



Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

E-Mail: svg@astra.admin.ch

Egerkingen, 09. November 2010

Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die auto-partei.ch dankt Ihnen für die Möglichkeit zur oben erwähnten Vorlage wie folgt Stellung nehmen zu können:

I. Verfassungsmässigkeit

Art. 82, Abs 3, BV

Aus den Erläuterungen (Art. 1.2.1) geht hervor, dass das UVEK die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen u. a. aus Art. 39, Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes ableitet.

Die auto-partei.ch bestreitet, dass diese Grundlage ausreichend ist. Sollte diese genügen, wäre es ein Leichtes, alles und jedes zu verbieten oder einzuschränken, was Emissionen verursacht.

Zudem ist anzunehmen, dass für die Abgabe von Umweltzonen-Vignetten Gebühren erhoben werden. Dies steht allerdings im klaren Widerspruch zu Art. 82, Abs 3 der Bundesverfassung, der wie folgt lautet:

„Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.“

Das heisst, dass Umweltzonen nicht mit einer einfachen bundesrätlichen Verordnung eingeführt werden können. Dies würde einen klaren Verfassungsbruch darstellen. Es bräuchte dazu mindestens einen Beschluss der vereinigten Bundesversammlung. Ein solcher könnte aber höchstens als Provisorium dienen, bevor ein entsprechender Verfassungs-Artikel geschaffen würde. Dies, weil Ausnahmen von Art. 82, Abs 3 BV ebenfalls in der Verfassung festgeschrieben sind:

„Art. 85 Schwerverkehrsabgabe

1 Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.“

Art. 86 Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben

2 Er erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen.“

In Logik und Konsequenz dieser Konstellation braucht auch die Einrichtung von Umweltzonen einen entsprechenden Artikel in der Bundesverfassung.

Art. 27, BV

Die Zuteilung der Umweltzonen-Vignetten beruht auf den Emissionskategorien. Als unterste Stufe wird dabei die „Euro-1-Norm“ herangezogen. Diese Norm wird nur von Benzin-Fahrzeugen erfüllt, welche ab 1. Januar 1993 in Verkehr gesetzt wurden.

Lässt sich die Emissionskategorie nicht ermitteln, gilt gemäss Anhang 2 zur Verordnung das 1. Inverkehrsetzungs-Datum, welches auf den 1.10.1987 festgelegt wurde.

Daraus leitet sich zwingend ab, dass Besitzer, dessen Fahrzeug die Euro-1-Norm nicht erfüllt, bzw. vor dem 1.10.1987 in Verkehr gesetzt wurde, keine Umweltzonen-Vignette erhalten können.

Dies stellt eine krasse Diskriminierung dar. Insbesondere Besitzer von Veteranen-Fahrzeugen, werden vom Befahren der Umweltzonen ausgeschlossen.

Gemäss Erläuterungen werden bestimmte Fahrzeug-Kategorien vom Signal „Umweltzone“ ausgenommen. Explizit werden aber Bewohner und Gewerbetreibende nicht ausgenommen. Das heisst, dass dermassen Betroffene, sollten sie ein Fahrzeug besitzen, für welches keine Umweltzonen-Vignette erworben werden kann, nicht einmal mehr zu ihrem Domizil fahren dürfen. Dies widerspricht einem klaren Grundrecht.

Bezüglich der Gewerbetreibenden macht die auto-partei.ch auf Art. 27 BV aufmerksam, der wie folgt lautet:

„Art. 27 Wirtschaftsfreiheit

1 Die Wirtschaftsfreiheit ist gewährleistet.

2 Sie umfasst insbesondere die freie Wahl des Berufes sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung.“

Werden Gewerbetreibende aufgrund von Eigenschaften ihres Motorfahrzeuges vom Erreichen des Geschäfts-Domizil oder einer Arbeits-/Baustelle ausgeschlossen, steht dies ebenfalls im klaren Widerspruch zur Bundesverfassung.

II. Bürokratischer Aufwand

Gemäss Art. 4 der Erläuterungen muss eine Umweltzonen-Vignette auf schriftlichem Weg unter Beilage der Kopie des Fahrzeug-Ausweises beantragt werden. Es ist davon auszugehen, dass von diesem „Papierkrieg“ bei Einführung von Umweltzonen weit mehr als 3'000'000 Besitzer von Motorfahrzeugen betroffen sein werden. Jährlich wiederkehrend werden über 300'000 Neuwagen-Käufer eine Umweltzonen-Vignette beantragen müssen. Dazu kommen jährlich mindestens so viele Käufer eines Occasions-Fahrzeuges. Dieser immense Aufwand steht in keinem Verhältnis zum theoretisch angestrebten Resultat.

Gemäss Ar. 5, Abs 2 der Verordnung muss jedem Halterwechsel, bei welchem das Fahrzeug in der Regel auch mit anderen Kontrollschildern versehen wird, eine neue Vignette erworben werden. Dies ist völlig abstrus, da das betreffende Fahrzeug ja in der gleichen Emissionskategorie verbleibt.

III. Gültigkeit der Vignetten

Aus der Verordnung bzw. den Erläuterungen geht nicht klar hervor, ob eine einzige Vignette für alle Umweltzonen der Schweiz gilt, oder ob für jeden Kanton eine separate Vignette bezogen werden muss. Zudem ist die maximale Grösse (Fläche) einer Umweltzone nicht beschränkt. So könnte durchaus eine ganze Stadt zur Umweltzone erklärt werden. Zufahrt für Nicht-Vignettenbesitzer verboten.

IV. Luftqualität und Steuerbelastung

Wer keine Umweltzonen-Vignette erwerben kann, ist u. U. gezwungen auf seiner Fahrt von A nach B solche Zonen mehr oder weniger weiträumig zu umfahren. Dadurch aber steigen Treibstoffverbrauch und Emissionen dieses Fahrzeuges. Somit ist die Einführung von Umweltzonen in der Gesamtbetrachtung bezüglich der Luftqualität kontraproduktiv.

Es ist hinreichend bekannt, dass kleinflächige Massnahmen keinen Nutzen bezüglich der Immissionen bringen. Es geht offensichtlich vielmehr darum, unter dem Vorwand des Umweltschutzes eine neue Steuer auf Motorfahrzeugen einzuführen.

V. Schlussfolgerungen:

- a) Die Einführung von Umweltzonen auf dem Verordnungsweg ist verfassungswidrig.
- b) Mit dem Fahrverbot bestimmter Motorfahrzeuge in Umweltzonen werden ein Teil der Fahrzeuglenker generell, Anwohner und Gewerbetreibende in Umweltzonen im Speziellen diskriminiert.
- c) Zum Erlangen von Umweltzonen-Vignetten ist der Aufbau einer immensen Bürokratie erforderlich, ohne dass auch nur der geringste Nutzen nachgewiesen werden kann.
- d) Die maximale Grösse von Umweltzonen ist nicht begrenzt. Diese liegt offenbar im freien Ermessen der Kantone.
- e) Erzwungene Umwegfahrten werden die Emissionen von Motorfahrzeugen insgesamt erhöhen.
- f) Der so genannte „Umweltschutz“ dient lediglich als Vorwand, eine neue Motorfahrzeug-Steuer einzuführen.

Aus all diesen Gründen lehnt die auto-partei.ch die Einführung von Umweltzonen ab.

Wir bitten Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren um Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
auto-partei.ch



Jürg Scherrer
Parteipräsident



Benno Betschart
Vizepräsident