



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2019 • Neunte Sitzung • 18.06.19 • 08h15 • 18.3420
Conseil des Etats • Session d'été 2019 • Neuvième séance • 18.06.19 • 08h15 • 18.3420



18.3420

Motion Bourgeois Jacques. Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie

Motion Bourgeois Jacques. Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 28.09.18

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 18.06.19

Le président (Fournier Jean-René, président): Vous avez reçu un rapport écrit de la commission. La commission et le Conseil fédéral proposent l'adoption de la motion.

Janiak Claude (S, BL), für die Kommission: Ich kann mich bei diesem Geschäft relativ kurz fassen. Die Motion des Nationalrates, eingereicht von Nationalrat Bourgeois, will den Bundesrat beauftragen, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass das Gewicht elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie kompensiert wird.

Der Nationalrat hat dieser Motion im September 2018 ohne Gegenstimme zugestimmt. In unserer Kommission hat der Bundesrat ausführen lassen, dass er die Motion als eine schlaue Massnahme zur Förderung der Elektromobilität in einem sehr sensiblen Bereich betrachte – sensibel deshalb, weil solche Lastwagen häufig in Städten und Agglomerationen verkehren, wo die Frage der Verträglichkeit besonders dringlich ist. Es ist vorgesehen, hier diesbezüglich auf die Praxis der EU einzuschwenken. Das heisst, dass Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie grundsätzlich bei diesen 3,5 Tonnen belassen werden, aber um das Batteriegewicht bis zu einem Maximalgewicht von 4,25 Tonnen aufgelastet werden dürfen – "auflasten" sagt man dem.

Die Kommission hat sich diesen Überlegungen angeschlossen und beantragt Ihnen einstimmig, die Motion anzunehmen. Die EU-Tauglichkeit war noch ein Thema, aber die ist, glaube ich, unbestritten, so, wie das in der Kommission ausgeführt worden ist.

Français Olivier (RL, VD): Le traitement de cette motion a été relativement rapide – je dirai même très, très rapide – au sein de notre commission. Votre serviteur est le seul à avoir pris la parole pour soutenir la motion. On aurait dû aller un petit peu plus loin dans les réflexions.

Il est clair qu'équiper les véhicules de catégorie 3,5 tonnes de batteries électriques contribue à diminuer la pollution engendrée par les systèmes de propulsion de ces véhicules. On peut se poser la question de savoir si des véhicules équipés d'autres technologies, par exemple de moteurs à hydrogène ou de moteurs utilisant d'autres techniques de propulsion, ne devraient pas également figurer dans la catégorie de véhicules visés par la motion.

Aussi, je pose la question à Madame la conseillère fédérale Sommaruga: ne conviendrait-il pas que, à terme, le Conseil fédéral élargisse le champ des véhicules dont le poids pourrait faire l'objet d'une compensation et ne se limite pas à la solution, peut-être un peu réductrice, préconisée dans la motion? C'est avec plaisir que j'écouterai votre réponse.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie haben es gesehen, der Bundesrat ist bereit, diese Motion anzunehmen. Das haben der Nationalrat und jetzt auch Ihre Kommission Ihnen so empfohlen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2019 • Neunte Sitzung • 18.06.19 • 08h15 • 18.3420
Conseil des Etats • Session d'été 2019 • Neuvième séance • 18.06.19 • 08h15 • 18.3420



AB 2019 S 468 / BO 2019 E 468

Es ist in der Tat so, dass es eine sinnvolle und auch wirksame Massnahme zur Förderung der Elektromobilität und damit natürlich auch zum Erreichen der Klimaziele sein kann, wenn man hier die bisher geltende Grenze von 3,5 Tonnen Gesamtgewicht etwas aufweicht, aber eben nicht allgemein, sondern dort, wo es aus technologischen Überlegungen Sinn macht. Das heisst konkret: Lieferwagen mit alternativem Antrieb dürfen mehr als 3,5 Tonnen Gesamtmasse haben und dürfen trotzdem mit einem Führerausweis der Kategorie B gefahren werden, sofern das im nationalen Recht vorgesehen ist; allerdings darf die Nutzlast nicht erhöht werden. Zu Ihrer Frage, Herr Ständerat Français, kann man genau das auch festhalten: Im Sinne von alternativen Antrieben müssen wir eine gewisse Flexibilität haben, aber das soll nicht einfach zu einer kalten Erhöhung der Nutzlast führen. Diese Differenzierung müssen wir schon machen, und da haben wir, glaube ich, auch keine Differenz. Ich möchte Ihnen nun aber schon auch sagen, wie genau die Motion umgesetzt wird, das müssen wir schon noch prüfen. Zum Beispiel müssen wir festlegen, in welche Fahrzeugkategorien diese schwereren Fahrzeuge dannzumal fallen sollen, denn die 3,5-Tonnen-Limite ist international anerkannt, und es gibt dazu zahlreiche Vorschriften, Einschränkungen und Rahmenbedingungen. Wir müssen auch die Sicherheitsanforderungen noch einmal gut anschauen, die an dieses Gewicht geknüpft werden. Denn bei einer Vollbremsung spielt es dann keine Rolle, ob das Mehrgewicht von einer Batterie kommt oder einfach davon, dass man die Nutzlast erhöht hat. Das heisst, die Fahrzeuge müssen auch sämtliche Sicherheitsanforderungen ihrer Gewichtsklasse erfüllen. Die Massnahmen zum Klimaschutz dürfen ja dann nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen. Aber das sind Umsetzungsfragen, die wir prüfen werden.

In diesem Sinne werden wir die Annahme der Motion unterstützen. Es sind wichtige Möglichkeiten, um hier eben auch im Verkehr und gerade auch im Verkehr der "3,5-Tönner" Verbesserungen hinzukriegen. Wie Herr Ständerat Français gesagt hat, können wir uns jetzt nicht ausschliesslich auf Batterien konzentrieren, sondern müssen einfach im Sinne einer Veränderung, von Anpassungen an solche neuen technischen Möglichkeiten auch die nötige Flexibilität zeigen.

Angenommen – Adopté