

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Grüne Partei der Schweiz (GPS)
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
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Ziehli, Karel

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Ziehli, Karel 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Klimapolitik, Grüne Partei der Schweiz (GPS), 1993 – 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
Umweltschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
BIP	Bruttoinlandsprodukt
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
EHS	Emissionshandelssystem
SBV	Schweizerischer Bauernverband
Klima- und Innovationsgesetz	Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit
ifoZ	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
EV	Erdöl-Vereinigung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
PIB	Produit intérieur brut
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
USS	Union syndicale suisse
SSP	syndicats des Services publics
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
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
ifoZ	Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft (institut de recherche)
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
UP	Union Pétrolière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.03.2023
KAREL ZIEHLI

L'initiative pour la responsabilité environnementale a abouti, alors que les Jeunes Vert-e-s ont concédé avoir eu des difficultés à récolter suffisamment de signatures valables. Alors qu'en règle générale 5 à 10 pour cent des paraphes récoltées ne sont pas valables (doublon, pas de droit de vote, signature manquante), Julia Küng, co-présidente du parti des jeunes écologistes a estimé que ce niveau atteignait probablement les 25 pour cent. Cette dernière a émis l'hypothèse qu'avec la crise du Covid-19 qui a interrompu la récolte de signatures lors de l'hiver 2021, certaines personnes ont probablement oublié avoir déjà signé l'initiative lors de la reprise de la récolte au printemps 2022. Il est, peut-être, plus difficile de se rappeler de ce sujet, plus vague qu'une initiative contre les avions de combat par exemple. Mais finalement, l'initiative, qui veut réduire l'impact environnemental de l'économie en imposant le respect des limites planétaires (climat, biodiversité, consommation d'eau, utilisation des sols, pollution atmosphérique, apports d'azote et de phosphore) dans les dix ans, a récolté plus de 105'000 paraphes.

Suite au dépôt du texte, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de rédiger un message pour s'opposer à cette initiative populaire, considérée comme trop radicale et dangereuse pour l'économie. Différentes mesures politiques allant vers une plus grande préservation des ressources ont déjà été mises en place ou sont traitées par le Parlement, à l'image de l'initiative parlementaire sur l'économie circulaire, la stratégie de développement durable 2030, la stratégie climatique à long terme, ou encore de la stratégie climatique pour l'alimentation et l'agriculture.¹

Klimapolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.02.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Grüne Partei schlug im Zusammenhang mit der Diskussion um eine neue Finanzordnung erneut eine **ökologische Steuerreform** vor, die anstelle der Arbeit vermehrt die zur Herstellung eines Industrieprodukts oder einer Dienstleistung eingesetzte Energie besteuert. Dadurch sollen einerseits durch konkurrenzfähigere Produktion Arbeitsplätze erhalten und andererseits umwelt- und ressourcenschonendere Techniken gefördert werden.²

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 17.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant ce qu'il jugeait l'incurie des politiciens, le WWF a déposé une **pétition** munie de 40 000 signatures **pour l'introduction en juillet 2004 de la taxe sur le CO2**. Ce prélèvement incitatif a reçu le soutien de Pro Natura, Greenpeace, l'ATE et Equiterre, ainsi que du PS et des Verts. Par cette action, le WWF entendait faire pression sur le parlement. Les associations écologistes ont également critiqué le centime climatique.³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO2 », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO2. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissaient toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO2 en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO2**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de

carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consenti à des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.⁴

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.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.04.2008
NICOLAS FREYMOND

L'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** a formellement abouti début avril. Elle exige une réduction d'au moins 30% des émissions de CO₂ d'ici 2020, par rapport à leur niveau de 1990. Les initiants entendent y parvenir par les énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'extension de la taxe sur les combustibles aux carburants à travers l'introduction d'une taxe générale sur le CO₂. Le produit de cette taxe permettrait de financer des programmes d'assainissement des bâtiments, de recherche et de promotion des énergies renouvelables. Combattue par les partis bourgeois, l'initiative est soutenue par le PS, les Verts et le PEV, ainsi que par une trentaine d'organisations environnementales (ATE, WWF, Greenpeace, Initiative des Alpes, Pro Natura, etc.).⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'**initiative populaire fédérale « pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement »** a formellement abouti à l'automne. Lancée par les Jeunes Verts et soutenue par le PS, les Verts, le mouvement Ecologie libérale et des organisations écologistes (ATE, WWF, Greenpeace), cette initiative vise à interdire l'importation de véhicules qui émettent des quantités excessives de substances nocives (notamment le CO₂ et les poussières fines) et ceux particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Les véhicules émettant plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus de 2,5 milligrammes de particules par kilomètre seraient interdits en Suisse, tout comme les voitures de tourisme d'un poids excédant 2,2 tonnes. L'initiative est combattue par les partis bourgeois et les milieux routiers et économiques. En fin d'année, **le Conseil fédéral a rejeté l'initiative**. Bien qu'il ait admis qu'elle permettrait une réduction de 2% des émissions du trafic routier, il a jugé qu'elle entraînerait une restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme. Il a par ailleurs estimé que les objectifs visés par l'initiative étaient parfaitement réalisables par la révision des normes et valeurs limites en matière d'émissions polluantes comme de sécurité routière en faisant l'économie des contraintes et inconvénients impliqués par le texte des initiants.⁷

POSTULAT
DATUM: 08.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a rejeté, par 98 voix contre 60, un postulat du groupe des Verts confiant au Conseil fédéral la tâche d'étudier la possibilité d'étendre la taxe sur le CO₂ aux **émissions grises**, c'est-à-dire aux émissions liées à la production et au transport de biens provenant de l'étranger et consommés en Suisse. Les députés n'ont pas non plus souhaité que la Confédération cesse de prélever le centime climatique sur les carburants, rejetant par 119 voix contre 70 une motion du groupe UDC en ce sens.⁸

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO₂ qui tient lieu de contre-projet indirect. Soutenu par les Verts, le PS, l'ATE, le WWF et Greenpeace, le texte déposé par les jeunes verts propose, à des fins de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité routière, d'interdire l'importation des véhicules qui émettent plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre, ainsi que les voitures de tourisme qui pèsent plus de 2,2 tonnes à vide ou présentent un danger élevé pour les autres usagers de la route. À titre de dispositions transitoires, il prévoit en outre que les véhicules en circulation violant ces nouvelles normes soient soumis à une limite de vitesse plus sévère (100 km/h) et que les émissions de particules fines des véhicules diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2008 n'excèdent pas 2,5 mg/km. Le gouvernement a réaffirmé son rejet du texte en raison de la restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme qui en découlerait. Il a également mis en doute la pertinence des mesures proposées, tout en partageant l'avis des initiants sur la nécessité d'édicter des normes légales afin de réduire les émissions nocives du trafic routier. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un **contre-projet indirect** par lequel il met par ailleurs en œuvre la motion de la CEATE-CN en faveur d'un alignement sur les normes de l'UE que lui avait transmise le parlement en 2007. Le message transmis aux chambres comporte ainsi, outre un projet d'arrêté fédéral recommandant au peuple de rejeter l'initiative, un projet de modification de la loi sur le CO₂ abaissant la valeur moyenne d'émission des voitures neuves à 130 gr/km d'ici à 2015, conformément aux normes de l'UE en la matière. Le Conseil fédéral propose d'échelonner la réalisation de cet objectif, fixant respectivement à 65% en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015 la proportion des nouvelles immatriculations devant satisfaire à la nouvelle valeur limite. En cas de non respect, les importateurs devront compenser les émissions excédentaires, soit financièrement, soit par la vente de voitures moins polluantes. Le gouvernement a estimé que cette manière de procéder permettait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone visé par l'initiative, sans interdire les voitures de collection et de sport. S'agissant des émissions de particules fines par les voitures de tourisme diesel, le gouvernement a proposé de s'en tenir à la norme Euro 5 (4,5-5 mg/km, selon la méthode de mesure), jugeant inutile de s'en distancier alors que les émissions effectives des véhicules homologués jusqu'au 31 décembre 2008 (env. 0,6 mg/km) sont de toute manière nettement inférieures tant à la norme européenne qu'à celle voulue par les initiants. Quant à la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, il a estimé que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années, notamment grâce aux normes visant à réduire la gravité des blessures des piétons en cas d'impact. Assurant vouloir poursuivre dans cette voie, le Conseil fédéral a toutefois rappelé qu'il souhaite le faire en concertation avec les pays voisins afin d'éviter aux importateurs des obstacles supplémentaires sur le marché helvétique.⁹

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 initiants, 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 2011.¹⁰

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 prévoit 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.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.06.2011
MARLÈNE GERBER

In der Sommersession gab der Ständerat zudem seine Empfehlung zur **Offroader-Initiative** ab. Eine links-grüne Kommissionsminderheit gab sich zwar zufrieden mit dem indirekten Gegenvorschlag, welcher mit dem festgehaltenen Zielwert von durchschnittlich 130 g CO₂/km sogar weiter ging als die in der Initiative enthaltene Forderung. Dennoch beantragte sie die Annahme der Initiative, welche unter anderem zusätzliche Bestimmungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit enthalte. Der Antrag blieb jedoch chancenlos und so beschloss der Ständerat mit 32 zu 8 Stimmen, die Initiative dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen. Im Nationalrat wurde die Empfehlung mit 124 zu 62 Stimmen unter vollständiger Opposition der SP und der Grünen verabschiedet. Drei Monate nach dem Parlamentsbeschluss gab das Initiativkomitee unter der Leitung von Bastien Girod (gp, ZH) den bedingten Rückzug der Initiative bekannt. Dieser erlangt seine Gültigkeit, wenn der Gegenvorschlag nach Verstreichen der Referendumsfrist in Kraft tritt. Nicht erfreut über diesen Entschluss zeigten sich die Jungsozialisten. Sie beschuldigten die Initianten, sich der Automobillobby zu fügen. Trotzdem ergriff der Verband Freier Autohandel Schweiz (VFAS) das Referendum, zog es jedoch im Oktober wieder zurück. Nach Ablauf der Anhörungsfrist zur CO₂-Ausführungsverordnung hatten sich die Bedenken des Verbandes zerstreut. Der Bundesrat beschloss, den 1. Juli 2012 als Stichtag für die Autoimporteure festzulegen, womit die Änderung ein halbes Jahr später als angekündigt in Kraft treten wird. Dies wiederum erzürnte die Jungen Grünen, für welche die Aussicht auf rasche Umsetzung des Gegenvorschlages den Hauptgrund für den Rückzug der Initiative dargestellt hatte.¹²

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 Personenkraftwagen 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 aufgekomenen 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.¹³

**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.¹⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 10.04.2014
MARLÈNE GERBER

An einer Pressekonferenz im April 2014 gab das BAFU bekannt, dass das **Ziel zur Reduktion der Treibhausgasemissionen**, nämlich den Ausstoss zwischen 2008-2012 im Vergleich zu 1990 um mindestens 8% zu verringern, knapp erreicht werden konnte. Noch ganz anders hatte die Bilanz im Januar 2012 gelautet, worauf sich Bundesrätin Leuthard zum Abschluss einer Zusatzvereinbarung mit der Stiftung Klimarappen entschlossen hatte. Ohne den Erwerb von Emissionszertifikaten im Ausland, die zu einem Drittel der Treibhausgasreduktion beitragen, hätte die Schweiz das Kyoto-Ziel nicht erreichen können. Dieser Umstand trug den Bundesbehörden denn auch Kritik von Umweltorganisationen und den Grünen ob der so "geschönten" Zahlen ein. Sowohl der WWF wie auch Exponenten der Grünen Partei stiessen sich ferner daran, dass im Ausland entstandene Emissionen zur Herstellung von Elektrizität, die in die Schweiz importiert wurde, nicht in die Berechnungen eingeflossen waren. In einem NZZ-Kommentar wurde der Bundesrat auch von Rolf Hartl, Präsident der Erdölvereinigung und der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK), der Schönfärberei beschuldigt. Wenn man die Senkenwirkung des Waldes, resp. die zunehmende Bindung von CO₂ durch Wald, auslasse, die in der Schweiz im betrachteten Zeitraum zu einer beachtlichen Reduktion von 1,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente geführt hatte, seien ganze 87% der Treibhausgasreduktionen im Ausland erfolgt. Selbst das BAFU rief nicht zu unverhohlenem Optimismus auf: Dem 2011 geäusserten Willen des Parlaments folgend habe die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 im Vergleich zu 1990 um 20% zu reduzieren - und das ausschliesslich durch Massnahmen im Inland. Ferner konnten die Emissionen nicht in allen Sektoren reduziert werden. Während sich die Haushalte und der Dienstleistungssektor mit grösseren Reduktionsleistungen

schmücken durften, nahmen die Emissionen im Verkehr im Vergleich zu 1990 gar zu. Mit 32% war der Verkehrssektor im Jahr 2012 für fast ein Drittel aller Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich. Die im Sommer 2014 veröffentlichte CO₂-Statistik für das Jahr 2013 wies zwar einen leichten Rückgang der durch den Brenn- und Treibstoffverbrauch verursachten Emissionen auf, hielt jedoch auch fest, dass der Brennstoffverbrauch noch deutlich über dem Zwischenziel für 2014 liegen würde, was eine mögliche Erhöhung der CO₂-Lenkungsabgabe per 2016 näher rücken lässt.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 28.02.2015
MARLENE GERBER

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befinde sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)“. Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.¹⁶

GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 01.12.2015
MARLENE GERBER

Zu Beginn der Pariser Klimakonferenz bekräftigte die Grüne Partei ihre Drohung, **die Schweiz wegen unzureichendem Klimaschutz zu verklagen**, sollte der Bundesrat nach dem Klimagipfel nicht beschliessen, die Treibhausgas-Reduktionsziele beträchtlich zu erhöhen (-40% im Vergleich zu 1990). Ein ähnliches Anliegen hatte sich einige Monate zuvor in den Niederlanden als erfolgreich erwiesen: Dort urteilte ein Bezirksgericht in Den Haag, dass die unzureichende Klimapolitik gegen die Menschenrechte verstosse. Es sei die Aufgabe der Regierung, die Bevölkerung eines Landes, das teilweise unter dem Meeresspiegel liege, vor Gefahren des Klimawandels zu schützen. Dieses gerichtliche Urteil bewirkt in den Niederlanden eine Erhöhung des Reduktionsziels von 17% auf 25% bis 2020 gegenüber 1990.¹⁷

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO₂ et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des 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.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le

principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO2 et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE 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 faïtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO2, 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 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 est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour 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, ne rencontre pas de soutien.

Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.¹⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO2. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faïtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faïtières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants

estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril. Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faïtières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.²⁰

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 SEQE 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 faïtières 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 faïtières 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.²¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 13. Juni 2021 lehnte die Stimmbevölkerung die Revision des CO2-Gesetzes ab. Die Grüne Fraktion forderte im Nachgang zu dieser Abstimmung mittels einer nur wenige Tage später eingereichten parlamentarischen Initiative, dass zumindest ein Teil der **Investitionen in den Klimaschutz**, die im Gesetz vorgeschlagen worden waren, nun mit Bundesmitteln anstatt mit den im Gesetz vorgesehenen Lenkungsabgaben finanziert werden sollen. Beispiele seien die Finanzierung des Ausbaus des Nachtzug-Angebots oder die Förderung von Technologien zur Reduzierung von Treibhausgasen.²²

PARLAMANTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 31.08.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR befasste sich Ende August 2022 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche **Investitionen in den Klimaschutz** vermehrt aus allgemeinen Bundesmitteln finanzieren möchte. Die Kommissionsmehrheit (14 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen) entschied, der Initiative keine Folge zu geben, da derzeit der Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative beraten werde und eine separate Vorlage zu Fragen der Finanzierung des Klimaschutzes daher nicht sinnvoll erscheine. Zudem werde der Bundesrat voraussichtlich diesen Herbst die Botschaft zum CO₂-Gesetz nach 2024 vorlegen. Die Kommissionsminderheit sah in der Initiative jedoch ein geeignetes Instrument, um die Investitionen in den Klimaschutz zu stärken.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

SP und Grüne lancierten im August 2022 die sogenannte **Klimafonds-Initiative** und reichten die entsprechende Unterschriftenliste bei der Bundeskanzlei zur Überprüfung ein. Diese bestätigte, dass die Unterschriftenliste der gesetzlichen Form entspricht, woraufhin das Komitee mit der Unterschriftensammlung beginnen konnte. Die Sammelfrist dauert bis zum 6. März 2024.

Die Volksinitiative verlangte, dass Bund, Kantone und Gemeinden den Klimawandel und seine Folgen für Mensch, Wirtschaft und Umwelt in Übereinstimmung mit dem Klimaabkommen von Paris bekämpfen. Dabei soll der Bund insbesondere die Dekarbonisierung der Sektoren Verkehr, Gebäude und Wirtschaft unterstützen, den sparsamen und effizienten Energieverbrauch, die Versorgungssicherheit und den Ausbau der erneuerbaren Energien fördern, nachhaltige und natürliche CO₂-Senken schaffen sowie die Biodiversität stärken, um namentlich die Folgen des Klimawandels zu bekämpfen. Ausserdem soll der Bund die für die Dekarbonisierung der Wirtschaft notwendigen Aus-, Weiterbildungs- und Umschulungsmassnahmen der entsprechenden Fachkräfte bezahlen. Für die Finanzierung der konkreten Massnahmen in diesen Bereichen soll ein Fonds geschaffen werden, der bis 2050 jährlich mit Mitteln in der Höhe von 0.5 bis 1 Prozent des BIP alimentiert werden soll. In einem Interview mit Le Temps rechtfertigte Christophe Clivaz (gp, VS) als Mitglied des Initiativkomitees die Summe von jährlich CHF 3.5 bis 7 Mrd., mit welcher der geforderte Fonds ausgestattet werden soll: Zum einen sei die Lage wirklich dringlich und zum anderen gebe es andere Sektoren, die von vergleichbaren Summen profitierten.²⁴

PARLAMANTARISCHE 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 Fög** 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 Abstimmungsresultat 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. 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.²⁵

-
- 1) Communiqué de presse du Conseil fédéral du 17.5.23; FF, 2023, 746; TA, 15.11.22; Lib, TA, 24.3.23
 - 2) BZ und NQ, 11.2.93
 - 3) LT, 16.8 (lancement de la pétition) et 18.11.03 (centime climatique); presse du 17.10.03 (dépôt).
 - 4) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
 - 5) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
 - 6) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
 - 7) FF, 2008, p. 7199 s.; LT, 4.2 et 7.7.08; NZZ, 7.7.08; presse du 26.8.08 (initiative); NZZ, 20.12.08.
 - 8) BO CN, 2009, p. 220 (motion UDC 08.3352) et 1368 s. (Verts).
 - 9) FF, 2010, p. 885 ss; presse du 22.1.10.
 - 10) 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).
 - 11) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
 - 12) AB SR, 2011, S. 424 ff. und 707; AB NR, 2011, S. 1288; NZZ, 14.7.11.; TA, 9.8.11.
 - 13) 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.
 - 14) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
 - 15) Medienmitteilung BAFU vom 10.4.14; Medienmitteilung BAFU vom 14.7.14; AZ, LZ, NZZ, TG, 11.4.14; NZZ, 4.6.14
 - 16) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15
 - 17) BaZ, 7.7.15; NZZ, 1.12.15; TA, 22.6.16
 - 18) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 19) 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
 - 20) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 21) 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
 - 22) Pa. lv. 21.473
 - 23) Medienmitteilung UREK-NR vom 31.8.22
 - 24) BBl, 2022 2070; AZ, CdT, LT, Lib, 7.9.22
 - 25) 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