

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |  |
|--------------|--|
| Suchabfrage  | <b>23.04.2024</b>                                      |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>                             |
| Schlagworte  | <b>Industrie, Handel und Unternehmer</b>               |
| Akteure      | <b>Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC</b> |
| Prozesstypen | <b>Keine Einschränkung</b>                             |
| Datum        | <b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Flückiger, Bernadette  
Ziehli, Karel

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Industrie, Handel und Unternehmer, 2020 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Allgemeine Chronik</b>           | 1 |
| <b>Wirtschaft</b>                   | 1 |
| Landwirtschaft                      | 1 |
| Landwirtschaft und Umweltschutz     | 1 |
| <b>Infrastruktur und Lebensraum</b> | 2 |
| Verkehr und Kommunikation           | 2 |
| Strassenverkehr                     | 2 |

## Abkürzungsverzeichnis

|                |  |
|----------------|--|
| <b>UVEK</b>    | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| <b>UNO</b>     | Organisation der Vereinten Nationen  |
| <b>BAFU</b>    | Bundesamt für Umwelt   |
| <b>KVF-NR</b>  | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates                |
| <b>EU</b>      | Europäische Union  |
| <b>KMU</b>     | Kleine und mittlere Unternehmen  |
| <b>LSVA</b>    | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe                                    |
| <b>ChemRRV</b> | Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung                                    |
| <b>ASTAG</b>   | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  |

---

|                |   |
|----------------|---|
| <b>DETEC</b>   | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| <b>ONU</b>     | Organisation des Nations unies  |
| <b>OFEV</b>    | Office fédéral de l'environnement   |
| <b>CTT-CN</b>  | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national                     |
| <b>UE</b>      | Union européenne  |
| <b>PME</b>     | petites et moyennes entreprises   |
| <b>RPLP</b>    | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations                               |
| <b>ORRChim</b> | Ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques                         |
| <b>ASTAG</b>   | Association suisse des transports routiers  |

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Landwirtschaft und Umweltschutz

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 14.10.2020  
KAREL ZIEHLI

Le Conseil fédéral a pris la décision d'**interdire l'exportation de produits phytosanitaires particulièrement toxiques** et bannis en Suisse. Il a également décidé de durcir les dispositions d'exportation concernant une série d'autres pesticides non admis en Suisse. Pour cela, il a modifié l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim), ajoutant les substances actives atrazine, diafenthiuron, méthidathion, paraquat et profénofos dans la liste des produits interdits à l'export. Pour la quelque centaine d'autres substances dont le régime d'exportation sera durci, l'OFEV n'octroiera à l'avenir une autorisation que si le pays importateur a explicitement donné au préalable son accord.

Cette annonce a eu un écho certain dans les médias, alors que la Suisse est connue pour héberger Syngenta l'un des géants mondiaux de l'industrie agro-chimique. Néanmoins, cette interdiction touche des produits qui ne sont que peu voire plus du tout manufacturés en Suisse. Au plus transitent-ils par nos frontières à des fins de recherche pour être ensuite réexportés. Cette interdiction inquiète toutefois les responsables de Syngenta et l'ensemble de la branche, qui redoutent que les autorités allongent la liste des produits prohibés dans le futur avec, à la clé, de possibles pertes d'emploi dans la recherche et la production.

En revanche, les ONG spécialisées dans ce domaine saluent cette décision, à l'image de Public Eye qui se bat depuis longtemps contre ces exportations dans des pays où les paysannes et paysans ne sont en général pas formés pour l'utilisation de ces produits hautement toxiques. Pour la branche concernée, le problème réside justement dans la formation des utilisateurs et utilisatrices et non dans la toxicité des produits. A cet égard, la Suisse pourrait très bien, dans le cadre de la Convention de Rotterdam qui prévoit de tels soutiens, aider les pays en question à former les gens afin d'avoir une meilleure gestion des produits sur place, plutôt que de les interdire.

Mais la Suisse n'est pas la seule à agir dans cette direction, comme le note les journalistes de CH-Media et de la Wochenzeitung. En effet, la France va mettre en place une interdiction d'exportation de tout produit prohibé à l'intérieur de l'Union européenne (UE) à partir de 2022 ; une mesure que la Commission de l'UE souhaiterait également implémenter. Officiellement, l'OFEV justifie cette interdiction par des discussions menées avec l'ancien rapporteur spécial pour les droits humains de l'ONU Baskut Tuncak, qui a demandé à la Suisse d'arrêter d'exporter de tels produits dans les pays qui forment de manière insuffisante les paysannes. Mais la journaliste de CH-Media y voit bien plus une tendance nationale, le Conseil fédéral ayant senti le «Zeitgeist». Alors que ce genre de mesures n'ont pratiquement aucune chance en règle générale – la proposition initiale formulée par le Conseil fédéral ne mentionnait qu'une simple obligation d'autorisation pour l'ensemble des produits ; une proposition déjà rejetée par l'industrie chimique – les autorités ont décidé d'aller plus loin avec l'édiction de cette interdiction. Ce changement de position est probablement lié à une pression accrue venant, d'une part, de la société civile, avec le lancement par des comités citoyens de deux initiatives sur les pesticides (initiative pour une eau potable propre et initiative pour une interdiction des pesticides de synthèse) et les débats générés par l'initiative pour des multinationales responsables, qui pointe, entre autres, exactement ce problème des pesticides toxiques du doigt. D'autre part, cette pression émane directement du Parlement, plusieurs interventions sur le sujet ayant été déposées, dont la motion Mazzone (vert-e-s, GE) 17.4094 finalement classée. Pour le Tages Anzeiger, le changement à la tête du DETEC, avec l'arrivée de Simonetta Sommaruga à la place de Doris Leuthard, a certainement également été déterminant dans ce dossier, alors que la ministre PDC ne voulait pas d'une telle interdiction.

L'entrée en vigueur de la modification de la (ORRChim) se fera au 1er janvier 2021. <sup>1</sup>

# Infrastruktur und Lebensraum

## Verkehr und Kommunikation

### Strassenverkehr

#### MOTION

DATUM: 16.03.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat solle für **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** sorgen, forderte Ständerat Wicki (fdp, NW) in einer im Dezember 2020 eingereichten Motion. Bislang müssten Lieferwagen, im Gegensatz zu Lastwagen, ihre Wegekosten und ihre externen Kosten nur teilweise übernehmen. Wicki schlug daher vor, eine Pauschalabgabe oder eine leistungsabhängige Abgabe (beispielsweise die LSVA) für Lieferwagen einzuführen. Lieferwagen, die Material und/oder Ausrüstung zur Berufsausübung transportieren, sollen jedoch von dieser Abgabe befreit werden. Zudem sollen die derzeit geltenden Abgaben für Lastwagen nicht erhöht werden.

Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, um Lieferwagen, die für den gewerbmässigen Gütertransport verwendet werden, in die LSVA zu integrieren. Er werde diese Arbeiten mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Umsetzung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene koordinieren. Er beantragte daher die Annahme der Motion.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Thierry Burkart (fdp, AG), in seiner Funktion als Zentralpräsident des ASTAG, betonte, wie wichtig es sei, an der derzeitigen Ausgestaltung der LSVA für Lastwagen festzuhalten. Eine Erhöhung der Tarife für Lastwagen oder etwa die Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei der Tarifberechnung kämen für ihn nicht in Frage. Verkehrsministerin Sommaruga beschwichigte, dass sowohl die Umsetzung dieser Motion als auch die Weiterentwicklung der LSVA in enger Absprache mit der Branche erfolgen würden. Die kleine Kammer stimmte der Motion in der Folge stillschweigend zu.<sup>2</sup>

#### MOTION

DATUM: 30.09.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in Herbstsession 2021 über eine Motion Wicki (fdp, NW), die **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** forderte. Die Motion verlangte, dass nicht nur Lastwagen, sondern auch Lieferwagen ihre externen Kosten decken sollten, beispielsweise durch die diesbezügliche Ausweitung der LSVA.

Lorenzo Quadri (lega, TI) erläuterte im Rat, weshalb die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR zum Schluss gekommen war, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen: Diese neue Steuer könne durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel umgangen werden. Auch werde befürchtet, dass der Vorstoss die KMU, welche oft solche Lieferwagen einsetzen, in einer wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeit erheblich belasten könnte. Der zweite Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) fügte an, dass die Kommission verfassungsrechtliche Probleme sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit befürchte.

Anschliessend erläuterten die Minderheitssprecherin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga die Argumente für die Annahme der Motion. Die derzeit vorliegende Ungleichbehandlung sei ungerecht; auch Lieferwagen müssten für ihre externen Kosten aufkommen, zumal sie sehr viel ineffizienter seien als Lastwagen. So hätten die Fahrten von Lieferwagen in den letzten Jahren stark zugenommen – sie seien mittlerweile für zwei Drittel der gefahrenen Kilometer im Strassengüterverkehr verantwortlich; ihre Transportleistung sei im Vergleich zum Schwerverkehr jedoch minim. Zudem trage die LSVA stark zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei und helfe damit, dass die Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen zurückgingen.

Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen. Die grosse Kammer lehnte die Motion mit 103 zu 78 Stimmen ab. Die geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen, der SP und der GLP blieben dabei in der Minderheit.<sup>3</sup>

1) Communiqué de presse du Conseil fédéral du 14.10.20; AZ, 16.10.20; WOZ, 22.10.20; TA, 23.10.20

2) AB SR, 2021, S. 275 f.

3) AB NR, 2021, S. 2067 f.