

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Energie
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Verkehrsverband
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

Bieri, Niklaus
Eperon, Lionel
Mach, André

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Eperon, Lionel; Mach, André 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Energie, Anderer Verkehrsverband, 1992 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Erdöl und Erdgas	2

Abkürzungsverzeichnis

NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ACS Automobil Club der Schweiz
TCS Touring Club Schweiz

NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
ACS Automobile Club de Suisse
TCS Touring Club Suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

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.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.10.2016
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Schlussabstimmung zum ersten Massnahmenpaket der **Energiestrategie 2050** gab die SVP bekannt, dass sie das **Referendum** ergreife. Noch während die Vorlage im Differenzbereinigungsverfahren stand, hatte die Volkspartei erklärt, sie werde das Referendum ergreifen, sofern die Wirtschaftsverbände dieses mittrügen. Obschon die Dachverbände Economiesuisse und Gewerbeverband das Referendum nicht unterstützen wollten, fand die SVP andere Mitstreiter. Dazu gehören Swissmem, Gastrosuisse, Swiss Plastics, Swissoil, Auto Schweiz und der Nutzfahrzeugverband Astag, die Aktion für eine vernünftige Energiepolitik Aves, der Verein Kettenreaktion, der Bund der Steuerzahler und ein Verein von Windkraft-Gegnern. Die Jungfreisinnigen wollen sich dem Referendumskomitee ebenfalls anschliessen. Die Vorlage führe zu einer eigentumsfeindlichen, hoch subventionierten Planwirtschaft, bringe den Haushalten hohe Kosten und sei, auch gegenüber nachfolgenden Generationen, "ruinös und verantwortungslos". Die von der SVP genannten Kosten von CHF 3'200 pro Haushalt und Jahr wurden von Befürwortern der Energiestrategie 2050 bestritten: Diese Zahl sei frei erfunden.²

Erdöl und Erdgas

La réduction de cinq centimes, soutenue par les députés bourgeois, avait pour but de contrecarrer les chances de succès du référendum annoncé par le parti des automobilistes et obtenir le soutien des associations routières. Seul le TCS a finalement décidé de ne pas soutenir le référendum du «Comité contre l'imposition parasitaire du trafic privé», composé du parti des automobilistes, de la Lega dei Ticinesi, du Centre patronal vaudois, de l'ACS et de certains parlementaires de droite. **Le référendum a abouti relativement facilement**, puisque près de 100'000 signatures ont été transmises à la Chancellerie fédérale au début de l'année 1993.³

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

2) AZ, LT, NZZ, TA, 8.10.16

3) FF, 1993, I, p. 612 s.; NQ, 18.9.92; Suisse, 11.10.92; NQ et LM, 30.10.92; presse du 16.1.93.