

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	CO2-Gesetz
Akteure	Schweizerische Volkspartei (SVP)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: CO2-Gesetz, Schweizerische Volkspartei (SVP), 1994 – 2023*. 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
Energie	1
Energiepolitik	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
EHS	Emissionshandelssystem
ACS	Automobil Club der Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
Klima- und Innovationsgesetz	Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit
foz	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
SSP	syndicats des Services publics
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
SEGE	Système d'échange de quotas d'émission
ACS	Automobile Club de Suisse
USP	Union Suisse des Paysans
Loi sur le climat et l'innovation	Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique
foz	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft (institut de recherche)
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.11.1994
LIONEL EPERON

Pour des raisons de compétitivité internationale, le Vorort, l'UDC et le PDC ont déploré la volonté du gouvernement d'introduire en solitaire la taxe sur le CO₂. Les démocrates-chrétiens ont, en outre, souhaité que seuls 15% du produit de la taxe soient attribués à des mesures de politique énergétique. Si le PRD s'est déclaré favorable à ce que la Suisse devance l'UE en la matière, il a en revanche contesté la répartition du produit de la taxe prévue par le Conseil fédéral qui, selon lui, introduirait des désavantages concurrentiels pour les entreprises suisses. Cette répartition a aussi soulevé des critiques au sein de l'UDC qui a exigé que le principe de neutralité budgétaire de la taxe soit respecté, à l'instar du Vorort qui s'est prononcé pour un remaniement en profondeur du projet. Jugeant pour sa part que les effets de l'introduction en solitaire de la taxe sur le CO₂ ne porteraient qu'un préjudice limité à l'économie suisse, le PS a soutenu le projet du gouvernement, tout en se prononçant en faveur de l'instauration d'une taxe sur l'ensemble des agents énergétiques. Quant au parti écologiste, aux associations de protection de l'environnement et à la majorité des syndicats, ils se sont réjouis de l'étape franchie par le Conseil fédéral, étape qui, à leurs yeux, ne constitue cependant qu'un minimum. Seize cantons se sont enfin déclarés en faveur de l'introduction du projet des autorités fédérales. **Fort de ce soutien, le Conseil fédéral a réitéré sa volonté d'introduire la taxe incitative.**¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1996
LIONEL EPERON

Conformément à ce qu'il avait annoncé en 1995, **le Conseil fédéral a mis en consultation un nouvel avant-projet de loi** sur la réduction des émissions de CO₂ dont l'objectif est de parvenir, d'ici à l'an 2010, à une diminution de 10% des rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère par rapport à 1990. Pour ce faire, le gouvernement table sur les efforts volontaires des entreprises et des particuliers ainsi que sur certaines mesures déjà en vigueur ou prévues dans le cadre de la politique de l'énergie (programme Energie 2000 et loi sur l'énergie), de la politique des transports (redevance poids lourds liée aux prestations) et de la politique des finances (augmentation de 10 centimes du litre d'essence pour le financement des NLFA). La taxe sur le CO₂ qui avait été vivement combattue en 1994 n'y figure qu'à titre subsidiaire, puisque son prélèvement effectif n'interviendra qu'en 2004 et ce seulement si les mesures décrites ci-dessus ne suffisaient pas à atteindre les objectifs fixés. Pour des raisons de transparence, les montants maximum de la taxe ont néanmoins déjà été inscrits dans le projet du gouvernement: ceux-ci devraient s'élever à CHF 201 par tonne de CO₂ pour les carburants et à CHF 30 par tonne de gaz carbonique pour les combustibles. D'un montant global de quelque CHF 3 milliards par année dès 2010, le produit de la taxe sera intégralement redistribué à la population et aux milieux économiques, soit par le biais de chèques aux particuliers, soit sous la forme d'une réduction des cotisations AVS payées par les entreprises à leurs employés.

Cette nouvelle version de loi sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone **a été, dans l'ensemble, favorablement accueillie** par les organismes consultés: ainsi, le Vorort et les partis bourgeois – qui avaient exprimé les plus fortes réticences à l'encontre du projet de taxe sur le CO₂ de 1994 – ont salué la volonté du gouvernement de n'introduire plus qu'à titre subsidiaire cet instrument incitatif; l'association faitière de l'économie a néanmoins réitéré son opposition à l'adoption d'un tel impôt en solitaire, alors que le PRD et l'UDC ont pour leur part souhaité que la compétence de lever la taxe soit transférée du Conseil fédéral au parlement. L'accueil réservé au projet par le parti socialiste et les milieux écologistes a été davantage mitigé: qualifiant les propositions du gouvernement de premier pas dans la bonne direction, le PS a regretté que le Conseil fédéral ait renoncé à l'instauration obligatoire de la taxe et s'est par ailleurs prononcé en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ de 20% par rapport à 1990. De leur côté, les verts ont souhaité que le seuil de 10% retenu par le gouvernement soit porté à 15%, mesure complétée par l'introduction d'une taxe sur l'énergie et d'une réforme fiscale écologique. Quant aux cantons, ils ont globalement apporté leur soutien au nouveau projet qui n'a été véritablement rejeté que par les organisations de transport routier.²

Au Conseil national, une fraction de l'UDC a recommandé le renvoi du projet de loi au Conseil fédéral afin que ce dernier établisse toutes les répercussions d'une taxe énergétique sur l'économie suisse. Les députés ont toutefois suivi la majorité de la Ceate en acceptant l'entrée en matière par 113 voix contre 50. La majorité de la Ceate a souhaité étendre le champ d'application de la loi sur le CO2 aux émissions de CH4 (méthane) et de N2O (protoxyde d'azote). Les parlementaires n'ont pas suivi cette proposition, ils ont préféré se rallier au Conseil des Etats. Moritz Leuenberger a précisé que la taxation des émissions de méthane et de protoxyde d'azote serait traitée dans le cadre de la loi sur l'agriculture. Une proposition, réclamant une diminution des émissions de CO2 de 20% au minimum, fut rejetée. Enfin, la question de la compétence pour l'introduction de la taxe fut le point central des débats. La majorité de la commission était d'avis de la donner au parlement. Les socialistes et les écologistes ont combattu cette proposition, donnant leur préférence au Conseil fédéral. L'UDC souhaitait accorder la compétence au parlement et proposa d'y ajouter le référendum facultatif. Finalement, les députés ont décidé, par 95 voix contre 75, que la compétence irait à l'Assemblée fédérale, mais ils ont renoncé au référendum facultatif. Deux propositions furent rejetées par le plénum: l'une souhaitait ajouter à la taxe les énergies non renouvelables, l'autre demandait que la taxe soit utilisée pour diminuer les charges salariales. **Dans la votation finale, le Conseil national a approuvé la nouvelle loi sur la réduction des émissions de CO2** par 61 voix contre 29, avec 48 abstentions.³

Umweltschutz

Klimapolitik

L'UDC est montée aux barricades contre la taxe sur le CO2. Elle proposait de ramener l'**objectif de réduction** des émissions de dioxyde de carbone de 10% à 8% d'ici à 2010, taux auquel la Suisse s'était engagée à parvenir dans le Protocole de Kyoto. Ces 10% avaient été fixés dans la loi sur le CO2 de 1992. Elle pose des objectifs de réductions distincts pour les combustibles et les carburants. Les émissions doivent baisser de 15% pour les premiers et de 8% pour les seconds par rapport au niveau de 1990. Pour parvenir à ces 8%, l'UDC proposait de baisser le prix du diesel (10 centimes de moins que l'essence) et du gaz naturel utilisé comme carburant (40 centimes de moins par kilogramme). Le parti demandait aussi que le CO2 absorbé par les forêts suisses et les économies réalisées par des investissements suisses à l'étranger soient comptabilisés dans les statistiques. Selon l'UDC, ces mesures devaient permettre d'échapper à la taxe sur le CO2, considérée comme ayant une influence négative sur l'économie. Comme réponse, Moritz Leuenberger a réitéré que les objectifs fixés dans la loi sur le CO2 restaient valables. D'après un rapport du DETEC, les émissions de CO2 avaient à nouveau augmenté depuis 1996. Cette évolution était imputable aux carburants, dont les émissions, en 1999, étaient supérieures de 7,5% à celles de 1990. Par contraste, les émissions dues aux combustibles ont tendance à diminuer. En 1999, elles étaient inférieures de 2,7% aux valeurs de 1990.⁴

Le Conseil national a écarté trois initiatives parlementaires de l'UDC sur des scores voisins : 132:40, 119:47 et 123:46. Le **plan de démantèlement partiel de l'UDC** était conçu en trois phases. Premièrement, l'UDC exigeait de supprimer la différence de traitement entre les combustibles fossiles (pour les foyers industriels et pour les chauffages : réduction de 15% en 2010 par rapport à 1990) et les carburants fossiles (comme l'essence ou le diesel : réduction de 8%). Deuxièmement, l'UDC voulait que l'on ne se fonde pas exclusivement sur les émissions dues à l'utilisation énergétiques des agents fossiles (Pa.lv. 01.421). Elle tenait à ce que l'on inclut les aspects non énergétiques (fabrication du ciment, incinération de déchets), ainsi que l'absorption de CO2 atmosphérique par des puits de carbone. Troisièmement, l'UDC demandait d'abaisser les objectifs globaux de réduction du CO2 de 10% à 8% en 2010 (Pa.lv. 01.422). Cette réduction correspondait, selon l'UDC, au vrai contenu du Protocole de Kyoto.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (économiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO2 pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.08.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO2. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquiescer des certificats d'émission étrangers. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un projet de révision de la loi sur le CO2. Lors de la consultation lancée l'année précédente, une large majorité des partis et des cantons, ainsi que les organisations écologistes ont approuvé l'objectif de réduction (aligné sur celui de l'UE) de 20% d'ici à 2020, seuls l'UDC, l'UDF et les milieux patronaux et routiers l'ayant rejeté. Si le maintien de la taxe sur le CO2 prélevée sur les combustibles n'a été contesté que par le PLR et l'UDC, son extension aux carburants est catégoriquement rejetée par l'ensemble des partis bourgeois et des groupes d'intérêts économiques. Aussi, le Conseil fédéral a-t-il entériné l'objectif de réduction de 20%, maintenu l'augmentation de la taxe sur les combustibles (36 francs par tonne de CO2 contre 12 actuellement, soit 9 centimes par litre d'huile de chauffage au lieu de 3) et décidé de laisser à la taxe sur les carburants un rôle subsidiaire, son introduction ne pouvant survenir que si les autres mesures s'avèrent insuffisantes. Parmi les mesures proposées figurent en outre une affectation partielle (plafonnée à 200 millions de francs par an) du produit de la taxe en faveur de mesures d'assainissement dans le domaine du bâtiment, des prescriptions plus sévères pour les véhicules et une amélioration du système d'échange de quotas d'émissions pour les entreprises à forte intensité énergétique. Suite à la fronde du lobby des importateurs d'automobiles lors de la consultation, le Conseil fédéral a toutefois renoncé à aligner les prescriptions en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves sur celles de l'UE, en abaissant la valeur limite de 180 à 130 grammes de CO2 par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).

On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles (MO. Germann, 09.3730).⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national s'est saisi du message relatif à la **politique climatique suisse après 2012**. Le débat concernant le projet d'arrêté fédéral relatif à l'**initiative populaire « pour un climat sain »** a donné lieu à de vifs échanges opposant le PLR, l'UDC et le PBD, d'une part, au PS et aux Verts, de l'autre. Le groupe PDC-PEV-Verts libéraux s'est montré partagé, rejetant toutefois majoritairement l'initiative. Suivant le Conseil fédéral, les partis bourgeois ont jugé excessif l'objectif de réduction des émissions de CO2 de 30% d'ici 2020 (par rapport à 1990) prôné par les initiateurs, dans la mesure où il impliquerait un renchérissement sensible des carburants et des combustibles, ainsi que l'interdiction des véhicules à forte consommation. Ils ont par ailleurs mis en garde contre les conséquences économiques potentiellement graves de mesures aussi drastiques. Si le PLR et le PDC ont toutefois admis la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, l'UDC a pour sa part émis des doutes quant à la responsabilité

de l'homme dans le réchauffement climatique et dénoncé une tentative des initiants d'imposer une augmentation de la charge fiscale sous couvert de protection de l'environnement. À l'inverse, le camp rose-vert a plaidé en faveur de l'initiative, arguant de la nécessité d'une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone afin de prévenir les conséquences néfastes du réchauffement, notamment le risque accru de catastrophes naturelles dans les régions alpines. Au vote, les députés ont décidé, par 107 voix contre 76, de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative. S'agissant du **contre-projet indirect**, une minorité UDC et PLR de la commission de l'environnement (CEATE-CN) s'est opposée à l'entrée en matière, jugeant trop contraignantes les mesures (notamment fiscales) proposées par le Conseil fédéral. L'UDC a par ailleurs déposé une proposition de renvoi intimant au gouvernement d'attendre que la communauté internationale convienne d'un objectif précis et contraignant avant de soumettre au parlement un nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂. Suivant la majorité de la CEATE-CN, les députés ont rejeté, par 117 voix contre 67, la proposition de renvoi et décidé l'entrée en matière, par 102 voix contre 80. Lors de la discussion par article, l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (aligné sur l'UE) a été approuvé par 90 voix contre 87, après que des propositions visant soit à l'abaisser à 10% (UDC), soit à le relever à 40% (Verts) ont été rejetées. Sur proposition de sa commission, le plénum a décidé que la totalité des mesures de compensation devront être réalisées sur le territoire national. Il a en outre accordé au Conseil fédéral la compétence de relever l'objectif à 40% en fonction des futures conventions internationales. Dans ce cas, la part des compensations réalisées à l'étranger pourra atteindre 75% au maximum. Concernant les mesures applicables aux voitures de tourisme, les députés ont suivi la majorité de la CEATE-CN, en décidant, par 85 voix contre 81, de fixer à 150 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km) les émissions maximales autorisées pour les voitures neuves d'ici à la fin de 2015, alors que le Conseil fédéral proposait de s'aligner sur la norme européenne (130 g/km). Cet amendement vise à tenir compte de la géographie particulièrement montagneuse de la Suisse, qui exige l'usage de véhicules adaptés généralement plus gourmands en carburant. Suivant le Conseil fédéral, le plénum a approuvé la hausse de la taxe sur les combustibles fossiles à 36 francs par tonne de CO₂ (contre 12 francs actuellement), rejetant par là même des propositions de minorités émanant respectivement de l'UDC et des Verts et visant l'une au statu quo et l'autre à porter la taxe à 60 francs. Les députés ont en outre autorisé le gouvernement à procéder à de nouvelles augmentations jusqu'à concurrence de 120 francs par tonne afin de hâter la réalisation des objectifs de réduction des émissions. S'il excède 60 francs par tonne, le montant de la taxe devra toutefois être soumis à l'approbation du parlement, selon une proposition de la CEATE-CN. Le produit de cette taxe demeurera par ailleurs affecté au programme fédéral d'assainissement des bâtiments. La proposition d'autoriser le gouvernement à prélever une taxe sur les carburants dans la mesure où la réalisation de l'objectif de réduction de 20% l'exige, au titre de mesure subsidiaire, a suscité une vive confrontation gauche/droite, le PLR, l'UDC et le PBD la rejetant catégoriquement, tandis que le PS et les Verts, ainsi qu'une faible majorité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux l'ont soutenue. Suivant la majorité bourgeoise de la CEATE-CN, les députés ont biffé cette possibilité, par 108 contre 82. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la loi révisée, par 108 voix contre 78, l'UDC la rejetant unanimement et le PLR majoritairement. Les chambres ont en outre décidé de prolonger d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 29 août 2011.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO₂ adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les

députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.12.2011
MARLÈNE GERBER

In der Herbstsession gelangte die Vorlage zur **Differenzbereinigung** in den Nationalrat. Nachdem er seinen Entscheid im Vorjahr im Rahmen des indirekten Gegenvorschlages zur Offroader-Initiative bereits auf einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von 130 g/km für Personenwagen revidiert hatte, war der Anschluss an den Ständerat in diesem Falle nur noch Formsache. Auf Anraten seiner Kommission, welche den Entscheid mit 15 zu 11 Stimmen gefällt hatte, hielt der Nationalrat an seiner Position zur Streichung der subsidiären Abgabe auf fossile Treibstoffe fest. Franziska Teuscher (gp, BE), die Sprecherin des zurückgezogenen Minderheitsantrages, der Zustimmung zum Ständerat gefordert hätte, kündigte jedoch an, die CO₂-Abgabe mit einem parlamentarischen Vorstoss wieder einzubringen, sollte sich abzeichnen, dass die im Gesetz enthaltenen Massnahmen zur Erreichung des Reduktionsziels nicht ausreichen würden. Der zentrale Grund für den Rückzug des links-grünen Minderheitsantrages – wie auch eines weiteren Minderheitsantrages Jans (sp, BS) – war die Befürchtung, dass das Gesetz in der Schlussabstimmung wegen Opposition von SVP und FDP versenkt würde. Dies wiederum irritierte Vertreter der FDP; sie bezeichneten die gewählte Taktik als unehrlich, da einerseits am starren Inlandziel festgehalten würde, jedoch eine Massnahme, welche zu dessen Erreichung zentral wäre, somit aus dem Gesetz gestrichen würde. Des Weiteren verblieb die Differenz zum Ständerat betreffend Kompensation von CO₂-Emissionen durch fossil-thermische Kraftwerke. Mit einer knappen rechts-bürgerlichen Mehrheit von 94 zu 92 Stimmen beschloss der Nationalrat, hier weiterhin dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen, der eine Kompensation im Ausland von bis zu 50% der Emissionen erlaubt. Der Nationalrat führte auf Antrag einer Kommissionsmehrheit eine weitere Differenz ein: Sollten sich Volk und Parlament für einen Atomausstieg bis 2020 aussprechen, sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, die im Ausland vorgenommene CO₂-Reduktion sogar auf 80% zu erhöhen. In der Wintersession hatte der neu zusammengesetzte Ständerat zuerst über einen Rückweisungsantrag Freitag (fdp, GL) zu beschliessen. Der Antragssteller vertrat die Ansicht, dass das CO₂-Gesetz stärker an das neue Umfeld der aufgekommenen Atomausstiegsdebatte angepasst werden müsse. Der Antrag blieb mit 30 zu 8 Stimmen jedoch chancenlos. Danach stimmte der Ständerat der Möglichkeit zur Auslandkompensation von fossil-thermischen Kraftwerken zu, sprach sich jedoch für die Streichung des vom Nationalrat in der Herbstsession eingeführten Zusatzes aus. Auch bei der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe stimmte der Ständerat der grossen Kammer zu. Ausschlaggebend dafür war die Befürchtung, dass gegen eine Treibstoffabgabe das Referendum ergriffen werden könnte. Der Nationalrat sah stattdessen einen Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe bis maximal 5 Rappen vor, womit sich auch der Ständerat einverstanden zeigte. Die letzte verbleibende Differenz löste der Nationalrat in der Wintersession indem er sich, wie auch der Ständerat, dafür aussprach, dass Erträge aus Sanktionen bei Nichteinhaltung der CO₂-Grenzwerte von Neuwagen dem Infrastrukturfonds und nicht, wie vom Nationalrat gefordert, der Bevölkerung zukommen sollen. Somit erübrigte sich die Tagung einer Einigungskonferenz und das Geschäft gelangte noch an der letzten Sitzung der Wintersession zur Schlussabstimmung. Im Ständerat passierte das Gesetz mit 34 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen, im Nationalrat sprachen sich 130 zu 61 für den Entwurf aus. Abgelehnt wurde das Geschäft von der beinahe geschlossenen SVP, sowie von einigen Vertretern der FDP und einem BDP-Nationalrat. Die Referendumsdrohung, welche Ende August von Seiten der Wirtschaft wegen der vom Parlament beschlossenen 20-prozentigen Inlandreduktion laut wurde, schien sich Ende Jahr zu verflüchtigen. Economiesuisse begründete diese Wendung damit, dass im Falle vom Anschluss

Schweizer Firmen an das europäische Emissionshandelssystem (ETS) anrechenbare Reduktionen weiterhin auch im Ausland möglich sein würden. Diese Interpretation wurde durch das BAFU gestützt.¹⁰

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 04.08.2012
MARLÈNE GERBER

Im September publizierte die Verwaltung die Anhörungsergebnisse der **Verordnung zum revidierten CO₂-Gesetz**. Dass die CO₂-Abgabe erst per 2014 von bestehenden CHF 36 pro Tonne CO₂ auf CHF 60 angehoben werden könne, stiess bei den Umweltverbänden sowie bei der SP und den Grünen auf Unverständnis. Dies verstosse gegen den im Vorjahr ausgesprochenen Willen des Parlamentes und darüber hinaus bestehe dadurch die Gefahr, dass die erforderlichen finanziellen Mittel für das Gebäudesanierungsprogramm nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden könnten. Der WWF Schweiz monierte, der Bundesrat durchlöchere das Gesetz, statt den in den gesetzlichen Bestimmungen festgehaltenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes zu nutzen. Die CVP sprach sich für eine rasche Verknüpfung des schweizerischen und europäischen Emissionshandelssystems aus, da sich Schweizer Unternehmen ansonsten im Nachteil befänden. Die SVP erachtete die in der Verordnung enthaltenen Forderungen als unrealistisch und lehnte den Entwurf ab. Von der FDP ging keine Stellungnahme ein. Ende November verabschiedete der Bundesrat die Verordnung, welche am 1.1.13 in Kraft tritt. Er sah davon ab, die Erhöhung der Abgabe auf Brennstoffe bereits per 2013 zu erhöhen, was der Forderung der linken Parteien und der Umweltverbände entsprochen hätte. Weitere Erhöhungen können jedoch ab 2016 und 2018 beschlossen werden. Zu Protesten von Seiten des WWF führte ein nach der Vernehmlassung angefügter Zusatz, wonach Emissionen von fossilthermischen Kraftwerken nicht dem Reduktionsziel unterstehen werden. Der WWF liess verlauten, dies sei aufgrund der äusserst klimaschädlichen Auswirkungen von Gaskraftwerken inakzeptabel, und forderte eine entsprechende Anpassung der Verordnung.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQUE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie est refusée par les

organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.¹²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 04.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 wurde das revidierte CO₂-Gesetz von den Räten verabschiedet. Es brachte diverse klimapolitische Verschärfungen mit sich, wie beispielsweise ein Emissionsreduktionsziel von minus 50 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990, die Ergänzung der CO₂-Abgabe um eine Flugticketabgabe, die Schaffung eines Klimafonds oder verschärfte CO₂-Zielwerte für Personenwagen und Mittelwagen ab dem Jahr 2025. Die **Reaktionen auf das neue CO₂-Gesetz** fielen naturgemäss sehr unterschiedlich aus. Es sei das erreicht worden, was politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich möglich sei, resümierte Nationalrat Stefan Müller-Altermatt (cvp, SO). Für Vertreterinnen und Vertreter der Grünen und der Grünliberalen ging das Gesetz nicht weit genug, es sei aber ein veritabler Fortschritt im Vergleich zum Status quo, zudem müsse das Gesetz vor dem Stimmvolk bestehen können. Dieser Einschätzung stimmte auch Greenpeace zu. Gemäss Thomas Matter (svp, ZH) hingegen werde das neue CO₂-Gesetz das Klima nicht beeinflussen, jedoch den Mittelstand und die Wirtschaft stark belasten. Die Weltwoche sah dies ähnlich und kritisierte das neue Gesetz scharf. Es sei unter anderem unsozial, unbezahlbar und unnützlich – unsozial, weil sich nur noch reiche Personen den hohen Benzinpreis oder eine Flugreise leisten könnten; unbezahlbar, weil es den Mittelstand CHF 40 Mrd. bis CHF 50 Mrd. kosten werde; und unnützlich, weil die Schweiz ohnehin nur einen Bruchteil der weltweiten Emissionen verursache.

Mehr zu reden gab jedoch die Ankündigung der SVP und einiger Wirtschaftsverbände (beispielsweise ACS, ASTAG und Swissoil) auf der einen Seite sowie vieler Westschweizer Sektionen der Bewegung «Klimastreik» auf der anderen Seite, das **Referendum gegen das CO₂-Gesetz** ergreifen zu wollen. Während der SVP das CO₂-Gesetz zu weit ging, erachtete es die Klimastreikbewegung insgesamt als zu wenig ambitioniert. Die Bewegung überliess es jedoch den einzelnen regionalen Sektionen, wie sie zur Ergreifung des Referendums stehen. Diese sogenannte **unheilige Allianz** wurde in der Klimastreikbewegung selber unterschiedlich aufgenommen. Während Mediensprecherin Lena Bühler nichts von einer Zerreihsprobe wissen wollte, hielt Maya Tharian von der jungen GLP den Entscheid der Westschweizer Sektionen für einen fatalen Fehler. Auch die externen Reaktionen fielen kritisch aus. Die WOZ argumentierte, man solle doch besser das nun vorliegende Gesetz umsetzen, als für ein neues Gesetz kämpfen, das eventuell erst dann in Kraft trete, wenn es schon zu spät sei. Auch der Klimawissenschaftler Reto Knutti von der ETH Zürich bedauerte den Entscheid der Westschweizer Klimastreik-Sektionen. Er vertrat die Ansicht, dass die Klimaaktivistinnen und -aktivisten als Alliierte der SVP nur verlieren könnten.¹³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 19.01.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 19. Januar 2023 und damit fristgerecht reichten Parlamentarier und Parlamentarierinnen der SVP ihre Unterschriften für das **Referendum gegen das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit** und damit gegen den indirekten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative ein. Die Bundeskanzlei gab einige Tage danach bekannt, dass 103'015 gültige Unterschriften zusammengekommen waren. Damit wird die Stimmbevölkerung über das neu geschaffene Gesetz entscheiden.¹⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 18. Juni 2023 gelangte der indirekte Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative, der mittlerweile unter dem Titel **Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG)** lief und meist als «Klimagesetz» bezeichnet wurde, zur **Abstimmung**. Die Vorlage umfasste Fördergelder für den Ersatz von fossilen Heizungen und für innovative Technologien sowie Ziele und Richtwerte für die Treibhausgasreduktion, etwa in Form von Reduktionszielen für die einzelnen Sektoren Verkehr, Industrie und Gebäude. Das grundlegende Ziel der Vorlage lag in der Erreichung von Netto Null bis 2050. Die einzelnen dafür notwendigen Massnahmen sollten jedoch erst im Rahmen der Weiterentwicklung des CO₂-Gesetzes festgelegt werden.

Gegen dieses neue Gesetz hatte die SVP erfolgreich das Referendum ergriffen. Sie wurde dabei vom HEV und kleineren rechts-konservativen Parteien unterstützt. Die **Gegnerschaft** kritisierte, dass die Umsetzung des Gesetzes zwangsläufig zu einem Verbot von Öl, Gas, Diesel und Benzin führen werde. Infolgedessen würden der Strombedarf und die entsprechenden Kosten massiv steigen. Der erhöhte Strombedarf werde wiederum dazu führen, dass die Landschaft mit Windkraftanlagen und

Solarpanels zerstört werde und trotzdem könne es gerade im Winter zu einer Strommangellage kommen.

Die **Befürworterinnen und Befürworter des Klimagesetzes** bestanden aus den Parteien Grüne, SP, GLP, Mitte, EVP sowie FDP.Liberale. Dazu gesellten sich noch zahlreiche Organisationen und Verbände, wie etwa Swissmem, der Schweizer Tourismus-Verband oder auch die Bankiervereinigung. Auch die Kantone, in Form der KdK, unterstützten das Gesetz. Koordiniert wurden die verschiedenen Akteurinnen und Akteure durch den eigens für den Abstimmungskampf gegründeten «Verein Klimaschutz», welcher laut eigenen Angaben über ein Budget von rund CHF 4 Mio verfügte. Das Komitee der Befürwortenden argumentierte, dass die Vorlage den Klimaschutz stärke, wichtige Anreize für die Abkehr von Öl und Gas setze und damit auch die Abhängigkeit der Schweiz von ausländischen Energielieferanten verringere. Die Bevölkerung und die Schweizer Wirtschaft würden finanziell entlastet, respektive bei der Entwicklung von klimafreundlichen Technologien unterstützt. Die Umsetzung des Gesetzes geschehe – entgegen der Einschätzung der Gegnerschaft – ohne Verbote oder neue Abgaben.

In den **Medien** gab besonders die Position des HEV Schweiz zu reden. Dieser hatte die Nein-Parole beschlossen, mehrere kantonale Sektionen sprachen sich jedoch für ein Ja oder für Stimmfreigabe aus. Aufgrund der Kampagne des HEV, die sich optisch und inhaltlich an der Kampagne der SVP ausrichtete, gab der damalige Ständerat Ruedi Noser (fdp, ZH) gar seinen Austritt aus dem HEV bekannt und kritisierte, dass der HEV von der SVP übernommen worden sei. In den Medien meldeten sich auch die beiden Klimawissenschaftler Thomas Stocker und Reto Knutti zu Wort. Während sich Stocker über die grelle Kampagne der SVP, welche lediglich Ängste schüre, und über einen vom Komitee «Rettung Werkplatz Schweiz» an fast alle Schweizer Haushalte versendeten Flyer enervierte – letzterer sei «unerträglich» und voller Unwahrheiten – monierte Knutti, dass lediglich über die zu befürchtenden Kosten und den Strom gesprochen werde und nicht über den Nutzen, der in der Erhaltung unserer Lebensgrundlagen liege.

Wie die **APS- Zeitungs- und Inserateanalyse**, welche im Vorfeld der Abstimmung durchgeführt wurde, zeigte, wurde die Abstimmungsvorlage überdurchschnittlich stark mit Inseraten beworben. Gut zwei Drittel der Inserate stammten dabei aus dem Lager der Befürwortenden, ein Drittel von den Gegnerinnen und Gegnern. Dieses Verhältnis deckte sich in etwa mit demjenigen zur Abstimmung über das CO₂-Gesetz in 2021. Dem Anfang Juni 2023 publizierten **Zwischenbericht des Fölg** konnte entnommen werden, dass das Klimagesetz in den Medien starke Beachtung fand und überwiegend positiv darüber berichtet wurde. Interessanterweise lösten nicht nur die offiziellen Kampagnen-Starts von Befürwortenden und Gegnerschaft, sondern auch die Turbulenzen um die Position des HEV einen Peak in der Medienberichterstattung aus.

In den **Vorumfragen** fand das Klimagesetz eine hohe, aber über die Zeit abnehmende Zustimmung. So zeigte etwa die Anfang Juni 2023 veröffentlichte dritte Umfragewelle von 20 Minuten/Tamedia, dass 56 Prozent der Befragten dem Gesetz zustimmen wollten («Ja» oder «Eher Ja»). Der Tages-Anzeiger griff aus dieser Vorumfrage die Stimmungslage der Anhängerinnen und Anhänger der FDP heraus. Bemerkenswerterweise beabsichtigten diese grossmehrheitlich, die Vorlage abzulehnen, obwohl die Partei offiziell die Ja-Parole beschlossen hatte.

Das Abstimmungsergebnis vom 18. Juni fiel dann jedoch deutlicher aus, als es die Vorumfragen prophezeit hatten. Bei einer Stimmbeteiligung von 42.5 Prozent stimmten fast 60 Prozent der Stimmenden für das neue Klimagesetz.

Abstimmung vom 18. Juni 2023

Beteiligung: 42.54%

-Ja: (59.1%)

-Nein: (40.9%)

Parolen:

-Ja: EVP, FDP (1*), GLP, GPS, Mitte, PdA, SP; SBV, SGB, VPOD

-Nein: EDU, Lega, SVP; HEV (4)

-Stimmfreigabe: SD

* in Klammern Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Die **Vox-Analyse** brachte zu Tage, dass die Parteizugehörigkeit respektive -sympathie

ausschlaggebend war für das Stimmverhalten. So sprachen sich lediglich Personen, die sich als rechtsausser bezeichneten und/oder sich der SVP zugehörig fühlten, mehrheitlich gegen das Klimagesetz aus. Anders als bei der Abstimmung im Jahr 2021 votierten die Sympathisantinnen und Sympathisanten der Mitte und der FDP nun mehrheitlich für das Klimagesetz (64% respektive 66%). Das Geschlecht war ebenfalls ein wichtiger Faktor beim Abstimmungsverhalten: Frauen legten häufiger ein Ja in die Urne als Männer (63% respektive 55% Ja-Anteil). Zudem sprachen auch ein hoher Bildungsgrad sowie ein hohes Salär tendenziell für eine Zustimmung zum Klimagesetz. Bei den Motiven für oder gegen das Gesetz wurden insbesondere das Thema «Umweltschutz» und «Kostenfolgen» genannt. Während sich die Befürwortenden also vor allem einen Ausbau des Umweltschutzes erhofften, kritisierten die Gegnerinnen und Gegner der Vorlage die Kosten, die mit der Umsetzung des Gesetzes einhergehen. Die Medien ergänzten, dass wohl auch die Unverbindlichkeit der Vorlage – sie bestand bekannterweise mehrheitlich aus Zielen sowie Fördergeldern und nicht aus neuen Abgaben – zum klaren Ja geführt hatte. Zudem wurde an jenem Sonntag, im Gegensatz zur Abstimmung über das CO₂-Gesetz von 2021, nicht noch über weitere umweltpolitische Anliegen abgestimmt, welche die ländliche Bevölkerung vermehrt an die Urne gelockt hätte und für mehr Nein-Stimmen hätte sorgen können. Bei der Frage nach dem «Wie weiter?» waren sich die Medien einig, dass die grosse Arbeit jetzt erst anfangen müsse. Diese bestehe darin, rasch viel Strom zu produzieren. Die politischen Akteure waren sich jedoch uneinig, wie dies am Besten geschehen solle. Zum einen befand sich der sogenannte Mantelerlass zur Zeit der Abstimmung über das Klimagesetz auf der Zielgeraden. Er soll die Erzeugung von Solar- und Windenergie sowie der Wasserkraft stark vorantreiben. Zum anderen wurde bereits im August 2022 mit der Unterschriftensammlung für die Initiative «Jederzeit Strom für alle (Blackout stoppen)» gestartet, welche sich mehr oder weniger explizit für den Bau neuer Atomkraftwerke ausspricht.¹⁵

1) TA, 8.7.94; BZ, 13.7.94; NZZ et BaZ, 27.10.94; presse du 1.11.94; 24 Heures, 1.6.95.

2) Blick, 20.4.96; Bund, 17.7.96; NQ, 22.7.96; presse du 24.10.96.; FF, 1996, IV, p. 1328

3) BO CN, 1998, p. 1725 ss.

4) Presse du 24.4.01. Voir également APS 1999, p. 173.

5) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.

6) LT, 15.1.17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.

7) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.

8) BO CN, 2010, p. 476 ss., 541 ss., 599 ss., 644 ss. et 661.; BO CE, 2010, p. 579; Concernant la compensation des émissions des centrales à gaz cf. partie I, 6a (Produits pétroliers et gaz).

9) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.

10) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBl, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.

11) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.

12) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

13) Blick, LT, 24.9.20; LT, NZZ, TA, 26.9.20; WOZ, WW, 1.10.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 3.10.20; So-Bli, 4.10.20; LT, 6.10.20; WOZ, 8.10.20; LT, 10.10.20; So-Bli, 11.10.20; Exp, 13.10.20; So-Bli, 18.10.20

14) Medienmitteilung Bundeskanzlei vom 3.2.23; Lib, 10.1.23

15) APS- Zeitungs- und Inserateanalyse zu den Abstimmungen vom 18. Juni 2023; FÖG-Abstimmungsmonitor zu den Abstimmungen vom 18. Juni 2023; SRG-Trendumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Abstimmungsumfrage vom 7.6.2023; Tamedia-Nachbefragung vom 18.6.2023; Vox-Analyse zur Abstimmung vom 18. Juni 2023; LT, 19.5.23; 24H, AZ, NZZ, 20.5.23; So-Bli, 21.5.23; AZ, Bund, NZZ, 22.5.23; LZ, NF, Republik, 23.5.23; 24H, CdT, LT, 24.5.23; AZ, Republik, WW, 25.5.23; Bund, 26.5.23; AVF, AZ, LT, 27.5.23; SoZ, 28.5.23; Republik, 29.5.23; APZ, 30.5.23; NF, TA, 31.5.23; CdT, LT, NZZ, SGT, WOZ, WW, 1.6.23; NZZ, 2.6.23; TA, 3.6.23; SoZ, 4.6.23; 24H, TA, 5.6.23; AZ, Lib, 6.6.23; TA, 7.6.23; WW, 8.6.23; LT, Lib, 9.6.23; LT, 10.6.23; Republik, 18.6.23; 24H, AZ, Blick, CdT, LT, Lib, NF, NZZ, SGT, TA, 19.6.23; Blick, LZ, NF, TZ, 20.6.23; WW, 22.6.23