

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Maurer, Ueli (svp/udc) BR EFD / CF DFF</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenverkehr, 2016 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

MOTION  
DATUM: 12.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2015 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) die **Implementierung des Abfertigungsverfahrens Transito auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda**. Transito sei in Basel-Weil am Rhein sehr erfolgreich, es habe die Stautunden am Grenzübergang deutlich reduziert. In Chiasso-Brogeda sei das Abfertigungsverfahren deshalb ebenfalls einzuführen. Der Bundesrat beantragte im November 2015 die Ablehnung der Motion und begründete dies mit der fehlenden Unterstützung Italiens. Die Einführung von Transito sei mit Italien abgesprochen worden, doch sei seit 2006 von Italien nie eine Genehmigung des Projekts eingegangen, noch hätte Italien seinen Anteil von CHF 35 Mio. an den Gesamtkosten von rund CHF 45 Mio. zugesagt, um die baulich notwendigen Massnahmen am Grenzübergang zu finanzieren. Der Bund beobachte die Situation in Chiasso-Brogeda seit Jahren, sei aber zum Schluss gekommen, dass wegen der rückläufigen Zahl der Lastwagen momentan kein Handlungsbedarf gegeben sei. Bundesrat Maurer erklärte im Mai 2017 im Nationalrat erneut, dass der Ball bei Italien liege. Der Nationalrat nahm die Motion dennoch mit 137 gegen 52 Stimmen (1 Enthaltung) an. Der Ständerat behandelte das Geschäft im Dezember 2017 und nahm die Motion ebenfalls an: Mit 29 gegen 12 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

MOTION  
DATUM: 27.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2015 von Ständerat Erich Ettl (cvp, OW) eingereichte Motion richtete sich gegen eine **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern**. Im Rahmen der FABI war 2014 der steuerliche Fahrkostenabzug auf CHF 3000 plafoniert worden. Um den Fahrkostenabzug war in der FABI-Debatte heftig gekämpft worden, doch mit der Annahme der FABI-Vorlage durch das Stimmvolk im Februar 2014 galt ein maximaler Fahrkostenabzug von CHF 3000. Im Sinne einer Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen plante die Eidgenössische Steuerverwaltung eine Praxisänderung, die den maximalen Fahrkostenabzug auch für Inhaber von Geschäftsfahrzeugen berücksichtigt. Weil zwischen Arbeitsweg und Aussendienst unterschieden wird, steigt gemäss Ettl der administrative Aufwand für Arbeitgeber und -nehmer übermässig an. Weil die Fahrkosten, die CHF 3000 übersteigen, den Arbeitnehmern mit Geschäftsfahrzeug neu als Einkommen angerechnet werden, droht diesen zudem eine höhere Steuerrechnung. Motion Ettl fordert den Bundesrat auf, die Steuerverwaltung anzuweisen, diese Praxis nicht umzusetzen. Am 3. März 2016 nahm sich der Ständerat der Motion an. Ein Ordnungsantrag von Claude Hêche (sp, JU) wollte die Motion an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben zurückweisen. Der Ordnungsantrag Hêche wurde bei 21 zu 21 Stimmen mit dem Stichentscheid des Präsidenten Comte (fdp, NE) angenommen. Am 27. September 2016 kam die kleine Kammer auf das Geschäft zurück. Die Kommission empfahl dem Rat mit 6 zu 5 Stimmen die Ablehnung der Motion mit der Begründung, die Gleichbehandlung der Steuerpflichtigen sei mit der neuen Praxis gewährleistet und der Aufwand zu bewältigen. Bundesrat Maurer stiess ins selbe Horn und betonte, es sei ausgiebig nach der einfachsten Lösung gesucht worden und die Annahme der Motion führe kaum zu einer weniger aufwändigen Praxis. Trotzdem folgte der Rat der Minderheit Wicki (fdp, NW) und nahm die Motion bei 3 Enthaltungen mit 19 zu 18 Stimmen an.<sup>2</sup>

MOTION  
DATUM: 27.02.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2017 behandelte der Nationalrat die Motion Ettl (cvp, OW). Der Motionär hatte in der im Rahmen von FABI in Kraft getretenen Beschränkung des Fahrkostenabzugs eine **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern** ausgemacht, die er mittels Motion aufheben wollte. Der Ständerat hatte die Motion im September 2016 angenommen. Die nationalrätliche Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK-NR) beantragte ihrem Rat, eine abgeänderte Fassung der Motion anzunehmen. Diese Fassung sah vor, dass der Bundesrat gesetzliche Änderungen vorschlagen würde, damit auf Verwaltungsstufe ein Einkommensteil für die Nutzung des Geschäftsfahrzeugs für den Arbeitsweg mit den 9,6

Prozent des Fahrzeugkaufpreises für die private Nutzung des Geschäftsfahrzeugs mitabgegolten werden kann. Die vorgeschlagene Lösung soll erreichen, dass der administrative Aufwand für KMU und die steuerliche Belastung für Inhaber eines Geschäftsfahrzeugs entscheidend kleiner würde. Eine Kommissionsminderheit Birrer-Heimo (sp, LU) beantragte dem Rat die Ablehnung der Motion und berief sich dabei auf den Volkswillen, der in der Abstimmung über FABL eine Begrenzung des Pendlerabzugs für alle Steuerpflichtigen gleichermaßen zum Ausdruck gebracht habe. Wie schon in der Debatte im Ständerat versuchte auch Finanzminister Maurer, den Rat zur Ablehnung der Motion zu bewegen. Mit 121 Stimmen aus den bürgerlichen Fraktionen gegen 57 Stimmen von SP, Grünen und GLP (bei 6 Enthaltungen) nahm der Rat jedoch die Fassung seiner WAK an.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) forderte, dass für sämtliche **Wartungs- und Betriebskosten** im Zusammenhang mit dem **LSVA-Erfassungsgerät** nicht wie heute der Fahrzeughalter, sondern der Bund aufkommen müsse. Im März 2018 kam die Motion in den Nationalrat. Bundesrat Maurer, der ein Nullsummenspiel ausmachte und erklärte, was der Bund durch die Übernahme der Wartungskosten weniger aus der LSVA einnehme, fehle dann beim Strassenunterhalt, musste sich von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) belehren lassen, dass die LSVA-Mittel zur Bahn flössen und nicht in den Strassenunterhalt. Die Motion wurde dennoch mit 66 zu 124 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 29.05.2018  
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat hatte im Mai 2018 über die Motion der KVF-SR betreffend die **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern** zu entscheiden. Eine Mehrheit der KVF-NR beantragte, dem Ständerat zu folgen und die Motion anzunehmen. Eine Minderheit Birrer-Heimo (sp, LU) wollte die Motion hingegen ablehnen, da sie «zu gravierenden Verzerrungen und zu nichtnachvollziehbaren unterschiedlichen Steuerbelastungen» führe und das Gebot der Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen verletze. Auch Bundesrat Maurer bat im Rat darum, das Geschäft «schicklich zu beerdigen». Mit der gegenwärtigen Lösung sei der administrative Aufwand bereits etwas verkleinert und das System habe sich so schon eingespielt. Mit der Motion würden nur neue Ungerechtigkeiten geschaffen. Diese Bedenken teilten nur die SP, die Grünen, die Grünliberalen und einzelne Stimmende aus der CVP: Mit 117 zu 65 Stimmen (1 Enthaltung) nahm der Nationalrat die Motion an.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** zwecks Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette wurde in der Wintersession 2019 im Ständerat traktandiert. Der Erstrat folgte der Empfehlung seiner Kommission und nahm, nachdem sowohl Kommissionssprecher Stefan Engler (cvp, GR) wie auch Bundesrat Ueli Maurer dem Rat versichert hatten, es gebe keine Datenschutzproblematik in der vorliegenden Regelung, die Vorlage mit 39 gegen 2 Stimmen (ohne Enthaltungen) an. Zudem schrieb der Ständerat die Motion KVF-SR für die Einführung einer elektronischen Vignette (Mo. 16.3009) ab, welche im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassenfonds im März bzw. Juni 2016 angenommen worden war und welche gemäss Regierung mit der nun behandelten bundesrätlichen Vorlage erfüllt sei.<sup>6</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 beugte sich der Ständerat ein zweites Mal über die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur **Einführung der E-Vignette**. Nach dieser Debatte bestanden noch immer zwei Differenzen zum Nationalrat. Die erste Differenz wurde mit der Zustimmung zu einem Minderheitsantrag Herzog (sp, BS) aufrecht erhalten. Durch diesen beschloss der Ständerat, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Auch Bundesrat Maurer sprach sich in der Debatte für diesen Minderheitsantrag aus, resultierte durch diesen doch eine Einsparung von CHF 8 Mio. pro Jahr. Die zweite Differenz betraf die Kontrollen zur Durchsetzung der Abgabe. Hier schlug die kleine Kammer vor, dass die Kantone selber entscheiden können, ob sie nebst mobilen Geräten auch feste Anlagen für die automatisierten Kontrollen einsetzen wollen. Mit diesen Differenzen ging das Geschäft zurück an den Nationalrat.<sup>7</sup>

1) AB NR, 2017, S. 714 f.; AB SR, 2017, S. 957 ff.  
2) AB SR, 2016, S. 75 ff.; AB SR, 2016, S. 809 ff.  
3) AB NR, 2017, S. 15 ff.

- 4) AB NR, 2018, S. 216 f.
- 5) AB NR, 2018, S. 627 f.
- 6) AB SR, 2019, S. 1190 ff.; CdT, NZZ, 18.12.19
- 7) AB SR, 2020, S. 1214 f.