25 km/h

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Strassenverkehrsgesetzgebung so anzupassen, dass Jugendliche ab 12 Jahren e-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h ohne Fahrausweis fahren dürfen.

Stellungnahme des TCS – Unterstützung

Der TCS unterstützt die Motion Schmid. Eine Prüfung der Praxis in einigen europäischen Ländern zeigt, dass es keine einheitliche europäische Regelung gibt. Die Regelung in Österreich entspricht den mit der Motion Schmid geforderten Anpassungen.

Ein Elektro-Velo, das mit 25 km/h fährt, ist nicht schneller und nicht schwieriger zu handhaben als ein Fahrrad ohne elektrische Unterstützung. Um mögliche Versicherungsschutz-Probleme für 12 bis 14-jährige Kinder zu vermeiden, und um eine stärkere Nutzung des Fahrrads bei Jugendlichen zu fördern, unterstützt der TCS eine Senkung des Grenzalters auf 12 Jahre. Die Fachleute des TCS für Verkehrssicherheit sehen keine Zunahme junger Unfallopfer durch eine solche Änderung voraus. Dies umso mehr, als gemäss bfu mit e-Bikes Verletzte oder Tote vor allem Erwachsene von mehr als 45 Jahren sind.

18.3701 Motion Candinas. Freiwillige digitale Vignette

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit die Benutzer von Autobahnen für die Zahlung der Autobahngebühren zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Vignette frei wählen können.

Stellungnahme des TCS – Unterstützung

Am 14. August 2019 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft betreffend einer freiwilligen E-Vignette, welche das vorgeschlagene System beschreibt. Der vorgelegte Entwurf gibt Antworten auf die vielen Fragen, die während des Vernehmlassungsverfahrens offen geblieben sind (Technologie, Datenschutzbestimmungen, Akteure und Kosten...). Damit kann der TCS den Vorschlag des Bundesrates unterstützen, da dieses Projekt eine ausgewogene Abwägung darstellt, und in Bezug auf die Privatsphäre nicht sehr invasiv ist (Freiwilligkeit, zufällige Stichprobenkontrollen). Jedoch lehnt der TCS die vom Bund vorgesehene Möglichkeit ab, das Netz in Zukunft flächendeckend mit automatischen Kontrollsystemen auszustatten, falls die Zahl der Verstösse zunimmt.



17.071 Geschäft des Bundesrates. Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Das aktuelle CO₂-Gesetz regelt im Rahmen des Kyoto-Protokolls das Engagement der Schweiz zur Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2020. Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes, soll die Ziele des Pariser Abkommens umsetzen und legt die Massnahmen zur Halbierung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 fest. Der Bundesrat hat seine Botschaft zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 vorgelegt, und damit bereits 2021 die Modalitäten für die Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Der Verkehrssektor ist stark an der Erreichung der gesetzten Ziele beteiligt, insbesondere durch die Verschärfung der Emissionsanforderungen für Neufahrzeuge, die obligatorische Kompensation für Kraftstoffimporteure oder die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe.

Stellungnahme des TCS

Der TCS ist sich der ökologischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung bewusst und unterstützt daher das von der Schweiz und der Europäischen Union gesetzte Ziel, die Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um die Hälfte zu reduzieren. An der Erreichung dieses Ziels muss auch der Verkehrssektor beteiligt sein. Für den TCS ist eine Erhöhung der Treibstoffpreise zum Ausgleich der Emissionen ein möglicher Vorschlag. Es ist jedoch wichtig, dass die Massnahmen für die Verbraucher finanziell tragbar sind. Aus diesem Grund fordert der TCS eine transparente und umfassende Information der Verbraucher und eine klare Erläuterung der Auswirkungen der Massnahmen auf die Verkehrsfinanzierung. In jedem Fall lehnt der TCS die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffe, als Anreiz zur Verkehrsminderung ab.

Kompensation bei fossilen Treibstoffen: Maximalaufschlag

Um unvorhersehbare Auswirkungen auf die Treibstoffpreise zu begrenzen, sieht das geltende Gesetz heute schon einen Maximalaufschlag vor (Art. 26 Abs. 3). Der TCS fordert, dass diese wichtige Schutzmassnahme beibehalten wird. Die Begrenzung des Preiszuschlags ist keine übermässige und unnötige Regelung, sondern ein wichtiger Schutz der Verbraucher, der Bundesfinanzen und der Wirtschaft.

Festlegung eines Maximalziels für die Inlandkompensation (Art. 27, Abs. 2b)

Was das Kompensationsziel in der Schweiz betrifft, so kann es nicht auf der Basis eines Minimalsatzes formuliert werden, wegen dem Handlungsspielraum von 90% zur Kompensation der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen! Es ist daher unerlässlich, das in der Schweiz zu erreichende Ziel als Maximalsatz zu formulieren. Es muss auch sichergestellt werden, dass dieser in der Schweiz zu kompensierende Höchstsatz mit der maximalen Erhöhung der Treibstoffe im Einklang steht.

Erleichterungsmassnahmen für Fahrzeuge (Phasing-in u. Supercredits) (Art. 11, Abs. 2 und 4)

Der TCS unterstützt die Stärkung von Massnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem Individualverkehr in Übereinstimmung mit den EU-Vorschriften. Er fordert die Fortsetzung der bisher gewährten Entlastung (Phasing-in und Superkredite) in der Phase der Einführung der verschärften Regeln, wie vom Bundesrat in der Energiegesetz-Verordnung vorgeschlagen.



Angesichts der neuen Situation auf dem Fahrzeugmarkt, des Rückgangs des Dieselsatzes und der derzeitigen durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen sind Phasing-in (schrittweise Einbeziehung grosser CO₂-Emittenten in die Berechnung) und Superkredite (Faktor für die stärkere Einbeziehung der Fahrzeuge mit den niedrigsten Emissionen) erforderlich, um den Schock des Übergangs auf 95g/km abzufedern.