

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Klimapolitik
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Klimapolitik, Volksinitiative, 2007 - 2019. 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
Klimapolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU Europäische Union

CEATE-CN Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de
l'énergie du Conseil national
UE Union européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Klimapolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.02.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Frühjahr wurde die **Initiative für „menschfreundlichere Fahrzeuge“** lanciert, die den Bund verpflichten möchte, Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen zu erlassen, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Sie nimmt in erster Linie Offroader ins Visier, von denen 70% verboten würden. Aber auch andere Fahrzeugtypen wären betroffen. 24% der Sportwagen, 19% der hubraumstarken Limousinen und 4% der Mittelklassewagen würden die Emissionsgrenzwerte ebenfalls überschreiten.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.05.2007
ANDREA MOSIMANN

Die **Volksinitiative «für ein gesundes Klima»** will eine wirksame Klimapolitik und fordert, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2020 im Vergleich zum Stand von 1990 um 30% zu reduzieren. Der Initiativtext geht damit über das von der EU ebenfalls im März angekündigte Ziel, die Klimagase bis 2020 um 20% zu reduzieren, hinaus. Konkrete Mittel, um diese Reduktion zu erreichen, sind nicht vorgegeben. Es wird lediglich festgehalten, die Ausführungsgesetzgebung solle den Schwerpunkt auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien legen.²

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.).³

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.⁴

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 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 de 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 2011.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.05.2019
DIANE PORCELLANA

L'initiative populaire «Pour une Suisse sans émissions de CO₂», dite **Initiative sur les glaciers**, a été lancée par l'Association suisse pour la protection du climat. Fondée en août 2018, elle brandissait la menace d'une initiative pour faire pression sur le Parlement lors des délibérations sur la mise en œuvre de l'Accord de Paris. Face à l'échec de la loi CO₂, elle a décidé d'agir. L'initiative vise l'interdiction des énergies fossiles à partir de 2050. Toutefois, il y aurait des exceptions pour les pratiques n'ayant pas de substitution technique, pour autant que des puits retirent la quantité correspondante de CO₂ de l'atmosphère. La gauche, les mouvements des jeunes en grève pour le climat, Stefan Engler (pdc, GR) et Ruedi Noser (plr, ZH) ont déjà exprimé leur soutien. Les initiants ont jusqu'au 30 octobre 2020 pour récolter les signatures.⁶

Die am 27. November 2019 eingereichte eidgenössische Volksinitiative «Für ein gesundes Klima (Gletscher-Initiative)» ist formell zustande gekommen. Die Bundeskanzlei hat die Unterschriften geprüft und festgestellt, dass von insgesamt 113'824 eingereichten Unterschriften 113'125 gültig sind.

Mit der Gletscher-Initiative sollen die Zielsetzungen des Pariser Übereinkommens in der Verfassung verankert und die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf null gesenkt werden. Ab dann dürften in der Schweiz keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden, so der Initiativtext. Vom Menschen verursachte Treibhausgasemissionen müssten ab dann durch CO₂-Senken ausgeglichen werden. Eine Senke ist ein natürliches Reservoir, welches zwischenzeitlich mehr CO₂ aufnimmt und speichert, als es abgibt. Zu den Senken zählen beispielsweise Ökosysteme wie etwa Wälder oder Moore.

Dem Initiativkomitee gehören zahlreiche Politiker verschiedener Parteien, Wissenschaftlerinnen, Wirtschaftsvertreterinnen, Umweltschutzorganisationen und zahlreiche weitere Personen und Institutionen an.⁷

1) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBl, 2007, S. 1541 ff.

2) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBl, 2007, S. 3667 ff.

3) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.

4) 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.

5) 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).

6) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19

7) BBl, 2019, S. 8550 f.; Medienmitteilung BR vom 19.12.19