

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Klimapolitik, Verkehr
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

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Heidelberger, Anja
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge
Ziehli, Karel
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge; Ziehli, Karel; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Klimapolitik, Verkehr, Motion, 1992 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Wirtschaft	1
Geld, Währung und Kredit	1
Finanzmarkt	1
Nationalbank	1
Banken	1
Landwirtschaft	1
Agrarpolitik	1
Forstwirtschaft	2
Pflanzliche Produktion	2
öffentliche Finanzen	3
Indirekte Steuern	3
Infrastruktur und Lebensraum	3
Energie	3
Energiepolitik	3
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Schiffahrt	5
Luftfahrt	5
Umweltschutz	6
Luftreinhaltung	6
Bodenschutz	7
Allgemeiner Umweltschutz	7
Klimapolitik	7
Bildung, Kultur und Medien	12
Kultur, Sprache, Kirchen	12
Archive, Bibliotheken, Museen	12

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SNB	Schweizerische Nationalbank
EU	Europäische Union
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
AOP	Appellation d'Origine Protégée (Geschützte Ursprungsbezeichnung)
EHS	Emissionshandelssystem
GEF	Global Environment Facility
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
LwG	Landwirtschaftsgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
BNS	Banque nationale suisse
UE	Union européenne
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
AOP	Appellation d'Origine Protégée
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
LAg	Loi sur l'agriculture

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Geld, Währung und Kredit

Finanzmarkt

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Dans le cadre du débat sur la finance durable, Nadine Masshardt (ps, BE) a depose une motion qui charge le Conseil fédéral d'élaborer une **stratégie climatique pour le marché financier suisse**. Le Conseil fédéral s'est oppose à la motion. Il a precise que la révision de la loi sur le CO2 stipulait que les objectifs climatiques, induits par l'Accord de Paris, devaient être d'abord atteints par des mesures volontaires des acteurs du marché financier. La motion a été **classe** car elle n'a pas été traitée dans un délai de deux ans.

Nationalbank

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

La parlementaire Jacqueline Badran (ps, ZH) estime que la Banque nationale suisse (**BNS**) **doit prendre en compte les objectifs de l'Accord de Paris dans sa politique d'investissement**. La motion s'inscrit dans le débat sur la finance durable. Le Conseil fédéral a recommande le rejet de la motion. Il a precise que la politique de la BNS suivait uniquement un objectif de stabilité économique, et non pas des objectifs politiques ou stratégiques. La motion a été **classée** car elle n'a pas été examinée dans un délai de deux ans.

Banken

MOTION
DATUM: 25.09.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Le parlementaire Eric Nussbaumer (ps, BL) estime que certains crédit es ou placements dans des matières nocives pour le climat – comme le pétrole, le charbon ou le gaz – sont incohérents avec les objectifs climatiques internationaux. Dans cette optique, il demande au Conseil fédéral, à travers une motion, de **rehausser les fonds propres ponderes en fonction des risques pour les crédit es et les placements dans les matières premières nocives pour le climat**.

Le Conseil fédéral s'est oppose à la motion. S'il reconnaît l'importance des objectifs climatiques de l'Accord de Paris, il estime que la solution proposée serait non seulement inefficace, mais entraînerait également une surcharge bureaucratique liée à la surveillance des banques.

Le postulat a été **classe**, faute d'un examen dans les deux ans.

Landwirtschaft

Agrarpolitik

MOTION
DATUM: 03.03.2020
KAREL ZIEHLI

La motion Gschwind (pdc, JU) **«Pour des revenus agricoles moins volatils»** n'aura pas tenu face aux arguments mobilises par la majorité de la CER-CE. En effet, comme precise par le rapporteur de la commission, Martin Schmid (plr, GR), les agricultrices et agriculteurs peuvent d'ores et déjà constituer des réserves fiscales, sous certaines conditions. Ainsi, leur permettre de constituer d'autres réserves impliquerait un traitement de faveur face à d'autres secteurs également sensibles aux aléas du climat (le tourisme par exemple).

Le Conseil fédéral est du même avis, comme l'a souligné le ministre des finances, Ueli Maurer, lors des débats en chambre. Il en a profité pour rappeler que la nouvelle politique agricole PA 22+ se penche sur ces problèmes d'aleas climatiques. Les autorités souhaitent aider les paysans et paysannes à acquérir des assurances leur permettant de faire face financerement à la perte de récoltes.

Les sénatrices et sénateurs n'ont été que 12 à soutenir ce présent texte tandis qu'ils et elles ont été 27 à s'y opposer – avec une abstention – mettant un terme à la motion. ¹

Forstwirtschaft

MOTION
DATUM: 05.12.2019
KAREL ZIEHLI

Le socialiste jurassien Claude Hêche (ps, JU) demande à ce qu'**une stratégie globale pour l'adaptation de la forêt face aux changements climatiques** soit élaborée par les autorités. Avec le soutien du Conseil fédéral, la motion, reprise entre-temps par le démocrate-chrétien Stefan Engler (pdc, GR), a été tacitement acceptée par la chambre haute. Le texte, qui doit encore passer devant les député.e.s du Conseil national, s'intéresse aux effets du changement climatique sur les forêts suisses, proposant ainsi de revoir la Politique forestière 2020 en prenant plus fortement en compte cet aspect-là. Le sénateur jurassien a déposé cette motion après que la sécheresse survenue à l'été 2018 a montré ses effets sur les forêts suisses. La stratégie globale pensée par le socialiste inclurait, premièrement, une analyse de la meilleure manière d'utiliser les moyens financiers actuellement à disposition, permettrait, deuxièmement, l'adaptation des conventions-programmes en cours avec les cantons et évaluerait, troisièmement, les moyens supplémentaires nécessaires à court et moyen terme. Cette stratégie globale devra, finalement, également comprendre un examen des outils d'intervention actuellement à disposition.

Devant le plénum, Simonetta Sommaruga a tenu à préciser que le Conseil fédéral soutenait cette motion car elle est une concrétisation de la politique climatique des autorités, avec cet objectif de 50% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici à 2030 ainsi que l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. En effet, la stratégie forestière revêt ce double rôle d'adaptation au changement climatique – en adaptant, par exemple, les essences présentes dans les forêts au nouveau régime climatique – mais également de réduction des émissions de CO₂ – par la captation du gaz carbonique à travers la biomasse. ²

MOTION
DATUM: 10.06.2020
KAREL ZIEHLI

Sans discussion, le Conseil national a accepté la motion Hêche (pdc, JU) qui vise la mise en place d'**une stratégie globale pour l'adaptation de la forêt face aux changements climatiques**. ³

MOTION
DATUM: 17.09.2020
KAREL ZIEHLI

Le Conseil des Etats s'est prononcé en faveur d'une meilleure gestion des forêts, acceptant sans trop d'opposition (29 voix contre 4 et 3 abstentions) une motion déposée par Daniel Fässler (pdc, AI). Le sénateur appenzellois souhaite que des incitations financières soient mises en place afin d'aider les propriétaires forestiers à entretenir les forêts suisses. Il a articulé le chiffre de CHF 25 millions par années sur quatre ans, dans un premier temps, à répartir dans trois domaines en particulier: les soins sylvicoles pour renforcer la stabilité des forêts à tous les stades de développement, les coupes de sécurité et le reboisement adapté au climat. Le Conseil fédéral s'était, quant à lui, exprimé contre l'adoption de ce texte, estimant que la motion 19.4177 acceptée par le Parlement quelques mois auparavant ainsi que les divers programmes lancés avec les cantons permettaient de répondre aux demandes formulées dans la présente motion. ⁴

Pflanzliche Produktion

MOTION
DATUM: 19.06.2020
KAREL ZIEHLI

La motion Borloz (plr, VD) visant à instaurer des réserves de vin pour faire face aux aléas climatiques a été classée. Le député vaudois proposait de modifier la LAgr de sorte à permettre aux viticulteurs et viticultrices de constituer des réserves de vin allant au-delà des contingents de production imposés par les cantons. Ainsi, les producteurs et productrices de vin auraient pu compenser une année de faible production – due aux aléas météorologiques. Dans cette optique, il demandait également à ce que le vin finalement non-utilisé soit plus facilement déclassable en vin de table, comme cela se fait en France.

Le Conseil fédéral s'est positionné contre cette motion, estimant qu'il est déjà possible pour les viticultrices et viticulteurs de produire plus que ce qui sera vendu et ainsi de constituer des réserves. De plus, le Conseil fédéral évalue actuellement la possibilité de faire évoluer le classement des vins en AOP, ce qui donnerait une plus grande marge de manœuvre aux groupement de producteurs et productrices sur ces questions. ⁵

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

MOTION
DATUM: 17.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im September 2019 forderte Ruedi Noser (fdp, ZH), dass Green-Finance-Kapitalanlageprodukte, also **Anlageprodukte, die eine umweltverträgliche Entwicklung fördern, von der Verrechnungssteuer und der Stempelabgabe** befreit werden sollen. Der entsprechende Markt in der Schweiz wachse stark – 2018 zum Beispiel um 83 Prozent auf CHF 717 Mrd. – und solle unterstützt werden, damit sich die Schweiz «zu einem führenden Zentrum» in diesem Bereich entwickeln und damit ein wichtiger «Beitrag an die Herausforderungen des Klimawandels» geleistet werden könne. Es bestünden seit Langem Anstrengungen, die Verrechnungssteuer und die Stempelabgaben abzuschaffen; zumindest für die Green-Finance-Produkte solle dies nun schnellstmöglich geschehen.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung und verwies stattdessen auf seine Bemühungen für eine Reform der Verrechnungssteuer sowie auf ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3951). Aufgrund des Postulats sei er dabei, einen Bericht zur steuerlichen Entlastung nachhaltiger Finanzprodukte zu erstellen, der abgewartet werden solle. In der Ständeratsdebatte in der Wintersession 2019 verwies Bundesrat Maurer zudem darauf, dass die Nachfrage nach solchen Produkten in der Schweiz ihr Angebot deutlich übersteige und die Nachfrage somit im Moment nicht zusätzlich gefördert werden müsse. Mit 24 zu 17 Stimmen nahm der Ständerat die Motion dennoch an.⁶

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Au Conseil National, les députés ont transformé en postulat une motion de leur Ceate invitant le gouvernement à stabiliser la consommation d'agents énergétiques fossiles d'ici à l'an 2000, puis de la réduire de quelque 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil fédéral a assuré que la politique énergétique actuelle sera poursuivie et consolidée à l'aide des lois sur l'énergie et sur le CO₂ et du programme qui prolongera «Energie 2000» après le tournant du siècle. Néanmoins, l'exécutif estima que les réductions d'agents fossiles ne pourraient pas atteindre les 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil national a également transmis un postulat Vallender (prd, AR) (Po. 98.3277) invitant le Conseil fédéral à faire en sorte que les violations des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto du 10 décembre 1997, dans le domaine de la lutte contre les émissions de CO₂, fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage internationale et que les pays en faute soient sanctionnés.⁷

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Lisa Mazzone (gp, GE) nahm 2017 ein Anliegen auf, welches Jugendliche auf der Online-Plattform engage.ch, die vom Dachverband Schweizer Jugendparlamente betrieben wird, eingebracht hatten. Mit einer Motion forderte sie die **Schliessung eines Autobahnabschnitts für den motorisierten Verkehr an mindestens einem Sonntag pro Jahr**. Autofreie Sonntage hätten in der Schweiz eine lange Tradition, würden als positives Erlebnis aufgenommen und könnten grössere Bevölkerungskreise für Klimaschutzmassnahmen sensibilisieren.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Sperrung eines Autobahnabschnitts zu Ausweichverkehr führe, was sowohl der Umwelt als auch der Verkehrssicherheit abträglich sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation und lehnte die Motion im September 2019 mit 133 zu 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.⁸

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** wurde im März 2020 von der kleinen Kammer angenommen. Der Bundesrat solle Gesetze und Verordnungen im Bereich von Nutzfahrzeugen regelmässig überprüfen und anpassen, um möglichst gute Rahmenbedingungen für die Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge zu schaffen. Insbesondere sollen Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb von einer Reduktion oder einer Befreiung von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) profitieren. Hybridfahrzeuge sollen für jene Kilometer von der LSVA befreit werden, die sie elektrisch zurückgelegt haben. Mit Wasserstoff betriebene Sattelschlepper sollen etwas länger sein dürfen, damit neben dem Wasserstoffbehälter noch das übliche Transportvolumen Platz findet. Für den Bundesrat, der die Motion ablehnte, erklärte Bundesrätin Sommaruga im Rat, man müsse vorsichtig sein mit der Befreiung von der LSVA, schliesslich brauche man diese Gelder auch in der Strassenfinanzierung. Der Ständerat nahm die Motion trotzdem mit 35 Stimmen ohne Gegenstimme (3 Enthaltungen) an.⁹

MOTION
DATUM: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion KVF-SR für **Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge** fand Ende Mai 2020 auch in ihrer Schwesterkommission Gehör. Die KVF-NR nahm in der Behandlung der Motion zwei Textänderungen vor: Sie ersetzte den Begriff «emissionsärmer» und ähnliche durch die Formulierung «fossilfrei angetrieben», zudem sollen Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb nicht von einer Befreiung, sondern von einer Reduktion der LSVA profitieren. Die so präzierte Motion empfahl die KVF-NR ihrem Rat mit 17 gegen 7 Stimmen zur Annahme.¹⁰

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.¹¹

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le parlement a transmis comme postulat les motions Roth (pdc, JU) (Mo. 92.3126) et Matthey (ps, NE) invitant le gouvernement à **présenter une conception d'ensemble des relations ferroviaires Suisse-France entre Bâle et Genève**, problème soulevé par l'arrêté sur le transit alpin. Au centre des préoccupations des motionnaires se trouvent la remise en question des lignes Paris-Lausanne (VD) via Vallorbe (VD), Delle (JU)-Belfort (F), Neuchâtel-Pontarlier (F) ou Le Locle (NE)-Besançon (F) (la SNCF a annoncé la fermeture de la ligne Delle-Belfort). Cela a provoqué les protestations des instances politiques régionales suisses et françaises: ce tronçon est en effet important pour la liaison de l'arc jurassien au TGV Rhin-Rhône et le désenclavement du canton du Jura). A. Ogi a cependant répondu que les priorités de la Suisse en matière de raccordement au réseau européen à grande vitesse restaient Genève et Bâle.¹²

MOTION
DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des

Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.¹³

MOTION

DATUM: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO₂-Ausstosses** stand im Mittelpunkt einer im Frühling 2020 eingereichten Motion von Josef Dittli (fdp, UR). Dieser forderte den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan inklusive möglicher Gesetzesanpassungen auszuarbeiten und darin darzulegen, wie der Schienengüterverkehr und multimodale Logistiklösungen (Transporte über mehrere Verkehrsträger) stärker zur Senkung des CO₂-Ausstosses beitragen können. Der Bundesrat erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und empfahl sie zur Annahme. Der Ständerat folgte der Empfehlung des Bundesrates und nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.¹⁴

MOTION

DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Nationalrat einer Motion Dittli (fdp, UR) zur Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO₂-Ausstosses** stillschweigend zu. Die vorberatende KVF-NR hatte einstimmig empfohlen, die Motion anzunehmen.¹⁵

Schifffahrt

MOTION

DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der vom Ständerat gutgeheissenen Motion Herzog (sp, BS) zur **Förderung des Gütertransports auf dem Rhein**. Die Mehrheit der KVF-NR beantragte die Annahme der Motion. Katja Christ (glp, BS) führte aus, dass die Motion das Ziel verfolge, «aufzuzeigen, mit welchen Strategien und Massnahmen der Gütertransport auf dem Rhein für die Schweiz langfristig sichergestellt werden kann», wodurch er seine wichtige verkehrspolitische Rolle weiterhin wahrnehmen könne. Sie betonte des Weiteren, dass es darum gehen solle, «Anreize für Innovation, Automation und Digitalisierung mit unseren verkehrs- und klimapolitischen Zielen zu vereinen». Eine Kommissionsminderheit, die ausschliesslich aus SVP-Mitgliedern bestand, beantragte die Ablehnung der Motion. Sandra Sollberger (svp, BL) erläuterte, dass der Staat durch diesen Vorstoss in die Wirtschaft eingreifen und damit die Wirtschaftsfreiheit unnötigerweise einschränken würde. Dies sei aber nicht nötig, der Gütertransport auf dem Rhein funktioniere ausgezeichnet und bedürfe keinerlei Massnahmen seitens der öffentlichen Hand. Zudem würde eine staatliche Förderung des Gütertransports auf dem Rhein bloss den Gütertransport auf der Schiene konkurrenzieren. Verkehrsministerin Sommaruga argumentierte, dass es nicht darum gehe, das eine Transportmittel gegen das andere auszuspielen. Vielmehr sollen mit der Umsetzung dieser Motion mögliche Probleme antizipiert und auch die Versorgungssicherheit der Schweiz im Auge behalten werden. Hierfür spiele der Gütertransport auf dem Rhein nämlich eine entscheidende Rolle. Die grosse Kammer folgte der Empfehlung seiner vorberatenden Kommission und nahm die Motion mit 136 zu 49 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.¹⁶

Luftfahrt

MOTION

DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.¹⁷

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Bourgeois (fdp, FR) forderte mit einer Motion den Bundesrat auf, gemeinsam mit den Fluggesellschaften zu gewährleisten, dass beim Kauf von Flugtickets das **CO₂-Äquivalent der Emissionen der gebuchten Flugreise ausgewiesen** wird und dass diesbezüglich zukünftig Transparenz herrscht. Bislang würde, falls überhaupt, kein einheitliches CO₂-Äquivalent verwendet.

Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zur Motion bereit, zusammen mit den betroffenen Kreisen eine wissenschaftlich basierte Berechnungsgrundlage zu erarbeiten, welche von den Fluggesellschaften zu verwenden sei – zur Ausweisung der Emissionen auf dem Flugticket ebenso wie bei Flugangeboten.

Der Nationalrat debattierte im September 2019 über die Motion. Nationalrat Hurter (svp, SH) bat das Plenum, die Motion abzulehnen, das bringe nur «marktverzerrende Bürokratie». Man könne diese Angaben heute schon haben, allerdings seien es immer nur Annäherungen. Bundesrätin Sommaruga warb hingegen für die Annahme der Motion und argumentierte auch mit Wettbewerbsanreizen: Fluggesellschaften mit emissionsärmeren Flotten könnten tiefere Emissionen ausweisen, klimafreundliche Investitionen würden somit belohnt. Der Rat nahm die Motion mit 121 zu 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.¹⁸

MOTION
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eva Herzog (sp, BS) forderte mit einer im September 2020 eingereichten Motion, dass der Bundesrat ein Monitoring über die **Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe** einführen soll. Dies sei insbesondere für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse wichtig. Falls die Flugticketabgabe zu einer unerwünschten Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens führe, wo die Tickets einer tieferen Abgabe unterlägen und daher günstiger seien, solle der Bundesrat Vorschläge erarbeiten, wie dieser Trend aufgehalten werden könnte. Im schlimmsten Fall könne nämlich die Binationalität des Flughafens in Frage gestellt werden. Falls dieser dann nur noch ein französischer Regionalflughafen wäre, dürfte die Schweiz ihn zwar noch mitbenutzen, hätte aber kein Mitspracherecht mehr (Stichwort Nachtflugsperr). Herzog befürchtete auch ein mögliches Ausweichen der Passagiere von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mulhouse, was zu einer Intensivierung der Lärmbelastung führen würde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; die kleine Kammer stimmte dieser in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.¹⁹

Umweltschutz

Luftreinhaltung

MOTION
DATUM: 16.06.2016
MARLÈNE 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.²⁰

MOTION
DATUM: 08.03.2017
MARLÈNE 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 Personenwagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.²¹

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.²²

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.²³

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.²⁴

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.²⁵

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 Kommission minderheit hatten vergeblich darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung von Bauholz als CO₂-Speicher noch nicht international anerkannt sei.²⁶

MOTIONDATUM: 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.²⁷

MOTIONDATUM: 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.²⁸

MOTIONDATUM: 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.²⁹

MOTIONDATUM: 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).³⁰

MOTIONDATUM: 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 2020.³¹

MOTIONDATUM: 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.³²

MOTIONDATUM: 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.³³

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.³⁴

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.³⁵

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.³⁶

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 Kommissionssitzung 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.³⁷

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. Mittelgrosse 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.³⁸

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 austossen, 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.³⁹

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.⁴⁰

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.⁴¹

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.⁴²

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.⁴³

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.⁴⁴

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.⁴⁵

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.⁴⁶

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.⁴⁷

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.⁴⁸

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Archive, Bibliotheken, Museen

MOTION
DATUM: 04.03.1999
MARIANNE BENTELI

Mit einer Motion wollte **Widmer den Bundesrat beauftragen**, dem Parlament einen Gesetzesvorschlag für eine dauernde Subventionierung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern vorzulegen. Der Vorstoss wurde auf Antrag der Regierung, die auf entsprechende Vorarbeiten verweisen konnte, **lediglich als Postulat überwiesen**.⁴⁹

1) AB SR, 2020, S. 18 f.
2) AB SR, 2019, S.1087 f.
3) AB NR, 2020, S. 884
4) AB SR, 2020, S.915 ff.
5) Motion Borloz 18.3221
6) AB SR, 2019, S. 1196 f.
7) BO CN, 1998, p. 2203; BO CN, 1998, p. 740 s.
8) AB NR, 2019, S. 1709 f.
9) AB SR, 2020, S. 145 f.

- 10) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
11) AB NR, 2020, S. 2641 f.
12) BO CE, 1992, p. 518 s.; BO CN, 1992, p. 2743 ss.; NQ, 1.2, 27.9 et 15.10.92; Suisse, 6.2 et 21.2.92; 24 Heures, 20.2.92; BZ, 2.3.92; TA, 6.3.92; presse du 28.4.92; LM, 11.5.92; Express et Dém., 17.6.92.
13) AB NR, 2020, S. 1139 f.
14) AB SR, 2020, S. 847
15) AB NR, 2020, S. 2645
16) AB NR, 2020, S. 2645 ff.
17) AB NR, 2019, S. 721 f.
18) AB NR, 2019, S. 1520 f.
19) AB SR, 2020, S. 1269 f.
20) AB NR, 2016, S. 1139 f.
21) AB SR, 2017, S. 165 f.
22) AB NR, 2020, S. 2692
23) BO CN, 1998, p. 2190 s.
24) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.
25) BO CE, 2004, p. 850.
26) 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.
27) AB NR, 2006, S. 604.
28) AB NR, 2006, S. 612 f.
29) AB NR, 2007, S. 495; AB SR, 2007, S. 931.
30) AB NR, 2007, S. 501 (Motion Wyss), 502 (Postulat Grüne Fraktion) und 503 (Postulat Riklin).
31) BO CE, 2008, p. 140 s.
32) AB SR, 2011, S. 267 f.; BBI, 2011, S. 2937 f.
33) AB NR, 2011, S. 915.
34) AB SR, 2012, S. 59.
35) AB NR, 2014, S. 1114
36) AB SR, 2015, S. 206
37) AB NR, 2015, S. 1531 ff.
38) AB NR, 2016, S. 1484 f.
39) AB NR, 2016, S. 1485 f.
40) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
41) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
42) AB NR, 2019, S. 1719 f.
43) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
44) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
45) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
46) AB SR, 2020, S. 668
47) AB SR, 2020, S. 668
48) AB SR, 2020, S. 844
49) AB NR, 1999, S. 156 f.