

Vorschau auf die Wintersession 2024 der eidgenössischen Räte



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE

Politischer Dienst

Kontakt politischer Dienst des TCS

Sébastien Leprat	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
Gérard Métrailler	058 827 27 21	gerard.metrailler@tcs.ch



Ständerat			
			Seite
22.423	Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen		02
22.4544	Motion Pfister – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz		03
Nationalrat			
21.082	Zivilprozessordnung. Änderung		04
Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)			
22.4388	Motion Schlatter – Einsatz von künstlich generiertem Lärm bei Elektroautos verbieten		04
22.4432	Motion Kutter – Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen		05
22.4463	Motion Reimann Lukas – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagenimport		05
22.4473	Motion (Romano) Stadler – Für Studierende ein Generalabonnement gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes		06
Parlamentarische Initiativen 1. Phase			
22.451	Parlamentarische Initiative Pfister Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz		06



STÄNDERAT

22.423 Parlamentarische Initiative Bulliard – Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen

Diese parlamentarische Initiative deckt gemäss Initiatorin einen unbestrittenen Teil des im Februar 2022 vom Stimmvolk abgelehnten Medienpakets ab. Die Massnahmen sollen die Verlage finanziell entlasten und so Mittel für die digitale Transformation frei machen. Sie dienen somit als mittelfristige Übergangslösung für den Erhalt der Medienvielfalt.

Im Frühjahr 2024 hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) eine Vernehmlassung über Beiträge zur indirekten Presseförderung durchgeführt. Gemäss der parlamentarischen Initiative wollte eine Kommissionsmehrheit die jährlichen Beiträge für die Zustellung wie folgt erhöhen (Art. 16 Abs. 7 im Postgesetz):

- a. für die Tageszustellung von abonnierten Zeitungen und Zeitschriften der Regional- und Lokalpresse von heute 30 auf 45 Millionen Franken;
- b. für die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen von heute 20 auf 30 Millionen Franken.

Die Erhöhung der Beiträge wäre auf sieben Jahre befristet. Nach der Übergangsphase würden die Erhöhungen wieder aufgehoben und die indirekte Presseförderung wird im heute geltenden Umfang weitergeführt.

Eine knappe Mehrheit des Nationalrats (94:91 Stimmen, 4 Enthaltungen) kam in der Herbstsession betreffend der Vereinspresse zu einem anderen Beschluss. Der Rat entschied, die finanzielle Förderung für die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen nicht zu erhöhen, sondern gänzlich zu streichen (Aufhebung Art. 16, Abs. 7, Bst. b).

In dieser Wintersession berät der Ständerat die Vorlage. Eine Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt als Kompromiss, auch die Mitgliedschafts- und Stiftungspressen weiter zu fördern – jedoch in reduziertem Umfang (10 Millionen Franken). Eine Minderheit der KVF-S will die Förderbeiträge in der heutigen Höhe von 20 Millionen Franken pro Jahr weiterführen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Minderheit der KVF-S, welche die Unterstützung der Mitgliedschafts- und Stiftungspressen gemäss geltendem Gesetz bei 20 Millionen Franken pro Jahr bewahren möchte.

Mit der Zeitschrift Touring übt der TCS auch eine wichtige verbandspublizistische Tätigkeit aus, die von vielen Lesern, nämlich den TCS-Mitgliedern, geschätzt wird. Der TCS kann nachvollziehen, dass das Parlament aufgrund der Finanzlage auf eine Erhöhung der Förderbeiträge verzichten möchte – Auch wenn die befristete Übergangslösung einen bedeutenden Beitrag an die digitale Transformation leisten würde. Dagegen steht der TCS der Reduktion oder sogar Aufhebung der Unterstützungsbeiträge sehr kritisch gegenüber: Es würde den Druck auf die bereits angeschlagene Schweizer Medienlandschaft weiter erhöhen.



22.4544 Motion Pfister – Versteckte Quersubventionierungen beim Automobilleasing. Fehlende Kostentransparenz

Die Gesetzgebung ist so anzupassen, dass bei Quersubventionierungen durch Fahrzeughersteller respektive Generalimporteure die Finanzierungskosten von Leasinggesellschaften, die mit Fahrzeugherstellern oder Generalimporteuren verbunden sind (sog. "Captives"), zwecks Preistransparenz und Verhinderung von Täuschungsangeboten ("0 Prozent-Leasing") für Leasingnehmerinnen und -nehmer offengelegt werden müssen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Pfister ab. Die Kalkulation bei Autoleasingverträgen ist im Konsumkreditgesetz KKG Art. 33 Abs 4 geregelt. Weitere Regulierungen finden sich im Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) und in der Verordnung über die Bekanntgabe von Preisen (PBV). Aus Sicht der Konsumenten ist die Preistransparenz damit ausreichend geregelt.



NATIONALRAT

21.082 Zivilprozessordnung. Änderung

Nachdem das Parlament 2013 die Motion Birrer Heimo (13.3931) angenommen hat, legt der Bundesrat eine neue Revision der Zivilprozessordnung vor, um den kollektiven Rechtsschutz zu stärken. Die bestehende Verbandsklage soll ausgebaut werden und künftig auch die Geltendmachung von Ersatzansprüchen ermöglichen.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS empfiehlt, der Position der RK-N vom 18. Oktober 2024 zu folgen und nicht auf den Gesetzesentwurf über den kollektiven Rechtsschutz einzutreten.

Durch sein wissenschaftliches und journalistisches Engagement, durch zahlreiche Veranstaltungen oder auch durch die Vermarktung von Produkten setzt sich der TCS täglich für die Konsumenten ein. So führt er beispielsweise zahlreiche Vergleichstests durch, um seine Mitglieder und die breite Öffentlichkeit zu informieren. Transparente Informationen leisten einen Beitrag an die Entscheidungsfreiheit von Konsumentinnen und Konsumenten. In diesem Sinne lehnt der TCS den vorliegenden Entwurf zur Revision des kollektiven Rechtsschutzes ab, den der Nationalrat beraten wird. Der TCS begründet dies insbesondere mit dem hohen Risiko, dass dieser Gesetzesentwurf zu einem Missbrauch nach amerikanischem Vorbild (class action) führen könnte, d. h. hauptsächlich zu einer Verwendung dieses Instruments für den Verbraucherschutz für kommerzielle Zwecke.

Parlamentarische Vorstösse Kategorie IV (UVEK)

22.4388 Motion Schlatter – Einsatz von künstlich generiertem Lärm bei Elektroautos verbieten

Der Bundesrat wird beauftragt, den Einsatz von künstlichen Soundgeneratoren bei einer Geschwindigkeit über 20km/h gesetzlich zu verbieten.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion Schlatter ab. Aus Sicherheitsgründen sind Soundgeneratoren, auch bekannt als akustische Warnvorrichtungen (AVAS), von 0 bis 20 km/h für den TCS unbestritten. Sie verbessern die Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger und Velofahrer. Dabei gelten für Fahrzeuge mit Elektroantrieb dieselben Lärmgrenzwerte wie für Verbrennungsmotoren.

Ein Verbot von AVAS ab einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h wäre ein Swiss Finish und kaum mit internationalen Abkommen vereinbar. Die Schweiz hat sich gegenüber der EU zur gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsbewertungen verpflichtet. Fahrzeuge, die für den europäischen Markt zugelassen sind, müssen aufgrund dieses Abkommens auch in der Schweiz zugelassen werden.



22.4432 Motion Kutter – Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zur Anpassung der Eisenbahngesetzgebung vorzulegen, welche bei Bahnhöfen ein adäquates Veloparkier-Angebot sicherstellt, die Mitverantwortung der Bahnunternehmen für die Erstellung und den Betrieb solcher Anlagen regelt und die Mitfinanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gewährleistet

Stellungnahme des TCS:



Der TCS unterstützt die Motion Kutter. Der Vorstoss kann einen Beitrag an eine kohärente, multimodale und damit auch effiziente Mobilität leisten. Hingegen ist dem TCS ein Anliegen, dass die Motion keine negativen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel mit sich bringt, beispielsweise durch den Abbau von Parkflächen. Gerade der motorisierte Individualverkehr steht in Agglomerationen bereits unter hohem Druck, von einer weiteren Verschärfung ist deshalb abzusehen.

22.4463 Motion Reimann Lukas – Beseitigung preistreibender staatlicher Handelshemmnisse beim Neuwagenimport

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Zulassung von Fahrzeugen (Fzg.) dahingehend anzupassen, dass auch Bescheinigungen, die von Landesimporteuren, ausländischen Behörden oder Herstellern der betreffenden Fahrzeuge ausgestellt wurden, sogenannte EG-Übereinstimmungsbescheinigungen gleichgestellt werden, sofern sie die entsprechenden Informationen enthalten. Davon nicht betroffen sind Fahrzeuge, welche über ein eCoC verfügen.

Stellungnahme des TCS:



Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes lehnt der TCS die Motion Reimann ab. Für die Zulassung von Personenwagen sind bestimmte Standards (Typengenehmigung) oder eine Bescheinigung des Herstellers, dass das importierte Fahrzeug mit einer typgenehmigten Version übereinstimmt (EG-Übereinstimmungsbescheinigung) unerlässlich.

Gelingt es weder dem Verkäufer im Ausland noch dem Händler/Käufer in der Schweiz die Konformität mit den schweizerischen Vorschriften wahrheitsgemäss zu bescheinigen, kann man nicht einfach, «...vergleichbare Papiere z. B. aus der Türkei...» zulassen, wie die Begründung der Motion beschreibt. Fahrzeuge mit gleicher Handelsbezeichnung, die aber für einen anderen Markt gebaut wurden, erfüllen nicht zwingend dieselben technischen Anforderungen (siehe auch [Motion 18.3825](#)).



22.4473 Motion (Romano) Stadler – Für Studierende ein Generalabonnement gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Der Bundesrat wird beauftragt, einzugreifen, damit für alle Studierenden, die ein Vollzeitstudium in einer Einrichtung der nachobligatorischen Bildung absolvieren, bezüglich des Generalabonnements (GA) gleichwertige Bedingungen gelten, wie dies Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) den Transportunternehmen vorschreibt: «Sie sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen».

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die Motion (Romano) Stadler ab. Auch wenn der Bund im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Grundsätze zur Tarifstrukturierung vorschreibt, müssen Transportunternehmen weiterhin selbst die Tarife für die von Ihnen angebotenen Leistungen festlegen können. Alliance Swisspass rechtfertigt die Aufhebung des Studenten-GA für die 25 bis 30-jährigen damit, dass dieses Abonnement eine Alterskategorie ungleich behandle, da sie nur 25- bis 30-jährige an einer Universität oder Fachhochschule begünstigen würde.

Schliesslich weist der TCS darauf hin, dass die Kosten für die Bahnfahrten bereits jetzt mehrheitlich staatlich subventioniert werden.

Parlamentarische Initiativen 1. Phase

22.451 parlamentarische Initiative Pfister – Ein neues schlankes und wirksames CO2-Gesetz

Es sind die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen oder zu ändern für ein CO2 Gesetz mit folgenden Artikeln als Eckwerten:

1. Alle Treibhausgasemissionen auf Schweizer Staatsgebiet sowie Flüge, die in der Schweiz starten, werden gemäss dem Verursacherprinzip unabhängig ihrer Quelle gemäss ihrer Treibhausgaswirksamkeit mit einer Abgabe belegt.
2. Die Höhe der Abgabe wird periodisch angepasst, abhängig davon, ob sich die Emissionen entlang dem Absenkpfad entwickeln, der bis spätestens 2050 zur Klimaneutralität 2050 führen soll.
3. Die Einnahmen aus den Treibhausgasabgaben werden nach Abzug der Erfassungs- und Verwaltungskosten an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückerstattet.
4. Alle importierten Produkte werden gemäss den ihnen zugeordneten Emissionen (CO2 Fussabdruck inkl. Logistik) mit einem inländischen Abgabesatz belegt.

Stellungnahme des TCS:



Der TCS lehnt die parlamentarische Initiative Pfister ab. Er teilt damit die Beurteilung der Mehrheit der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREK-N). Der TCS hält zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen kompletten Systemwechsel in der Klimapolitik weder für mehrheitsfähig noch für angezeigt. Stattdessen sollen Erfahrungen mit dem per Januar 2025 geltenden revidierten CO2-Gesetz und den darin enthaltenen Massnahmen gesammelt werden. Und bereits für den Zeitraum 2031 bis 2040 ist der Bundesrat gemäss Klima- und Innovationsgesetz verpflichtet, neue Massnahmen zur Zielerreichung (Netto-Null-2050) vorzulegen. Im Rahmen dieser politischen Arbeiten besteht die Möglichkeit, neue Ansätze und Massnahmen zu prüfen und einzubringen.