

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Klimapolitik, Motion, 1994 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Bodenschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
EHS	Emissionshandelssystem
GEF	Global Environment Facility

CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
UE	Union européenne
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
FEM	Fonds pour l'environnement mondial

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 16.06.2016
MARLENE GERBER

Eine Motion Böhni (glp, TG), nach Ausscheiden des Motionärs aus dem Rat übernommen von Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), beabsichtigt die **Förderung synthetischer, CO2-neutraler und in der Schweiz hergestellter Treibstoffe**, indem Betreibern, Importeuren und Herstellern solcher Fahrzeuge die geringeren CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenregelung angerechnet werden sollen. Der Bundesrat befürwortete das Anliegen zwar in seiner Stossrichtung, empfahl aber dennoch dessen Ablehnung. Der Zeitpunkt für eine solche Regelung sei verfrüht, da sich diese Technologien noch in der Entwicklungsphase befänden. Darüber hinaus sei eine Anrechnung an die CO₂-Emissionsvorschriften bereits in Abklärung, jedoch seien hier im Moment noch verschiedenste Fragen offen, weswegen man die laufenden Arbeiten abwarten wolle. Mit 162 zu 22 Stimmen, letztere beinahe ausschliesslich aus der CVP/EVP-Fraktion stammend, gab sich der Nationalrat im Sommer 2016 jedoch selten geeint und nahm das Anliegen als Erstrat an, um – gemäss Martin Bäumle – ein Signal an Bundesrat und Verwaltung zu senden.¹

MOTION
DATUM: 08.03.2017
MARLENE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO₂-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO₂-Emissionsvorschriften für Personewagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.²

Bodenschutz

MOTION
DATUM: 18.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP-Liberale Fraktion forderte den Bundesrat im September 2020 mittels einer Motion dazu auf, ein schweizweites Programm zur **Erforschung des Untergrunds** zu erarbeiten, und verfolgte damit ein ähnliches Anliegen wie zuvor Nationalrat Karl Vogler (csp, OW; Mo. 19.4059). Damit will die FDP-Liberale Fraktion die Datengewinnung über den Untergrund vorantreiben, womit die Voraussetzungen geschaffen werden sollen, um den Untergrund für die Ressourcengewinnung (bspw. Wärme), für die Speicherung (bspw. CO₂) und für die Infrastrukturverlagerung (vor allem Verkehr) nutzen zu können. Diese Nutzung sei vor allem im Hinblick auf die Erreichung der Schweizer Klimaziele wichtig, denn nur so könne das Ziel von Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2050 erreicht werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Der Nationalrat stimmte ihr in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.³

Allgemeiner Umweltschutz

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis, sous la forme du postulat, une motion Vallender (prd, AR) qui charge le Conseil fédéral de soumettre au parlement un projet de loi permettant la création en Suisse d'un **marché des prestations** en faveur de la protection climatique. Le Conseil fédéral a répondu que les modalités pratiques de l'introduction des instruments de flexibilité devaient d'abord se régler au niveau international. A l'échelle nationale, l'exécutif a rappelé que les bases juridiques nécessaires à l'introduction de ces instruments seront ancrées dans le projet de loi sur la réduction des émissions de CO₂, alors en cours de traitement par les Chambres.⁴

Klimapolitik

MOTION
DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.⁵

MOTION
DATUM: 09.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a adopté une motion de Hans Hess (prd, OW), demandant au Conseil fédéral de prendre en compte le **bois utilisé pour la construction** en tant que puits de carbone dans l'application du Protocole de Kyoto. Le Conseil fédéral a accepté ce point, mais il a combattu, en vain, l'autre partie de la motion qui le chargeait de veiller, en application de la législation sur le CO₂, à ce que le bois utilisé pour la construction soit pris en compte dans le bilan de CO₂ de la Suisse. Le gouvernement trouvait qu'il n'était pas indiqué de mentionner les produits en bois en tant que puits de carbone dans le bilan national, tant que cette mesure n'était pas reconnue au plan international.⁶

MOTION
DATUM: 23.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Als Zweitrat billigte die grosse Kammer eine Motion von Ständerat Hess (fdp, OW), welche verlangt, dass die Leistungen des **CO₂-Speichers Holz** bei der Erfüllung der Klimaziele des Kyoto-Protokolls angerechnet werden. Das in der Schweiz verbaute Holz speichere rund 45 Mio Tonnen Kohlendioxid. Bundesrat und Kommissionminderheit hatten vergeblich darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung von Bauholz als CO₂-Speicher noch nicht international anerkannt sei.⁷

MOTION
DATUM: 09.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine Motion Teuscher (gp, BE) betreffend **klimaneutrale Flugreisen** von Regierung, Parlament und Verwaltung ab. Gemäss Bundesrat sei der Bund bestrebt, die Zahl der Dienstreisen per Flugzeug auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten. Den Kauf von CO₂-Kompensationstickets für obligatorisch zu erklären lehne er aber ab, da die dadurch verursachten erheblichen Mehrausgaben durch den insgesamt eher bescheidenen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen nicht gerechtfertigt seien.⁸

MOTION
DATUM: 09.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat überwies eine Motion Hegetschweiler (fdp, ZH) zur Aufhebung des Monopols des Bundes bei der Einfuhr von gebrannten Wassern, die als Treibstoff verwendet werden. Der Bundesrat erklärte, er wolle den **Import jenes Bioethanols** liberalisieren, das dem Benzin beigemischt werden soll, um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren und fossile Energie durch erneuerbare zu ersetzen.⁹

MOTION
DATUM: 21.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Das Parlament überwies im Berichtsjahr die Motion Lustenberger (cvp, LU), welche den Bundesrat auffordert, darauf hinzuwirken, dass verbautes Holz im Rahmen des Kyoto Protokolls als **CO₂-Senke** anrechenbar wird.¹⁰

MOTION
DATUM: 21.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Rat überwies eine Motion Wyss (sp, BE), mit der der Bundesrat aufgefordert werden soll, dem Parlament ein **Konzept für die Klimapolitik nach dem Kyoto-Stichdatum 2012** vorzulegen sowie die Postulate der Grünen Fraktion für einen nationalen Klimabericht (Po. 06.3594) und von Riklin (cvp, ZH) zu einer kohärenten Klimapolitik im Rahmen eines nationalen Klimaprogramms (Po. Riklin, 06.3627).¹¹

MOTION
DATUM: 12.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé la motion Ursula Wyss (ps, BE) chargeant le Conseil fédéral d'élaborer un programme de mise en œuvre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les **changements climatiques pour l'après-Kyoto**. Cette politique climatique nationale aura notamment pour objectif de réduire de 15 à 30% les émissions de CO2 entre 2012 et 2020.¹²

MOTION
DATUM: 16.03.2011
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrsession stimmte der Ständerat als Zweitrat einstimmig einem **Rahmenkredit für die globale Umwelt** zu. Der Rahmenkredit von CHF 148,93 Mio., dem der Nationalrat bereits im Vorjahr zugestimmt hatte, dient für die nächsten vier Jahre folgenden Zwecken: Beinahe CHF 125 Mio. fallen dem Globalen Umweltfonds (GEF) zu, CHF 12 Mio. dem multilateralen Ozonfonds, CHF 9 Mio. dem Klimafonds und CHF 3 Mio. sind für die Durchführung des Rahmenkredites reserviert. Der gesprochene Rahmenkredit bedeutete im Vergleich zur vorangegangenen Periode eine Aufstockung der Mittel um 35% (von CHF 109,77 Mio. auf CHF 148,93 Mio.). Dies lag einem Entscheid des Exekutivrates des GEF zugrunde, welcher für die neue Beitragsperiode einstimmig eine Erhöhung der gesamten Mittel um 50% beschlossen hatte. Da die Aufstockung in der Schweiz im Rahmen der aktuellen Kreditlinie stattfand und zur Erreichung des Entwicklungsziels von 0,5 Prozent beitrug, war sie im Ständerat unumstritten.¹³

MOTION
DATUM: 06.06.2011
MARLÈNE GERBER

In der Sommersession nahm der Nationalrat mit einer knappen Mehrheit von 87 zu 84 Stimmen eine Motion Barthassat (cvp, GE) an, welche für neuanzuschaffende **Fahrzeuge der Bundesverwaltung konkrete Grenzwerte für den CO2-Ausstoss** festsetzen will. Um ihre Vorbildfunktion zu wahren, soll die Bundesverwaltung laut Motionär zukünftig keine Personenwagen anschaffen, die mehr als 130 g/km CO2 ausstossen würden. Für Lieferwagen, Kleinbusse und Kleinlastwagen sei der Grenzwert 160 g/km nicht zu überschreiten. Die Behandlung der Motion im Ständerat stand im Berichtsjahr noch aus.¹⁴

MOTION
DATUM: 29.02.2012
MARLÈNE GERBER

Die Motion Barthassat (cvp, GE), welche für neuanzuschaffende **Fahrzeuge der Bundesverwaltung konkrete Grenzwerte für den CO2-Ausstoss** festsetzen will und welcher der Nationalrat im Vorjahr knapp zugestimmt hatte, wurde im Berichtsjahr vom Ständerat auf Anraten seiner zuständigen Kommission abgelehnt. Kommissionsprecher Berberat (sp, NE) vertrat die Ansicht, dass bestehende Regelungen der Fahrzeugverordnung des Bundes ökologischen Prinzipien bereits ausreichend Rechnung tragen würden und die Forderungen der Motion, den CO2-Ausstoss von Personenwagen auf 130 g/km und denjenigen von Kleinbussen und Fahrzeugen zwischen 1,5 und 3,5 t auf 160 g/km zu beschränken, zu starr seien.¹⁵

MOTION
DATUM: 16.06.2014
MARLÈNE GERBER

Markus Hutter (fdp, ZH) vertrat die Ansicht, dass das BFE den Automobilimporteuren nicht ausreichende Informationen bereitstelle, um ihren aus dem CO2-Gesetz und der entsprechenden Verordnung erwachsenden Verpflichtungen nachkommen zu können. Überschreiten die Fahrzeugimporte den Zielwert von 130 g CO2 pro km, müssen die Autoimporteure mit Sanktionen rechnen. Damit diese die Daten des BFE zu den CO2-Emissionen der Fahrzeuge mit den Angaben der Autohersteller angemessen vergleichen könnten, verlangte die - wegen Rücktritt Hutters durch Parteikollege Favre (fdp, NE) übernommene - Motion von BFE und Astra die kostenlose **monatliche Datenlieferung zur Kontrolle der CO2-Sanktionen** an die Adresse der Autoimporteure. Trotz ablehnendem Antrag des Bundesrates, der sich gegen den zusätzlichen Verwaltungsaufwand sträubte und der Ansicht war, dass eine regelmässige Datenlieferung Sache des Branchenverbandes und nicht die Aufgabe der Administration sei, da sie ja bereits eine transparente Jahresendabrechnung an die Importeure adressiere, nahm der Nationalrat das Anliegen mit knappen 95 zu 89 Stimmen bei zwei Enthaltungen an. Vergeblich dagegen stellten sich die geschlossenen Fraktionen der GLP, GP und der SP, wobei sie durch eine starke Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion

unterstützt wurden. Der Ständerat äusserte sich 2014 noch nicht zum Anliegen.¹⁶

MOTION

DATUM: 16.03.2015
MARLÈNE GERBER

Entgegen dem Nationalrat, der im Vorjahr befürwortete, dass das BFE und das Astra den Automobilimporteuren anstelle der jährlichen Übermittlung **allmonatlich und kostenlos aktuelle Daten liefern** sollen, lehnte der Ständerat auf Anraten seiner Kommission die in eine Motion Hutter (fdp, ZH) verpackte Forderung im März 2015 ab. Diese Daten sollten den Importeuren zur Überprüfung dienen, dass ihre Fahrzeuge im Durchschnitt nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Kommissionsprecher Bischofberger (cvp, AI), der 10 von 13 Kommissionsmitglieder hinter sich wusste, argumentierte dabei ähnlich wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2012. Die Bereitstellung der Daten sei mit einem erheblichen administrativen und technischen Aufwand bei der Verwaltung verbunden und es stehe den Autoimporteuren bereits heute frei, Daten in höherer Frequenz gegen Gebühr zu beziehen. Eine kostenlose monatliche Lieferung der aufbereiteten Daten würde nach Schätzungen der Verwaltung und gemäss heutiger Gebührenordnung zu Mindereinnahmen von CHF 1,5 Mio. führen. Zudem sei es momentan so, dass die Rohdaten der Vereinigung der Automobilimporteure zur Verfügung gestellt würden und dort in aufbereiteter Form von den Importeuren bezogen werden können.¹⁷

MOTION

DATUM: 14.09.2015
MARLÈNE GERBER

Eine bürgerliche Mehrheit der UREK-NR störte sich an den Bestimmungen des neuen CO₂-Gesetzes, demgemäss 100% der erforderlichen CO₂-Reduktionen bis 2020 (-20% im Vergleich zu 1990) im Inland erfolgen sollen. Sie lancierte deswegen eine – von einer starken linken Minderheit abgelehnte – Kommissionsmotion zur Änderung des CO₂-Gesetzes, mit welcher erlaubt werden soll, **50% aller Emissionsreduktionen oder mehr im Ausland** zu tätigen. Nur so könne das bereits jetzt ehrgeizige Reduktionsziel von 20% oder gar mehr tatsächlich auch erreicht werden. Die Kommissionsmehrheit hob in ihrer Argumentation hauptsächlich die Preisunterschiede einer Tonne CO₂ im In- und Ausland hervor: Der Erwerb ausländischer CO₂-Zertifikate sei um einiges preiswerter, was den Anreiz zur CO₂-Reduktion im Ausland stark erhöhe. Anstoss zur Motion gab eine Kommissions Sitzung im April 2015, an der die UREK-NR Kenntnis vom Bericht in Erfüllung eines Postulats Girod (gp, ZH) nahm. In besagtem Bericht zu "Kosten und Potenzial der Reduktion von Treibhausgasen in der Schweiz" erachtete der Bundesrat die Erreichung des inländischen Reduktionsziels durch die Verschärfung bestehender Massnahmen im Grunde als möglich, wies jedoch auch Mehrkosten für alle betroffenen Bereiche – Industrie und Dienstleistungen, Verkehr und Wohngebäude – aus. Im erstberatenden Nationalrat fand das Anliegen der UREK-NR, die mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen für ihre Motion warb, mit Ausnahme zweier CVP-Vertreter keine Zustimmung über die SVP und die FDP hinaus, womit das Anliegen mit 73 gegen 106 Stimmen bei 4 Enthaltungen scheiterte. Ausschlaggebend für diesen Entscheid mögen die Überlegungen der Bundesrätin und des Sprechers der Kommissionsminderheit, Roger Nordmann (sp, VD), gewesen sein: Es sei wenig sinnvoll und für die betroffenen Akteure verwirrend, eine bis 2020 geltende Regelung per 2018 – dem erwarteten Termin zum Inkraftsetzen einer entsprechenden Gesetzesanpassung – zu ändern. Bundesrätin Leuthard stellte ferner in Aussicht, dass eine im Folgejahr in Vernehmlassung zu schickende Vorlage zur Regelung der Reduktionsziele bis 2030 Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Ausland vorsehen werde.¹⁸

MOTION

DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Ein Missverhältnis zwischen erforderlichem administrativen Aufwand und nachweisbarer Umweltwirkung ortete Jacques Bourgeois (fdp, FR) beim **Emissionshandelssystem (EHS)**. Gegenwärtig erhalten um die 50 Unternehmen aufgrund ihrer hohen Gesamtfeuerungswärmeleistung vom Bund CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt. Stossen die Unternehmen mehr CO₂-Emissionen aus als die Menge, die ihnen aufgrund der Zertifikate zusteht, müssen sie entweder eine Busse bezahlen oder können bei anderen Unternehmen, die ihren "CO₂-Kredit" nicht ausschöpfen, zusätzliche Zertifikate erwerben. Mittelmässige Unternehmen können sich dem EHS auf freiwilliger Basis anschliessen. Der Freiburger Nationalrat schlug nun mittels Motion vor, den Emissionshandel auch für die besagten energieintensiven Unternehmen nicht mehr länger obligatorisch zu halten, sondern auch für diese den Emissionshandel als freiwillige Massnahme anzubieten. Ferner zeigte er sich skeptisch, dass die Verhandlungen zur Verknüpfung des schweizerischen und des europäischen Emissionshandelssystems erfolgreich abgeschlossen werden könnten. Würden die EHS auch in Zukunft nicht verknüpft, sähen sich Schweizer Unternehmen weiterhin einem Wettbewerbsnachteil gegenüber europäischen Unternehmen ausgesetzt, da Letztere

aufgrund des grösseren Handelsgebiets bedeutend mehr Möglichkeiten für den An- und Verkauf ihrer Zertifikate hätten.

Zuversichtlicher zeigte sich der Bundesrat in seiner Antwort zur Motion und verwies auf die im Herbst 2014 erlassene Härtefallregel, welche in Art. 55a der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Erhöhung der Menge an Emissionszertifikaten für EHS-Unternehmen beinhaltet, um mögliche Wettbewerbsnachteile abzufedern. In der parlamentarischen Erstberatung im Nationalrat konnte Bundesrätin Leuthard dann auch vermelden, dass die Verhandlungen mit der EU abgeschlossen sind und sich das Parlament im Jahr 2017 zur Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme äussern können. Ferner verwies sie auf den Widerspruch betreffend Freiwilligkeit und Wettbewerbsgleichheit. Würde man das CH-EHS auf freiwilliger Basis organisieren, wäre ein Anschluss an das EU-EHS nicht möglich, womit sich die teilnehmenden Schweizer Unternehmen mit starken Wettbewerbsnachteilen konfrontiert sähen. Trotzdem votierten die Fraktionen der SVP, FDP und BDP geschlossen für das Anliegen Bourgeois, was diesem mit einem Stimmverhältnis von 103 zu 88 Stimmen zu einer relativ komfortablen Mehrheit im Erstrat verhalf.¹⁹

MOTION
DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Gemäss CO₂-Gesetz und dessen Verordnung sind Unternehmen bei Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von Brennstoffen zu einer CO₂-Abgabe verpflichtet. Im Anhang 7 zur CO₂-Verordnung definiert der Bundesrat Wirtschaftszweige, deren Unternehmen sich unter bestimmten Voraussetzungen von der Abgabe befreien können – dies unter der Bedingung, dass sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 in einem bestimmten Umfang reduzieren und die Fortschritte in einem jährlichen Bericht festhalten. Die geltenden Bestimmungen sehen ferner vor, dass nur Unternehmen, die gemäss aktuellen Zahlen pro Jahr Treibhausgase im Umfang von mehr als 100 Tonnen CO₂-Äquivalent ausstossen, eine solche Vereinbarung abschliessen können. Unter dem Titel "Bürokratieabbau" verlangt eine von der FDP-Fraktion eingereichte Motion nun, Unternehmen die **Befreiung von der CO₂-Abgabepflicht** zu erleichtern. Konkret soll der Anhang 7 mit der Definition der notwendigen Tätigkeiten zur Abgabebefreiung gestrichen werden; stattdessen sollen sämtliche produzierende Branchen aus Industrie und Gewerbe sowie auch gewisse Dienstleistungserbringer, namentlich Hotelbetriebe, zur Befreiung von der Abgabe ermächtigt werden. Darüber hinaus soll es auch KMU erleichtert werden, Vereinbarungen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen abzuschliessen und sich so von der CO₂-Abgabe zu befreien. Als Begründung fügten die Motionäre zum einen Wettbewerbsnachteile für Schweizer Unternehmen an, da Unternehmen in umliegenden Ländern keine CO₂-Abgabe zu entrichten hätten. Zum anderen sei der Abschluss solcher Vereinbarungen wesentlich zielführender im Hinblick auf die Verringerung von Treibhausgasemissionen als das Bezahlen der CO₂-Abgabe. In seiner Antwort stellte sich der Bundesrat gegen die Motion. Man hätte sich während den Beratungen zum CO₂-Gesetz in den Jahren 2010 und 2011 gegen eine flächendeckende Abgabebefreiung ausgesprochen und die Befreiungsmöglichkeit als flankierende Massnahme für energieintensive Unternehmen eingeführt; eine Abkehr von dieser Regelung bedürfte folglich einer Gesetzesanpassung. Ebenfalls abgelehnt worden sei damals der Vorschlag, dass die Nettobelastung aus der CO₂-Abgabe nach Abzug der Rückverteilung ausschlaggebend für die Berechtigung zur Abgabebefreiung sein soll. Dies fordern die Motionäre anstelle der in Anhang 7 geregelten Tätigkeiten. Nicht zuletzt betonte der Bundesrat, dass gerade die von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Regelung den Bürokratieaufwand noch erhöhen würde, da mit zusätzlichen Zielvereinbarungen zu rechnen sei, die es zu prüfen gälte. Bei positivem Bescheid müssten zudem die daraus resultierenden Verpflichtungen überwacht und bei Erfüllung die Abgabe zurückerstattet werden. Mit Stichentscheid der Präsidentin Markwalder (fdp, BE) nahm der Nationalrat in der Herbstsession 2016 das Anliegen als Erstrat mit kleinstmöglicher Mehrheit an. Für die Motion stimmten die geschlossenen Fraktionen der FDP und SVP.²⁰

MOTION
DATUM: 13.06.2017
MARLÈNE GERBER

Da sich der Nationalrat im September 2016 für eine Motion der FDP.Liberalen ausgesprochen hatte, die allen Unternehmen die **Befreiung von der CO₂-Abgabepflicht** im Austausch zum Abschluss einer CO₂-Reduktionsvereinbarung erlauben will, machte der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch, dem Zweitrat die Abänderung der Motion zu beantragen. Diese sah im Wesentlichen eine generelle Befreiungsmöglichkeit für alle Unternehmen aus Wirtschaftszweigen vor, die mit der CO₂-Abgabe belastet sind; dies jedoch nur „unter Wahrung der Verhältnismässigkeit“. Darüber hinaus soll diese Änderung nicht auf dem Verordnungsweg erfolgen, sondern über die geplanten

Gesetzesänderungen im Rahmen der Klimapolitik nach 2020. Bundesrätin Leuthard betonte im Ständerat, dass die OECD das in der Schweiz geltende Befreiungssystem im November 2015 als ineffizient und verzerrend kritisiert hatte. Dies verlange nach einer Einschränkung der Befreiungsmöglichkeiten – entsprechend sei das vom Bundesrat vorgeschlagene Verhältnismässigkeitsprinzip in diesem Sinne zu verstehen. Sowohl der Ständerat in der Frühjahrsession 2017 als auch der Nationalrat in der darauf folgenden Sommersession nahmen den so abgeänderten Vorstoss diskussionslos an. Beide Kammern taten dies auf einstimmiges Anraten ihrer vorberatenden Kommissionen.²¹

MOTION

DATUM: 19.08.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CE propose, à l'unanimité, de rejeter la motion visant à **rendre la participation au SEQE facultative**. Selon elle, l'accord sur le couplage des SEQE entre la Suisse et l'UE, conclu entre-temps, a rendu la requête obsolète.²²

MOTION

DATUM: 19.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im November 2017 von Jürg Grossen (glp, BE) eingereichte Motion **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** forderte den Bundesrat auf, eine Abgabe, Gebühr oder Lenkungsabgabe in der Zivilluftfahrt einzuführen. Die Abgabe sei gegebenenfalls mit bestehenden internationalen oder nationalen Instrumenten abzustimmen. Die eingenommenen Gelder sollen für Umweltschutzmassnahmen im Flugverkehr und für Klimaschutzmassnahmen im Allgemeinen verwendet werden, so Grossen in seiner Begründung.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Eine solche Abgabe könne zur Verlagerung von Verkehrsströmen ins Ausland führen, was wirtschaftliche und ökologische Nachteile mit sich bringen könne. Zudem fehle in der Verfassung eine Grundlage für eine solche Steuer, was die Abgabe im Grunde darstellen würde. Schliesslich habe die Schweiz im Rahmen der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme mit der EU den Einbezug der Luftfahrt in das Schweizer Emissionshandelssystem ab 2020 vorgesehen.

In der Herbstsession 2019 befasste sich der Nationalrat mit der Motion. Umweltministerin Sommaruga wies im Rat vergeblich darauf hin, dass in der Zwischenzeit im Rahmen der Debatten zum CO₂-Gesetz der Vorschlag einer Flugticketabgabe eingebracht worden war; der Nationalrat nahm die Motion mit 112 zu 61 Stimmen bei 10 Enthaltungen deutlich an.²³

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die überwiesene Motion der FDP-Liberale Fraktion **«Bürokratieabbau. Allen Unternehmen die Befreiung von der CO₂-Abgabe ermöglichen»** wurde im September 2019 im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes von beiden Räten beschrieben.²⁴

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Winter 2018 respektive im Herbst 2019 schrieben die Räte die Motion der FDP-Liberalen mit dem Titel **«Bürokratieabbau in der CO₂- und Energiegesetzgebung. Einheitliche Rahmenbedingungen für den Vollzug von Zielvereinbarungen»** ab. Dies geschah im Rahmen der Beratungen über das CO₂-Gesetz.²⁵

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine überwiesene Motion von Thomas Böhni (glp, TG), welche verlangte, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**, wurde im Rahmen der Botschaft des Bundesrates zur Revision des CO₂-Gesetzes zur Abschreibung beantragt. Der Bundesrat erachtete die Motion als erfüllt, indem er im CO₂-Gesetz vorschlug, dass sich Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die nachweislich aus erneuerbarer Elektrizität hergestellte Treibstoffe in Verkehr bringen, die daraus entstehenden Emissionsverminderungen an ihre durchschnittlichen Emissionen anrechnen lassen können. Aus handelsrechtlichen Gründen schlug der Bundesrat vor, dass die Anrechnung auch für im Ausland hergestellte Treibstoffe möglich ist.²⁶

MOTION
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat lehnte in der Herbstsession 2020 die Motion Grossen (glp, BE) **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** stillschweigend ab, nachdem Kommissionssprecher Müller (fdp, LU) darauf verwiesen hatte, dass das Anliegen der Motion bereits im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes erfüllt worden sei.²⁷

MOTION
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Motion **«Angabe der CO₂-Emissionen beim Kauf eines Flugtickets»** von Nationalrat Jacques Bourgeois (fdp, FR) fand in der Herbstsession 2020 im Ständerat keine Zustimmung. Da das Anliegen der Motion bereits in die Debatten zum CO₂-Gesetz eingeflossen sei, lehnte der Ständerat die Motion stillschweigend ab.²⁸

MOTION
DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) beauftragte den Bundesrat mit seiner Motion **«CO₂-Emissionsabgaben. Gerechtigkeit auch bei Nischenmarken»**, die CO₂-Verordnung dahingehend anzupassen, dass die CO₂-Zielvorgaben in Zukunft auch für Fahrzeuge von Klein- und Nischenmarken gelten. Müller erläuterte, dass für gewisse Marken bislang ein separater Zielwert für den CO₂-Ausstoss gelte, dies betreffe zum Beispiel Jaguar, Ferrari oder Lamborghini.
Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und auch der Ständerat sprach sich in der Herbstsession 2020 stillschweigend für den Vorstoss aus.²⁹

-
- 1) AB NR, 2016, S. 1139 f.
 - 2) AB SR, 2017, S. 165 f.
 - 3) AB NR, 2020, S. 2692
 - 4) BO CN, 1998, p. 2190 s.
 - 5) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.
 - 6) BO CE, 2004, p. 850.
 - 7) AB NR, 2006, S. 467 f.; Siehe auch die Antwort des BR auf eine Anfrage der SVP-Fraktion in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 167 f.
 - 8) AB NR, 2006, S. 604.
 - 9) AB NR, 2006, S. 612 f.
 - 10) AB NR, 2007, S. 495; AB SR, 2007, S. 931.
 - 11) AB NR, 2007, S. 501 (Motion Wyss), 502 (Postulat Grüne Fraktion) und 503 (Postulat Riklin).
 - 12) BO CE, 2008, p. 140 s.
 - 13) AB SR, 2011, S. 267 f.; BBI, 2011, S. 2937 f.
 - 14) AB NR, 2011, S. 915.
 - 15) AB SR, 2012, S. 59.
 - 16) AB NR, 2014, S. 1114
 - 17) AB SR, 2015, S. 206
 - 18) AB NR, 2015, S. 1531 ff.
 - 19) AB NR, 2016, S. 1484 f.
 - 20) AB NR, 2016, S. 1485 f.
 - 21) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
 - 22) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
 - 23) AB NR, 2019, S. 1719 f.
 - 24) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
 - 25) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
 - 26) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
 - 27) AB SR, 2020, S. 668
 - 28) AB SR, 2020, S. 668
 - 29) AB SR, 2020, S. 844