

# Vorschau Wintersession 2007

## Nationalrat

**Kontakte:**  
**NR Markus Hutter, via Parlament**  
**Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)**

**Inhaltsverzeichnis****Wintersession 2007: 03. bis 21. Dezember 2007****Nationalrat**

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
05.028	Bundesratsgeschäft	Bahnreform 2. Zusatzbotschaft (19.12.07) <b>Abänderung</b>
05.408	Pa.IV. Stamm	Schwerverkehrsabgabe. Strafbarkeit Fehlmanipulation am Erfassungsgerät (Tripon) (21.12.07) <b>Zustimmung</b>
06.412	Pa.IV. Teuscher	Steuerliche Begünstigung für verbrauchsarme Fahrzeuge (behandlungsreifes Geschäft) <b>Ablehnung</b>
06.450	Pa.IV. Teuscher	Begrenzung von schweren Geländewagen (behandlungsreifes Geschäft) <b>Ablehnung</b>
06.3169	Mo. SR (Hess Hans)	Änderung der Verkehrsregelnverordnung betreffend die Beförderung von Kranzubehör (06.12.07) <b>Zustimmung</b>
07.054	Bundesratsgeschäft	Tunnelgebühren beim Grosse St. Bernhard. Nichterhebung der Mehrwertsteuer (11.12.07) <b>Zustimmung</b>
07.066	Bundesratsgeschäft	Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung Artikel 86 BV (06.12.07) <b>Zustimmung</b>
07.441	Pa.IV. Zisyadis	Keine diskriminierenden Autoversicherungsprämien aufgrund der Nationalität (behandlungsreifes Geschäft) <b>Ablehnung</b>
07.3161	Mo. SR (Jenny)	Beste Abgastechnologie für alle Dieselmotoren (06.12.07) <b>Abänderung</b>

**05.028 Bundesratsgeschäft****Bahnreform 2. Zusatzbotschaft**

- Vorhaben:** Mit dem Zusatzbericht vom 9. März 2007 hat der Bundesrat die ersten Teile der überarbeiteten Bahnreform 2 (05.028), welche das Parlament 2005 zurückgewiesen hat, erneut vorgelegt.
- Die Vorlage umfasst die wenig bestrittenen Elemente, namentlich die Revision des Sicherheitsdienstes, die Gleichstellung der Transportunternehmen sowie die Weiterentwicklung früherer Reformen. Im gleichen Zug werden die Erlasse des öffentlichen Verkehrs systematischer geordnet, indem für jeden der Bereiche Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr jeweils ein eigenes Gesetz geschaffen wird.
- Ziel:** Ein wichtiges Ziel der vorgeschlagenen Reform sind Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems.
- Antrag KVF-NR:** (21.08.07 / 16.10.07) Im Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (BGST) ist die Kommission mit 12 zu sieben Stimmen bei drei Enthaltungen dem Antrag des Bundesrats gefolgt, wonach sich die Aufgaben der Sicherheitsorgane der Transportunternehmen auf die Wahrung der Sicherheit der Reisenden und der transportierten Güter beschränken und somit keine Vollpolizei eingeführt werden soll. Der Sicherheitsdienst kann hingegen Personen anhalten, kontrollieren und wegweisen. Gegenstände konfiszieren und Personen der Polizei übergeben dürfen hingegen nur Angehörige der Transportpolizei, die von den kantonalen Behörden amtlich in Pflicht genommen werden.
- Weiter hat die Kommission beschlossen, dass die Transportunternehmen die Sicherheitsaufgaben privaten oder halbprivaten Organisationen übertragen dürfen. Die Bewaffnung regelt der Bundesrat. Die Übertragung voller polizeilicher Kompetenzen auf die Sicherheitsorgane lehnte die KVF ab.
- Mit 12 zu zehn Stimmen hiess die KVF die Aufbewahrung von Überwachungsdaten während 100 Tagen gut. Die Minderheit beantragt eine Verkürzung auf 30 Tage.
- Im Einklang mit dem Bundesrat entschied die KVF, dass die konzessionierten Transportunternehmen bei genügenden Reserven über ihren Gewinn frei verfügen können. Die Vorlage bringt insbesondere auch die Gleichbehandlung der Privatbahnen mit der SBB bei Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt, den Anträgen der KVF-NR zu folgen.

**05.408 Pa.Iv. Stamm Schwerverkehrsabgabe. Strafbarkeit Fehlmanipulation am Erfassungsgerät (Tripon)**

Antrag: Artikel 20 Absatz 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) sei durch die folgende Bestimmung zu ergänzen: Das einfache Falschdeklarieren des Anhängers im Erfassungsgerät (Tripon) ist straffrei.

Ziel: Lastwagenchauffeure sind verpflichtet, mitgeführte Anhänger im Erfassungsgerät für die LSVA (Tripon) einzutippen. Allerdings registriert das Gerät automatisch, dass ein Anhänger angehängt ist. Somit kann die Oberzolldirektion (OZD) die LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) trotz allfälliger Fehlmanipulation des Chauffeurs erheben. Eine zusätzliche Kontrolle ist ausserdem durch die Registrierung der Fahrzeuge an einer Kontrollstelle auf dem Schweizer Autobahnnetz (total 13 Stationen) möglich.

In einzelnen Kantonen werden Bussen von mindestens hundert Franken ausgesprochen, wenn das Tripon-Gerät fehlerhafte Angaben enthält. Damit verbunden sind aufwändige Verfahren. Gerichtsinstanzen in anderen Kantonen haben hingegen bei gleichem Sachverhalt den Straftatbestand negiert. Es besteht somit Rechtsunsicherheit in der Frage, ob das fehlerhafte Eintippen bei sonst ordnungsgemäsem Verhalten überhaupt strafbar sei.

Die Pa.Iv. hat zum Ziel, beim vorliegenden Sachverhalt die Rechtssicherheit zu schaffen sowie aufwändige Untersuchungsverfahren zu vermeiden.

KVF-NR: (22.11.05) Die Kommission gibt der Pa.Iv. Folge.

KVF-SR: (03.02.06) Die Kommission stimmt der Pa.Iv. zu.

Stellungnahme BR: (22.11.06) Gemäss Bundesrat schießt die mit der Pa.Iv. vorgeschlagene Gesetzesänderung am Ziel vorbei: Sie befreit faktisch jede Falschdeklaration – auch die vorsätzliche – von der Strafe.

Mit der alleinigen Zuständigkeit der Zollverwaltung für die Verfolgung und Beurteilung von Widerhandlungen ist gewährleistet, dass die Strafbestimmungen schweizweit einheitlich angewendet werden. Dies gilt seit 2007 vor allem auch für die Anwendung des Opportunitätsprinzips gemäss Artikel 52 des revidierten Strafgesetzbuchs.

Nach diesem Prinzip ist die Zollverwaltung gehalten, von einer Strafverfolgung abzusehen, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind. Dies gilt auch für Fälle, für die mit der Pa.Iv. Stamm die Straffreiheit verlangt wird. In Zukunft sollen solche Handlungen von der Zollverwaltung gestützt auf das Opportunitätsprinzip in der Regel nicht mehr geahndet werden. Eine Ergänzung des SVAG erübrigt sich deshalb.

Antrag KVF-NR: (30.01.07) Die Kommission hat das Anliegen der Pa.Iv. aufgenommen und Artikel 20 SVAG mit einem neuen Absatz 1a derart ergänzt, dass künftig das fahrlässige Nichtdeklarieren des Anhängers am ordnungsgemäss funktionierenden Erfassungsgerät straffrei bleibt.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS kann sich mit der von der KVF-NR gemachten Ergänzung im SVAG einverstanden erklären.

**06.412 Pa.Iv. Teuscher Steuerliche Begünstigung für verbrauchsarme Fahrzeuge**

**Antrag:** Das Parlament soll gesetzliche Grundlagen ausarbeiten, damit die Automobilsteuer auf Bundesebene zur Förderung von energieeffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen beiträgt. Der Ausgestaltung der Automobilsteuer ist ein Bonus-Malus-System zugrunde zu legen. Der Bund legt die Höhe der Steuer für alle Fahrzeugtypen fest. Er berücksichtigt dabei die Energieeffizienz, den Schadstoffausstoss inklusive Feinstaub und weitere ökologische Kriterien wie z.B. Lärm. Die Kriterien müssen regelmässig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

**Ziel:** Differenzierung der Importsteuer auf Automobilen in Richtung stärkerer Gewichtung ökologischer Kriterien.

**Antrag UREK-NR:** (05.09.06) Die Kommission gibt der Vorlage mit 14 zu acht Stimmen bei einer Enthaltung keine Folge – unter anderem deshalb nicht, weil die Kommissionsmehrheit das Anliegen in der Standesinitiative (05.309 Kanton Bern) „Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ bündeln möchte.

Die Pa.Iv. Teuscher geht in die gleiche Richtung wie diese Standesinitiative, ist aber allgemeiner formuliert. Auch sie möchte über ein Bonus-Malus-System der Automobilsteuer energieeffiziente und umweltfreundliche Fahrzeuge fördern. Dabei sollen der Schadstoffausstoss inklusive Feinstaub und der Lärm berücksichtigt werden.

**Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt im Sinne der UREK-NR, der Pa.Iv. keine Folge zu geben.

**strasseschweiz** widersetzt sich einem Bonus-Malus-System bei der Automobilsteuer, das deren Ökologisierung zum Ziel hat, nicht a priori. Allerdings müssen die (ökologischen) Kriterien, die diesem System zu Grunde liegen, klar überprüfbar (will heissen genau messbar) sowie praxistauglich sein und mit den direkt betroffenen Kreisen, namentlich den Automobilimporteuren, in einem transparenten Prozess ausgearbeitet werden.

Am allerwichtigsten allerdings ist, dass das Bonus-Malus-System haushaltneutral ausgestaltet wird und unter keinen Umständen zu neuen Steuereinnahmen für den Bund führt.

**06.450 Pa.IV. Teuscher Begrenzung von schweren Geländewagen**

- Antrag:** Es sind gesetzliche Grundlagen auszuarbeiten, damit Personenwagen mit einem sehr hohen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer nur aus wichtigen Gründen und mit einer Sonderbewilligung zugelassen werden. Dazu sind CO<sub>2</sub>-Grenzwerte festzulegen. Für die vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmung oder im Ausland zugelassenen Personenwagen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss über den Grenzwerten liegen, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 Stundenkilometer (km/h).
- Ziel:** Aus Klimaschutzgründen sollen möglichst wenig schwere Geländewagen verkauft werden.
- Antrag UREK-NR:** (12.02.07) Mit zwölf gegen eine Stimme bei vier Enthaltungen lehnt die Kommission ein Verbot für schwere Geländewagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss ab. Grund: Nicht zweckmässig; internationale Handelsverträge würden damit verletzt. Einschränkende Massnahmen sollten nicht auf den Fahrzeugtypen, sondern auf Häufigkeit des Gebrauchs abzielen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS beantragt ebenfalls, der Pa.IV. keine Folge zu geben, und kann sich grundsätzlich der Meinung der Kommissionsmehrheit anschliessen.
- Angesichts der weltweit besten CO<sub>2</sub>-Effizienz der schweizerischen Volkswirtschaft (gemessen am freigesetzten Kohlendioxid pro Einheit Bruttoinlandprodukt) hat die weitere Reduktion von Treibhausgasen hierzulande mit Massnahmen zu erfolgen, die auf den drei Säulen Freiwilligkeit, Ausnutzung des technischen Reduktionspotentials und kosteneffiziente Emissionsverringerungen in Entwicklungs- und Schwellenländern abstellen.
- Insbesondere die Vorschriften über das Emissionsverhalten von Fahrzeugen beziehungsweise über die Anwendung neuer schadstoffreduzierender Technologien bei Motorfahrzeugen müssen international abgestimmt sein und haben sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung zu orientieren. Überhastete Alleingänge sind zu vermeiden. Hingegen können die fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge von der Schweiz durchaus übernommen werden. Es sollen insbesondere keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen.
- Das Festlegen von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Personenwagen im Alleingang zu den EU-Staaten ist aufgrund der bereits ergriffenen und in Planung befindlichen Massnahmen überflüssig.
- Die Einsatzmöglichkeiten von geländetauglichen Fahrzeugen sind vielfältig und hinsichtlich Leistungs- und Raumangebot vorteilhaft. Entsprechend werden diese Fahrzeuge von den Verkehrsteilnehmern insbesondere in Landwirtschaft, Gewerbe, Familie sowie Freizeit und Sport genutzt. Das faktische Verbot von schweren Geländewagen bzw. deren Tempobeschränkung auf 80 km/h wäre ein massiver Eingriff des Staates in den freien Markt.

**06.3169 Mo. SR (Hess Hans)****Änderung der Verkehrsregelverordnung  
betreffend die Beförderung von Kranzubehör**

- Antrag:** Der Bundesrat soll die Verkehrsregelverordnung (VRV) betreffend die Beförderung eines unteilbaren Gutes entsprechend anpassen respektive präzisieren, damit Kranzubehör künftig ohne unnötige Zusatztransporte befördert werden kann. Insbesondere ist das schweizerische Recht mit dem europäischen Recht zu harmonisieren.
- Ziel:** Reduzierung der Lastwagenfahrten beim Transport von Kranzubehör.
- Stellungnahme BR:** (29.11.06) Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.
- Es gibt keinen plausiblen Grund, die vorgeschlagene Ausnahme von den Gewichts- und Achslastbestimmungen auf Kranzubehör zu beschränken. Im Sinne der Gleichbehandlung müssten auch andere Ausnahmen für teilbare Güter bewilligt werden, beispielsweise für den Transport mehrerer vorgefertigter Beton- oder Holzelemente für den Hausbau, usw.
- Mit einer Verminderung der Zahl der Transporte durch eine Erhöhung der Gesamtgewichte und Achslasten ginge eine höhere Belastung der Strasseninfrastruktur einher, die schliesslich zu höheren Sanierungskosten und kürzeren Sanierungsintervallen führt.
- Gemäss einer Anhörung der Kantone und interessierten Organisation im Jahr 2006 in gleicher Sache findet eine Aufweichung der geltenden Gewichtslimiten durch weitere Ausnahmen keinen Rückhalt.
- Beschluss SR:** (21.03.07) Der Ständerat heisst die Motion mit 20 zu neun Stimmen gut.
- Antrag KVF-NR:** (05.11.07) Die Kommission unterstützt das Anliegen des Ständerates mit elf zu neun Stimmen bei einer Enthaltung.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, dem Ständerat zu folgen und die Motion anzunehmen. Es wird dabei insbesondere auf die Begründung des Motionärs verwiesen:
- Im Strassenverkehrsrecht sind die maximal zulässigen Fahrzeuggesamtgewichte definiert. Das maximale Gesamtgewicht darf nur mit Sonderbewilligung und bei unteilbarem Transportgut überschritten werden. Da das Kranzubehör (z.B. Ballast) in der Schweiz als teilbares Transportgut gilt, muss es deshalb in Komponenten aufgeteilt werden, damit der Transport das zulässige maximale Gesamtgewicht von 34 Tonnen bzw. 40 Tonnen nicht überschreitet.
- Dies führt dazu, dass beispielsweise bei einem 350 Tonnen Kran das Kranzubehör (ca. 120 Tonnen) mit fünf bis sechs Lastwagen zusätzlich transportiert werden muss. Aufgrund des Gewichts und der Achslasten eines mobilen Krans muss mit der heutigen Praxis eine Sonderbewilligung beantragt werden. Aus technischer Sicht spricht nichts dagegen, diese im gleichen Ausmass zugleich für den Kranzubehörtransport auszustellen. Dadurch wird die Anzahl Fahrten erheblich reduziert, was durchaus im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik wäre.

**07.054 Bundesratsgeschäft Tunnelgebühren beim Grossen St. Bernhard. Nichterhebung der Mehrwertsteuer**

**Vorhaben:** Die Tunnelgebühren für die Durchfahrt durch den Grossen St. Bernhard unterstehen seit dem 1. Januar 2003 in Italien der Mehrwertsteuer, während sie in der Schweiz von der Mehrwertsteuer ausgenommen sind. In einem bilateralen Abkommen soll festgelegt werden, dass beide Staaten auf die Erhebung der Mehrwertsteuer verzichten.

Das Abkommen wurde am 29. September 2006 vom Bundesrat gutgeheissen und am 31. Oktober 2006 in Rom unterzeichnet.

**Ziel:** Mit dem Verzicht auf die Mehrwertsteuer durch Italien sollen die bestehenden Preisunterschiede bei der Durchfahrt durch den Grossen St. Bernhard-Tunnel bereinigt und die daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen eliminiert werden.

**Antrag WAK-NR:** (29.10.07) Eintreten.

**Kommentar:** Der Tunnel unter dem Grossen St. Bernhard ist insofern ein Spezialfall, als er der einzige privat betriebene Strassentunnel in der Schweiz ist, der über die schweizerische Landesgrenze hinausgeht und bei dem für die Durchfahrt Gebühren erhoben werden. Seit dem Verzicht auf die Erhebung der Mehrwertsteuer durch die Eidgenössische Steuerverwaltung (1995) besteht eine langjährige Verwaltungspraxis, die nicht ohne zwingenden Grund geändert werden soll.

Die Steuerbefreiung der Tunnelgebühren auf beiden Seiten verhindert Wettbewerbsverzerrungen und damit ungleiche Kosten für Benutzer und Benutzerinnen des Strassentunnels, insbesondere bei Abonnementen. Da die Mehrwertsteuersätze in den beiden Ländern unterschiedlich hoch sind (I: 20%, CH: 7,6%), wären selbst bei einer Unterstellung der Tunnelgebühren unter die Mehrwertsteuer in beiden Ländern die Preise für die Durchfahrt von Italien in die Schweiz höher als in der Gegenrichtung.

**strasseschweiz** empfiehlt Zustimmung zum vorliegenden Staatsvertrag mit Italien.

**07.066 Bundesratsgeschäft****Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung Artikel 86 BV**

- Vorhaben:** Mit der Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung wird die Grundlage für eine neue Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr geschaffen. Die Spezialfinanzierung soll mit den Mineralölsteuererträgen auf Flugtreibstoffen alimentiert werden.
- Die neue Regelung sieht vor, dass 50 Prozent der Mineralölsteuern und 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags auf Flugtreibstoffen in die neue Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) fliessen.
- Aus der neuen SFLV werden teilweise wiederkehrende Ausgaben für die Luftfahrt beglichen, die heute aus den allgemeinen Bundesmitteln bezahlt werden. Daneben sollen neue Subventionstatbestände geschaffen und der SFLV belastet werden.
- Grundsätzlich sollen die Mittel aus der SFLV schwergewichtig für Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr eingesetzt werden. Daneben sollen sie für Umweltschutzmassnahmen und den Schutz vor Angriffen verwendet werden.
- Ziel:** Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen direkt zugunsten der Luftfahrt verwendet werden können.
- Antrag KVF-NR:** (05.11.07) Die Kommission lehnt die Vorlage mit zehn zu neun Stimmen ab, weil sie insbesondere für den Lärmschutz mehr Mittel möchte.
- Kommentar:** **strasseschweiz** erklärt sich damit einverstanden, dass die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen (rund 60 Millionen Franken pro Jahr) dem Luftverkehr zugute kommen sollen. Dies ist sowohl sach- als auch verursachergerecht.
- Mit der Schaffung der SFLV vermindern sich die zweckgebundenen Strasseneinnahmen um den in die neue Spezialfinanzierung fliessenden Betrag von 44 Millionen Franken.
- strasseschweiz** empfiehlt Zustimmung zur Vorlage des Bundesrats.

**07.441 Pa.Iv. Zisyadis****Keine diskriminierenden Autoversicherungsprämien aufgrund der Nationalität**

- Antrag: Durch eine Gesetzesänderung soll die Diskriminierung aufgrund der Nationalität in der Risikoberechnung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung verboten werden.
- Ziel: Mehrere Schweizer Versicherungsgesellschaften verfügen über unterschiedliche Tarife für die gleiche Versicherungsdeckung, abgestuft nach dem Kriterium der Staatsbürgerschaft. Diese absichtliche Diskriminierung ist ein für allemal zu beiseitigen, damit die Gleichheit im Bereich der Haftpflichtversicherung hergestellt wird.
- Antrag WAK-NR: (29.10.07) Die Kommission hat der Initiative mit 12 zu neun Stimmen bei einer Enthaltung keine Folge gegeben. Die Mehrheit der Kommission begründet ihren Entscheid damit, dass mit dem Entscheid für einen freien Wettbewerb bei den Autoversicherungen die Differenzierung der Prämien nach Risikogruppen unumgänglich ist. Sie ist im Übrigen der Meinung, dass keine Diskriminierung bestehe, solange Differenzierungen nach Massgabe der anerkannten Regeln der Versicherungstechnik und nach objektiven Risikomerkmale festgelegt werden. Die Minderheit ist demgegenüber überzeugt, dass die Praxis der Versicherer diskriminierend ist.
- Kommentar: **strasseschweiz** begrüsst grundsätzlich eine Prämienfestlegung nach Verursacherprinzip. Der Verband empfiehlt die Ablehnung der Pa.Iv.

**07.3161 Mo. SR (Jenny)****Beste Abgastechnologie für alle Dieselmotoren**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt dafür zu sorgen, dass alle Dieselmotoren mit den besten verfügbaren Technologien zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden ausgerüstet sind (z.B. Partikelfilter/DeNOx-Systeme).
- Dieses Ziel soll mit praxistauglichen Übergangs-Vorschriften und/oder Anreizsystemen bis zum Jahr 2010 realisiert werden.
- Ziel: Zügiges Handeln bei der Reduktion der Partikelemissionen, allenfalls (für nicht grenzüberschreitende Fahrzeuge) auch im Alleingang gegenüber der EU.
- Stellungnahme BR: (30.05.07): Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
- Beschluss SR (31.06.07): Annahme
- Antrag UREK-NR: (23.10.07) Die Kommission beantragt mit 20 Stimmen bei einer Enthaltung, die Motion in einer abgeänderten Form anzunehmen. Das Ziel soll neu EU-konform sein und bis zum Jahr 2013 und nicht 2010 realisiert werden.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Zustimmung der abgeänderten Motion gemäss Antrag der UREK-N, andernfalls die Ablehnung der Motion.
- Emissionsvorschriften sind notwendig zur weiteren Optimierung der Verbrennungsmotoren. Deren Verschärfung mittels gesetzlicher Vorgaben hat sich grundsätzlich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung zu orientieren.
- Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, welche die Schweiz international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. In diesem Sinne steht **strasseschweiz** einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber, lehnt jedoch den Erlass von Vorschriften ausserhalb des EU-Rechts ab.