

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Umweltschutz</b>
Schlagworte	<b>Flugverkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Da Pozzo, François  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Frischknecht, Ernst  
Gerber, Marlène  
Gilg, Peter  
Hirter, Hans  
Holenstein, Katrin  
Longchamp, Claude  
Ory, Gisèle  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias

## Bevorzugte Zitierweise

Da Pozzo, François; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Frischknecht, Ernst; Gerber, Marlène; Gilg, Peter; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Ory, Gisèle; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Flugverkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 1972 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Naturschutz	1
Luftreinhaltung	1
Lärmschutz	2
Allgemeiner Umweltschutz	4
Klimapolitik	6

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>EFTA</b>	Europäische Freihandelsassoziation
<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>TRACES</b>	TRAdE Control and Expert System
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>GPK-NR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>FINMA</b>	Eidgenössische Finanzmarktaufsicht
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWK</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>EnDK</b>	Konferenz Kantonalen Energiedirektoren
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>BLV</b>	Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
<b>BK</b>	Bundeskanzlei
<b>ICAO</b>	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
<b>Swissmem</b>	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
<b>FHA</b>	Freihandelsabkommen
<b>CITES</b>	Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen
<b>EV</b>	Erdöl-Vereinigung
<b>BUS</b>	Bundesamt für Umweltschutz
<hr/>	
<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>AELE</b>	Association européenne de libre-échange
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>TRACES</b>	TRAdE Control and Expert System
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats

<b>CDG-CN</b>	Commission de gestion du Conseil national
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>FINMA</b>	Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>EIE</b>	étude d'impact sur l'environnement
<b>CDEn</b>	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>OSAV</b>	Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>SEGE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
<b>ChF</b>	Chancellerie fédérale
<b>OACI</b>	Organisation de l'aviation civile internationale
<b>Swissmem</b>	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
<b>LE</b>	Accord de libre-échange
<b>CITES</b>	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
<b>UP</b>	Union Pétrolière
<b>OFPE</b>	Office fédéral de la protection de l'environnement

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Naturschutz

**POSTULAT**  
DATUM: 06.12.2016  
DIANE PORCELLANA

Daniel Jositsch (ps, ZH) demande, par son postulat, que soit examiné la question du **contrôle concernant l'importation des poissons coralliens**. Le Conseil fédéral devrait se pencher sur l'état de la législation y relative et déterminer s'il convient de signaler à l'UE de parfaire sa base de données Traces. La capture des poissons coralliens, peu contrôlée, contribuerait à la menace des récifs coralliens. Actuellement, aucun permis d'importation n'est nécessaire et le certificat sanitaire n'est contrôlé qu'à titre d'échantillon. Comme la demande pour ces animaux ne cesse de croître, il est nécessaire à ses yeux, que le commerce des poissons d'ornement face l'objet d'une surveillance et d'un contrôle accru pour assurer leur protection et celle des massifs coraux. Le Conseil fédéral a recommandé l'acceptation du postulat, il a été adopté par le Conseil des Etats.<sup>1</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 beschloss der Ständerat die Abschreibung der Motion Jositsch (sp, ZH) **«Bessere Kontrolle der Wildfänge zum Schutz der Korallenriffe»**. Zuvor hatte der Bundesrat in seinem Bericht über die Motionen und Postulate 2019 festgehalten, dass das BLV vor allem auf internationaler Ebene (EU-Niveau, CITES) diverse Initiativen ergriffen habe, um der Problematik des Handels mit Zierfischen zu begegnen. Das Anliegen der Motion sei damit erfüllt.<sup>2</sup>

### Luftreinhaltung

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 10.10.1974  
ERNST FRISCHKNECHT

Über mehrere **Vorstösse zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und des Lärms** ist schon im Zusammenhang mit dem Strassen- und Luftverkehr berichtet worden. Die verschiedenen Volksbegehren, die in diesem Bereich geplant, lanciert und eingereicht wurden, trugen wesentlich zur Steigerung der «Initiativenflut» bei. Das Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich veröffentlichte einen Bericht «Die Belastung der Stadtluft durch Motorfahrzeuge». Die Tatsache, dass auch in Fachkreisen Unklarheit über die wirkliche «Gefahrschwelle» von Schadstoffkonzentrationen besteht, erschwerte die Interpretation der Ergebnisse. Dringende Abwehrmassnahmen erforderte nach Ansicht der Verfasser die überaus starke Zunahme des Bleigehalts in der Stadtluft; der Bericht bezeichnete diesen als völlig unberechenbare «Zeitbombe».<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 18.03.2011  
MARLÈNE GERBER

Beide Räte diskutierten in der Frühjahrsession über eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes, welchem der Nationalrat in der Wintersession 2010 bereits ohne wesentliche Änderungen zugestimmt hatte. Ausgangspunkt der Vorlage war die am 29. November 2009 angenommene Volksabstimmung, mit welcher die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen neu auch für den Luftverkehr und nicht wie bis anhin nur für den Strassenverkehr eingesetzt werden können. Die Verfassungsbestimmungen sehen unter anderem vor, dass ein Viertel der für die Luftfahrt zur Verfügung stehenden **Erträge der Mineralölsteuer für Umweltschutzmassnahmen im Luftverkehr** eingesetzt werden sollen. Die nötige Gesetzesanpassung war unbestritten und wurde sowohl in der ständerätlichen Detailberatung sowie in beiden Schlussabstimmungen ohne Gegenstimme angenommen.<sup>4</sup>

## Lärmschutz

### INTERPELLATION / ANFRAGE

DATUM: 25.09.1972  
PETER GILG

Als Erreger von Lärm wurden nicht nur Flugzeug und Automobil, sondern auch die namentlich von Jugendlichen benutzten Motorfahräder («Töffli») Gegenstand des Ärgernisses. In einer Meinungsumfrage beschwerte sich ein Drittel über häufige, ein zweites Drittel über gelegentliche Belästigung durch Lärm. Auf eine Kleine Anfrage stellte der Bundesrat ein ganzheitliches Konzept für die **Lärmbekämpfung** in Aussicht, wobei er betonte, dass die **Motorfahräder nur bei missbräuchlicher Verwendung störend** wirkten.<sup>5</sup>

### POSTULAT

DATUM: 23.03.1979  
GISÈLE ORY

**L'initiative populaire contre le bruit des avions, lancée en 1978, échoua.** On dut interrompre la récolte de signatures, car le texte n'intéressa pas un public, dans une large mesure favorable à l'aviation. Les promoteurs renoncèrent à une action qui leur aurait coûté cher, constatant que l'aviation civile faisait beaucoup d'efforts pour améliorer la situation et que le parlement, l'Office fédéral de l'air et les compagnies aériennes prenaient le problème très au sérieux. Le Conseil national adopta cependant le postulat Künzi (prd, ZH) demandant une stabilisation du bruit des avions.<sup>6</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 21.03.1980  
FRANÇOIS DA POZZO

C'est non seulement pour le contrôle de la pollution de l'air, mais aussi pour la lutte contre le bruit, que l'on avait demandé pendant des années la suppression du secret de fonction en ce qui concerne le bruit et les gaz d'échappement émis par les véhicules selon l'homologation fédérale; cette suppression a eu lieu maintenant. Cette **modification de la loi fédérale sur la circulation routière**, introduite en 1979 déjà, doit permettre aux acheteurs conscients des problèmes d'environnement d'effectuer les comparaisons nécessaires. L'utilisation de véhicules moins bruyants est d'autant plus souhaitable qu'une enquête, réalisée à la demande du Conseil fédéral, a montré que la majorité des personnes interrogées ont le sentiment que le bruit occasionné par la circulation routière est le moins supportable. En aéronautique également, l'utilisation d'un matériel moins bruyant est d'une grande nécessité, si l'on veut protéger les riverains des aérodromes. C'est dans ce but que l'on a récemment introduit une contribution supplémentaire sur le bruit s'élevant graduellement selon les types d'avion et qui s'ajoute à la taxe d'atterrissage sur les deux grands aéroports de Zurich et Genève.<sup>7</sup>

### MOTION

DATUM: 04.03.1982  
HANS HIRTER

Das in den letzten Jahren in den Wintersportgebieten aufgekommene sogenannte **Heliskiing stellt eine ernsthafte Lärmbelästigung der Erholungssuchenden dar.** Für eine knappe Mehrheit des Nationalrats ging ein Verbot dieses Transports von Skifahrern mittels Helikoptern, wie es in den französischen Alpen bereits verhängt wurde, zu weit; er überwies eine entsprechende Motion Bircher (sp, AG) nur als Postulat.<sup>8</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 14.09.1983  
CLAUDE LONGCHAMP

Klagen werden immer wieder wegen **Belastungen durch den Lärm** laut. Juristisch gesehen bestand schon seit der Aufnahme des Umweltartikels in die Verfassung die Möglichkeit einer Lärmbekämpfung durch den Bund. Mit dem neuen Umweltschutzgesetz wurde nun ein vom BUS entwickeltes **dreistufiges System von Belastungslimiten eingeführt.** Ausgangspunkt bildet eine mittlere Stufe mit sogenannten Immissionsgrenzwerten. Diese werden so festgesetzt, dass die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird. Tieferliegende Planungswerte bilden die untere Stufe. Sie werden als Richtschnur für zukünftige Anlagen und neue Bauzonen herangezogen. Eine obere Stufe schliesslich enthält Alarmwerte, welche Anhaltspunkte für die Beurteilung dringlicher Sanierungen geben. Die Diskussion im Verlaufe des Jahres ergab allerdings, dass das Wohlbefinden auch von subjektiven Präferenzen abhängig ist und nur ungenügend durch allgemeingültige, technisch definierte Limiten erfasst werden kann. Das BUS, die SGU sowie eine Fachtagung im Rahmen der Basler Messe «Pro Aqua – pro Vita 83» stellten die generelle Bekämpfung des Strassenlärms in den Vordergrund, während andere Stimmen Vorbehalte gegen neue Formen des Fliegens äusserten.<sup>9</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 01.04.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Die **Lärmschutz-Verordnung** (LSV), welche die Beschränkung des von Anlagen ausgehenden Lärms namentlich in Bauzonen regelt, trat auf den 1. April in Kraft. Für neue ortsfeste Anlagen wie Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Schiessplätze sowie Industrie- und Gewerbeanlagen wurden die Vorschriften sofort wirksam. Bei bestehenden Anlagen müssen allfällige Sanierungen, nach Dringlichkeit geordnet, innert 15 Jahren durchgeführt sein. Um einen wirksamen Vollzug der LSV zu garantieren, führte das BUS Ausbildungskurse für Behörden und private Experten durch und erarbeitete Anleitungen zur Ermittlung und Beurteilung der Lärmsituation.<sup>10</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 03.12.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Die seit 1987 in Kraft stehende Lärmschutz-Verordnung (LSV) regelt die Beschränkung des von ortsfesten Anlagen (Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätze, Industrie- und Gewerbeanlagen etc.) ausgehenden Lärms und schreibt zusätzlich Massnahmen auf der Immissionsseite wie beispielsweise Schallschutzmassnahmen an Gebäuden vor. Der **Vollzug der LSV** ist weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden, welche die notwendigen Sanierungs- und Lärmschutzmassnahmen bis zum Jahr 2002 durchgeführt haben müssen. Dies stellt sie nicht nur vor organisatorische und personelle Probleme, sondern verlangt auch den Einsatz von beträchtlichen Finanzmitteln für Sanierungsprogramme. So rechnet die Stadt Zürich allein für Lärmschutzmassnahmen im Bereich des Strassenverkehrs mit Kosten von CHF 250 Mio. in den nächsten 15 Jahren.<sup>11</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 23.01.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.<sup>12</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 23.11.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine Nationalfondsstudie zur **Lärmsituation in der Nähe von Flughäfen** kam zum Schluss, dass die bestehenden Lärmschutzgrenzwerte der LSV, ab welchen Schutzvorkehrungen bei Wohnbauten vorgeschrieben sind, tiefer angesetzt werden sollten. Die betroffene Bevölkerung in der Nähe von Flugplätzen empfinde die dauernde Lärmeinwirkung schon bei sechs Dezibel unter dem bestehenden Grenzwert als eine starke und nicht zumutbare Belästigung.<sup>13</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 11.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie bereits in ihrer ebenfalls im Juni 2020 eingereichten parlamentarischen Initiative 20.443 peilte Gabriela Suter (sp, AG) auch mit der Initiative **«Endlich wirksam gegen lärmende Motorräder vorgehen»** vom Juni 2020 auf eine Verringerung der Lärmbelastung durch Motorfahrzeuge. Suter forderte, dass für Motorräder mit einem Standpegel von über 95 Dezibel ein Fahrverbot erlassen werde. In ihrer Begründung der Initiative wies sie unter anderem darauf hin, dass das österreichische Bundesland Tirol im Juni 2020 ein ebensolches Verbot eingeführt habe. Damit entfalle offensichtlich das bisher gegen ähnliche Vorstösse ins Feld geführte Argument, wonach sich die Schweizer Lärmvorschriften an die EU-Richtlinien halten müssen, um das Landverkehrsabkommen mit der EU nicht zu gefährden.<sup>14</sup>



POSTULAT  
DATUM: 18.09.2019  
DIANE PORCELLANA

## Allgemeiner Umweltschutz

En juillet 2017, la CDG-CN avait recommandé **la conduite d'études d'impact des accords de libre-échange sur le développement durable**. Lors de l'examen des avis du Conseil fédéral du 22 septembre 2017 et du 16 mai 2018 portant sur les effets des accords de libre-échange, elle a constaté les réserves du Conseil fédéral vis-à-vis de sa recommandation. Bien qu'il soit disposé à examiner au cas par cas l'opportunité de pratiquer des études d'impact environnemental, il se montre critique envers leur utilisation. Le rapport coûts/bénéfices de ce type d'étude est jugé insatisfaisant. Elles occasionnent des coûts importants et les faiblesses méthodologiques en réduisent la valeur informative.

En mars 2019, la commission reconnaissait que les études d'impact de large portée calquées sur le modèle de l'Union européenne n'étaient pas nécessairement adaptées pour la Suisse. Mais, le Conseil fédéral n'aurait pas suffisamment analysé les procédures alternatives. Par le biais de son postulat, elle l'invitait à examiner les possibilités méthodologiques existantes pour la réalisation d'études d'impact sur le développement durable préalablement à la conclusion des accords. Outre son rapport, elle le chargeait de présenter un modèle d'analyse dynamique et flexible répondant aux besoins de la Suisse.

Lors du passage au Conseil national, le postulat a été accepté par 126 voix contre 54. Seul le camp UDC l'a refusé.<sup>15</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Jahresrückblick 2020: Umweltpolitik

Die Schweizer Umweltpolitik war im Jahr 2020 vor allem von drei übergeordneten Themen bestimmt. Dies war zum einen die **Qualität des Trinkwassers**, respektive deren Beeinträchtigung durch Pflanzenschutzmittel, zum anderen der Bereich **Kreislaufwirtschaft** und schliesslich, wie schon im Vorjahr, allen voran die **Klimapolitik**. Dennoch wurde 2020 in den Medien Corona-bedingt generell deutlich seltener über die Umweltpolitik berichtet als noch im Vorjahr. Während sich 2019 noch gut sechs Prozent aller Zeitungsartikel mit dieser Thematik beschäftigt hatten, waren es 2020 nur noch knapp drei Prozent, wobei mehr als die Hälfte der Presseartikel auf die Klimapolitik entfielen.

Im Frühjahr 2020 publizierte das BAFU eine erste landesweite Einschätzung der Belastung mit Abbauprodukten von Chlorothalonil (sogenannte Metaboliten) im Grundwasser, was einige Medien interessiert aufnahmen. Die Studie bezog sich auf Messungen aus den Jahren 2017 und 2018; gemäss diesen überschritten mehrere Metaboliten den Grenzwert von 0.1 Mikrogramm pro Liter im **Grundwasser**; insbesondere drei Abbauprodukte verunreinigten das Grundwasser in diversen landwirtschaftlich geprägten Regionen des Mittellandes grossflächig. Da sich das Grundwasser nur langsam erneuert und die entsprechenden Metaboliten ausgesprochen langlebig seien, ging das BAFU davon aus, dass diese Verunreinigungen die Grundwasserqualität noch während einigen Jahren beeinträchtigen werden. In den Medien mehr zu reden gab allerdings die sogenannte Trinkwasser-Initiative respektive der Umgang des Parlaments damit. Die Initiative war zwar 2019 vom Nationalrat und 2020 vom Ständerat der Stimmbevölkerung ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen worden. Noch 2019 hatte die WAK-SR aber eine eigene parlamentarische Initiative mit dem Titel «Das Risiko beim Einsatz von Pestiziden reduzieren» lanciert, welcher die WAK-NR ebenfalls Folge gegeben hatte. Die ständerätliche Kommission machte von Anfang an klar, dass sie diese parlamentarische Initiative explizit nicht als Gegenentwurf zur Trinkwasserinitiative und zur Pestizid-Initiative – der zweiten anstehenden Volksinitiative zum Thema Gewässerschutz – versteht. Dennoch kam die Kommission in ihrer Vorlage mit einigen Massnahmen den Anliegen der beiden Volksinitiativen entgegen. Die im Aktionsplan «Pflanzenschutzmittel» festgehaltenen Reduktionsziele sollen gesetzlich verankert werden, damit die Verbindlichkeit in der Umsetzung der Vorgaben erhöht wird: Bis 2027 sollen die mit Pflanzenschutzmitteln verbundenen Risiken für Oberflächengewässer, naturnahe Lebensräume und als Trinkwasser genutztes Grundwasser gegenüber dem Mittel aus den Jahren 2012 bis 2015 um 50 Prozent reduziert werden. Um sowohl Trinkwasser als auch Grundwasser ausreichend zu schützen, sieht die Initiative zudem vor, dass bei Grenzwertüberschreitungen die entsprechenden Zulassungen überprüft werden sollen; auch will sie die Zuströmbereiche von Trinkwasserfassungen durch Anpassungen im Landwirtschafts-, im Chemikalien- und im Gewässerschutzgesetz besser schützen.

Der Bereich **Kreislaufwirtschaft** war im Jahr 2020 – eventuell aufgrund des Sitzgewinns

des Grünen Lagers (Stichwort Klimawahl) bei den nationalen Wahlen 2019 – wieder vermehrt Anlass für politische Vorstösse. Das Thema war nach Ablehnung des indirekten Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Grüne Wirtschaft» 2015 und nach der negativ ausgefallenen Volksabstimmung 2016 etwas in den Hintergrund geraten. Im Berichtsjahr überwies das Parlament mehrere Vorstösse und gab einer parlamentarischen Initiative Folge. Die Vorstösse widmeten sich unter anderem den Themen Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft (Po. 20.3062), der Wiederverwendung von Baumaterialien (Po. 20.3090 und Mo. 19.4296) und dem Littering (Mo. 19.4100). Die parlamentarische Initiative der UREK-NR (Pa.lv. 20.433) will zudem die Umweltbelastung in den Bereichen Verpackungen und Abfälle reduzieren. Sie bündelte damit verschiedene Anliegen aus mehreren parlamentarischen Initiativen zum Thema, die aufgrund der neuen Kommissionsinitiative zurückgezogen wurden (Pa.lv. 19.445, Pa.lv. 19.446, Pa.lv. 19.447, Pa.lv. 19.448, Pa.lv. 19.449, Pa.lv. 19.451 und Pa.lv. 19.509). Schliesslich legte auch die Verwaltung im Jahr 2020 einen Bericht zum Stand der Arbeiten im Bereich Grüne Wirtschaft vor, woraufhin der Bundesrat das UVEK beauftragte, in Zusammenarbeit mit dem WBF und dem EFD weitere Massnahmen zur Ressourcenschonung auszuarbeiten.

Im Umweltbereich bot schliesslich wie im Vorjahr allen voran die **Klimapolitik** Anlass zu intensiven Debatten. Dabei stach im Berichtsjahr vor allem die Verabschiedung des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes hervor. Dieses brachte in verschiedenen Bereichen wesentliche Veränderungen mit sich, wie etwa einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert bei Ölheizungen, einen teureren Benzinpreis oder die hart umkämpfte CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets. Zu dieser letzten Massnahme waren denn auch zwei Motionen und zwei Standesinitiativen eingereicht worden (Mo. 19.3047; Mo. 17.3998; Kt.lv. 19.305; Kt.lv. 19.304). Zu reden gab 2020 auch die sogenannte Klimajugend, welche auch im Berichtsjahr einige Demonstrationen und Aktionen auf die Beine stellte. Anfang Januar kam es in der Westschweiz zu einem Gerichtsprozess gegen die Gruppierung «Lausanne Action Climat», deren Mitglieder 2018 in einer Credit Suisse-Filiale mittels einer spielerischen Aktion auf die Klimaproblematik der Finanzbranche aufmerksam gemacht hatten. Weil sich die Aktivistinnen und Aktivisten gegen die Strafen für Hausfriedensbruch und die Durchführung einer unbewilligten Kundgebung wehrten, kam es zum Prozess. Dabei wurden sie erstinstanzlich freigesprochen. Schliesslich besetzte eine Gruppe junger Aktivistinnen und Aktivisten in der Herbstsession 2020 während zweier Tage den Bundesplatz, um auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen; diese illegale Besetzung – während Sessions sind auf dem Bundesplatz keine politischen Aktionen erlaubt – wurde von einer umfassenden Medienberichterstattung begleitet. Auf dem Gebiet der internationalen Klimapolitik schloss die Schweiz schliesslich ein Abkommen mit Peru ab, welches die Rahmenbedingungen für die Kompensation von Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionen über Projekte in Peru regelt. Es handelte sich dabei weltweit um das erste solche Abkommen unter dem Pariser Klimaabkommen.<sup>16</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 25.05.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat publizierte im Mai 2022 den **Bericht «Ex-ante-Beurteilung der Auswirkungen von Freihandelsabkommen auf die nachhaltige Entwicklung»** in Erfüllung eines Postulats der GPK-NR.

Der Bericht stützte sich auf eine bei der OECD in Auftrag gegebene Studie zu den verschiedenen Methoden für eine ex-ante-Nachhaltigkeitsanalyse von FHA. Der Bundesrat liess verlauten, dass in der überarbeiteten aussenwirtschaftspolitischen Strategie bereits vorgesehen sei, gezielte Analysen im Vorfeld des Abschlusses von wichtigen Wirtschaftsabkommen durchzuführen. Der vorliegende Bericht liefere nun das Rüstzeug, um diese Massnahmen im Zusammenhang mit dem Abschluss von FHA konkret umzusetzen. Das SECO werde bei den entsprechenden Analysen jeweils die relevanten Bundesämter konsultieren und nach Möglichkeit mit den anderen EFTA-Staaten zusammenarbeiten.<sup>17</sup>

## Klimapolitik

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, les ministres de l'environnement des vingt-sept Etats membres de l'UE ont autorisé la Commission européenne à entamer des négociations avec la Suisse afin de **coordonner les systèmes européen et suisse de droits d'émission** de gaz à effet de serre. Du côté suisse, le Conseil fédéral s'était prononcé en faveur du rattachement du système suisse au système européen l'année précédente et avait adopté un mandat de négociations en ce sens. Cette coopération recèle des enjeux essentiellement économiques, dans la mesure elle doit garantir que les entreprises suisses et européennes à forte consommation énergétique soient soumises à des conditions identiques, notamment en matière d'échange de quotas d'émission, afin d'éviter toute distorsion de la concurrence.<sup>18</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.03.2011  
MARLÈNE GERBER

Im März führte die Schweiz die ersten formellen **Verhandlungen mit der EU zur Verknüpfung der CO2-Emissionshandelssysteme**. Dabei soll ein Abkommen erarbeitet werden, welches die gegenseitige Anerkennung der Emissionsrechte sowohl bei Emissionen von fest installierten Anlagen wie Fabriken als auch im internationalen Luftverkehr garantieren würde. Der Schweiz würde sich somit ein grösserer Markt zum Emissionshandel eröffnen, was auch mehr Flexibilität bei der Erfüllung ihrer Emissionsziele bedeuten würde. Die Grundlagen zur Anpassung des schweizerischen an das europäische System wurden mit der Revision des CO2-Gesetzes geschaffen.<sup>19</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.2013  
MARLÈNE GERBER

2013 fand die vierte und fünfte Verhandlungsrunde zwischen der Schweiz und der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** statt. Innerhalb der EHS können Emissionsrechte, die betroffene Unternehmen pro ausgestossene Tonne CO2 erlangen müssen, gehandelt werden. Die Verknüpfung beider EHS würde Schweizer Unternehmen einen bedeutend grösseren Markt zum An- und Verkauf solcher Emissionsrechte eröffnen. Da im EU-Rat und -Parlament der Entscheid über eine Ausdehnung des EU-EHS von stationären Industrieanlagen auf den Luftverkehr im Berichtsjahr noch ausstand, konnten die Verhandlungen Ende Jahr noch nicht abgeschlossen werden. Ferner publizierte das BAFU als Vollzugsbehörde 2013 zwei Mitteilungen an Unternehmen zur Teilnahme am Schweizerischen Emissionshandelssystem, resp. zur Umsetzung der Abgabebefreiung ohne Teilnahme am EHS.<sup>20</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.01.2016  
MARLÈNE GERBER

Im Januar 2016 gab das BAFU bekannt, dass die längeren Verhandlungen mit der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Explizit begrüsst wurde dies von Seiten der Wirtschaft, der die Verknüpfung eine Vergrösserung des CO2-Marktes ermöglicht und die sich dadurch mehr Liquidität und eine stabilere Preisbildung erhofft. Kritisch äusserte sich der WWF, der für die Schweiz eine Preissenkung an das Niveau der EU erwartet. Deswegen lohne es sich für Unternehmen in Zukunft noch weniger, Geld für klimaschonende Techniken auszugeben, da die dadurch freiwerdenden Emissionsrechte durch die Verknüpfung an Wert verlieren würden. Im September desselben Jahres gab der Bundesrat zusammen mit zwei weiteren Klima-Vorlagen die Genehmigung dieses Abkommens in die Vernehmlassung. Ebenfalls in das Schweizer Emissionshandelssystem eingeschlossen werden sollen – analog zum europäischen EHS – die Betreiber von Luftfahrzeugen. Sofern sie innerhalb der Schweiz fliegen oder von der Schweiz aus eine Destination in der EU ansteuern, müssten diese in Zukunft ihre Emissionen mit Emissionshandelsrechten decken können.<sup>21</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.09.2016  
MARLÈNE GERBER

Im September 2016 eröffnete der Bundesrat die dreimonatige Vernehmlassung zur zukünftigen Klimapolitik, welche gleich drei Vorlagen umfasste. Erstens beantragte die Regierung die Genehmigung des Klima-Übereinkommens von Paris, zweitens eine **Vorlage zur Totalrevision des CO2-Gesetzes**, um die Umsetzung der damit verbundenen Klimaziele bis 2030 rechtlich zu verankern, und nicht zuletzt ebenfalls die Genehmigung des Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Bereits zu Beginn der Vernehmlassung zeichnete sich ab, dass in erster Linie die geplante Totalrevision des CO2-Gesetzes und die darin vorgeschlagene Kompensationspflicht im In- und Ausland (60:40, resp. 30% der Reduktionen im Inland, 20% im Ausland) zu kontroversen Stellungnahmen führen würde. Fundamentale Opposition gegenüber dem vorgeschlagenen Reduktionsziel von

50% bis 2030 im Vergleich zu 1990 schien zu Beginn der Vernehmlassung hingegen nur bei der SVP wahrscheinlich.

Der bisherige Massnahmenmix soll mit der Totalrevision grundsätzlich weitergeführt werden, wobei bestehende Lenkungsabgaben bei Bedarf verschärft würden. Neu soll hingegen auch die Landwirtschaft einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten. Ebenfalls sieht die Vorlage vor, bei Verpassen des Reduktionszwischenziels fossile Heizungen bei Neubauten und im Falle des Ersatzes bestehender Heizungen ab 2029 zu verbieten.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup>

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 faitières 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 CO<sub>2</sub>, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> 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.<sup>24</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.12.2017  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a soumis son **message concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en oeuvre**. Actuellement, le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de la Suisse ne permet qu'à 54 installations à fort taux d'émission de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre à moindres frais. De plus, le marché suisse du CO<sub>2</sub> n'apporte qu'une contribution limitée à la réduction des émissions. L'accord avec l'Union européenne vise à ce que les entreprises suisses puissent accéder au marché européen et qu'elles profitent à long terme de coûts marginaux plus bas pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à la reconnaissance mutuelle des droits d'émissions suisses et européens, les exploitants des installations tenus de participer au SEQE suisse ou au SEQE européen, pourront utiliser les droits d'émission des deux systèmes pour couvrir leurs émissions. Afin de permettre la compatibilité des systèmes, les émissions de l'aviation civile et des centrales à combustibles fossiles seront incluses dans le SEQE suisse. Pour ce faire, la loi sur le CO<sub>2</sub> devra être modifiée pour se conformer aux obligations issues de l'accord. L'accord soumis à approbation présente les principaux aspects techniques garantissant des droits équivalents et la sécurité des systèmes. Un comité mixte composé de représentants suisses et européens gèrera et développera ultérieurement l'accord. En cas de différend, les parties pourront recourir à la Cour permanente d'arbitrage. L'accord pourra être dénoncé sous réserve d'un délai de préavis de six mois.<sup>25</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.02.2018  
DIANE PORCELLANA

Par 14 voix contre 7 et 2 abstentions, la CEATE-CN est **entrée en matière sur le projet sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission** entre la Suisse et l'UE. Elle refuse l'idée que la ratification n'ait lieu qu'une fois que les droits d'émission auront atteint un prix de 30 euros par tonne de CO<sub>2</sub>. Elle propose d'introduire une disposition visant à ce que le transport aérien ne soit pas doublement soumis à des exigences concernant la réduction des émissions. Si l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit une obligation de compensation applicable aux vols internationaux, une nouvelle charge s'ajouterait à celle pour les vols au sein de l'EEE prévue dans l'accord. En cas de double charge, le Conseil fédéral, devrait, selon elle, réévaluer la situation dans un projet.<sup>26</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.10.2018  
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN a examiné les **mesures pouvant réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>**. De manière générale, elle a approuvé les propositions du Conseil fédéral. Plus particulièrement, elle a soutenu l'idée de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme nouvellement en circulation à 95 grammes de CO<sub>2</sub>/km en moyenne dès 2021. Le Conseil fédéral aurait la compétence de définir des objectifs intermédiaires, des exceptions et des allègements. Par 13 voix contre 12, la commission a décidé de compléter le projet du Conseil fédéral pour permettre aux importateurs automobiles de ne pas comptabiliser les véhicules électriques dans la moyenne d'émissions de CO<sub>2</sub> des nouvelles flottes. Par conséquent, l'importation de véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub> deviendrait difficile. L'objectif visé par la commission est l'augmentation de l'électrification de la mobilité.

Elle ouvre également la voie aux projets de compensation en Suisse en matière de mobilité électrique. Une minorité considère que la disposition est préjudiciable au secteur automobile. D'autres aimeraient des mesures plus drastiques ou un assouplissement des dispositions. S'agissant du transport aérien, la commission s'est interrogée quant à une éventuelle introduction d'une taxe sur les billets d'avion prélevée par passager et en fonction de la longueur du vol. Elle a également adopté une proposition afin de freiner la construction d'installations à combustibles fossiles produisant de la chaleur ou de l'électricité. De plus, elle a soutenu la proposition du Conseil fédéral de taxer les entreprises, 220 francs par tonne d'équivalents CO<sub>2</sub>, pour les émissions qui ne sont pas couvertes par des droits d'émission. Elle a approuvé une taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles entre 96 et 210 francs par tonne de CO<sub>2</sub>, elle n'a pas souhaité une extension de la taxe sur le CO<sub>2</sub> aux carburants. Finalement, la commission a biffé la nécessité de s'acquitter de 15'000 francs au moins au titre de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour le remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> aux exploitants ayant pris un engagement de réduction.<sup>27</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil national s'est penché sur le **projet de couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission**, en amont du traitement de la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Par 123 voix contre 58, il soutient la proposition de la majorité de la CEATE-CN, pour que les exploitants d'aéronefs ne soient pas doublement soumis à des systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le groupe UDC ne croit pas au système européen, trop régional, mais plutôt au système de réduction et de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> développé par l'OACI, regroupant un plus grand nombre de pays. La disposition modifiée par la majorité de la commission relative au remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> aux centrales thermiques à combustibles fossiles est approuvée de justesse, par 92 voix contre 91. Elle a reçu le soutien des Verts, du PS, du PDC et du PBD. Pour l'article 19, le groupe UDC et les libéraux-radicaux ont voté pour les propositions de minorité. Elles voulaient une extension des critères de détermination du volume de droits d'émission attribué à une entreprise et biffer la disposition permettant au Conseil fédéral de réduire la quantité de droits d'émission. Les propositions de la majorité ont été acceptées par 93 voix contre 90, et 93 voix contre 91, laissant les groupes bourgeois sur la touche. La première lecture s'achève avec le vote sur l'ensemble, le projet modifié est avalisé par 116 voix contre 68 et 1 abstention. C'est au Conseil des Etats de statuer à présent.<sup>28</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 11.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Après de longs débats, le **Conseil national a refusé le projet de révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>** par 92 voix contre 60 et 43 abstentions. Seuls le PDC et le PLR ont voté en faveur. La gauche accuse la droite d'avoir trop assoupli certaines mesures et vidé le contenu de la loi. L'UDC, dès le début, a toujours été peu convaincue par l'Accord de Paris. Avec la voix prépondérante de la présidente de la chambre, les parlementaires avaient défini une limite du réchauffement planétaire inférieure à deux degrés Celsius. L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de 50% d'ici 2030 par rapport à 1990, n'avait pas été contesté. Des mesures de compensation en Suisse, ainsi qu'à l'étranger, auraient dû être prises. Le Conseil fédéral aurait pu prévoir des objectifs intermédiaires. Le Conseil national préférerait parler de «valeur indicative» plutôt que «d'objectifs de réduction». La réduction de 50% en moyenne par rapport à 1990 des émissions de CO<sub>2</sub> issues de combustibles fossiles par les bâtiments en Suisse, avait été décidée pour 2030 au lieu de 2026-2027. Pour les nouvelles voitures de tourisme, elles n'auraient pas dû dépasser entre 2021 et 2024, 95 grammes de CO<sub>2</sub>/km par an en moyenne. Les importateurs de voitures électriques n'auraient pas pu exempter ce type de véhicules de leur parc de véhicules neufs. La taxe sur les billets d'avion avait été rejetée. La hausse du prix de l'essence à la pompe due aux compensations d'émission de CO<sub>2</sub> imposées aux importateurs aurait été plafonnée à 8 centimes par litre. Le Conseil national avait approuvé la disposition du Conseil fédéral, à savoir une taxe sur les combustibles fossiles comprise entre 96 francs et 210 francs par tonne de CO<sub>2</sub>. Un tiers du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> aurait dû être affecté au financement de mesures de réduction des émissions des bâtiments. Les contributions auraient été allouées jusqu'en 2030.<sup>29</sup>

La CEATE-CE a adopté le projet de révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>, sans opposition. Elle approuve l'objectif du Conseil fédéral de réduire de moitié par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que de fixer à 60% la part minimale de la réduction à réaliser en Suisse. Elle s'est ainsi distancée du choix du Conseil national, à savoir de biffer l'objectif national. Elle souhaite, entre autres, inscrire explicitement dans le droit interne les objectifs de l'Accord de Paris.

Elle propose également d'introduire une taxe d'incitation sur les billets d'avion entre 30 et 120 francs, dont les passagers en transit ou en transfert seront exemptés. Pour les vols intra-européens, la taxe serait de 30 francs. Une taxe plus élevée est prévue pour les vols long-courriers. Ce serait au Conseil fédéral de prévoir le montant de la fourchette en fonction de la classe de transport et de la distance parcourue. Il faudra éviter que les passagers se tournent vers les aéroports étrangers pour contourner la taxe.

De plus, la commission suggère de créer un Fonds pour le climat alimenté par le produit de la mise aux enchères de droits d'émission, les recettes provenant des sanctions, une part du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et du produit de la taxe sur les billets d'avion. L'objectif du fonds est de financer des mesures de réduction à long terme des émissions de CO<sub>2</sub> des bâtiments, de réduire la consommation d'électricité pendant l'hiver, de supporter des mesures visant à éviter les dommages résultant du changement climatique. Les cantons et les communes pourront bénéficier de ce fonds, à hauteur de 25 millions par an, pour des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le secteur des bâtiments, la commission recommande l'introduction d'une limitation d'émission de CO<sub>2</sub> en cas de remplacement du chauffage. Les valeurs limites d'émission ne devraient pas être fixées en tant que mesure subsidiaire, comme le propose le Conseil fédéral et le soutiennent deux minorités. Pour éviter les conflits d'objectifs entre la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et la protection du paysage et des sites construits, elle a déposé un postulat (19.3972) afin de clarifier la réglementation relative à l'assainissement énergétique. Enfin, elle suggère d'augmenter les contributions globales de la Confédération aux cantons pour financer les mesures dans le domaine des bâtiments.

En outre, la commission exige des directives en matière d'émission de CO<sub>2</sub> également pour les véhicules lourds, afin d'harmoniser la réglementation suisse avec celle en vigueur dans l'UE. Elle soutient la proposition du Conseil fédéral d'intégrer les carburants synthétiques dans les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des parcs de véhicules neufs, mais ne veut pas qu'il fixe des exigences applicables à l'électricité utilisée pour la production de carburants synthétiques si la production de ceux-ci engendre une demande accrue d'électricité non-renouvelable.

Concernant la compensation des carburants fossiles, elle veut, comme le Conseil fédéral, que la part des émissions de CO<sub>2</sub> à compenser au total puisse s'élever à 90% au maximum. Toutefois, la part des émissions à compenser par des mesures prises en Suisse devrait passer à 20% dès 2025. En outre, la commission désire que 3% des émissions soient compensées par le biais de mesures de réduction des émissions à long terme dans le trafic.

S'agissant des prestations de remplacement lorsque les importateurs de carburant ne remplissent pas leur obligation en matière de compensation, la tonne de CO<sub>2</sub> non compensée par une attestation nationale devrait coûter 320 francs; 100 francs pour une attestation internationale.

Enfin, deux scénarios ont été examinés s'agissant de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, à savoir le relèvement jusqu'à 210 francs de la taxe par tonne de CO<sub>2</sub> ou la fixation d'un plafond à 120 francs. La commission souhaite que l'exemption de la taxe en raison d'un engagement de réduction soit offerte aux entreprises s'acquittant d'au moins 10'000 et non pas de 15'000 francs au titre de la taxe sur le CO<sub>2</sub>.<sup>30</sup>

Sans opposition et par 1 abstention, la CEATE-CE a approuvé le projet de **couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission**. Toutes les modifications apportées par le Conseil national ont été validées par le Conseil des Etats à l'unanimité. En vote final, le projet a été adopté au Conseil national par 118 voix contre 78, et au Conseil des Etats par 43 voix et 1 abstention. Le couplage des systèmes d'échange de quotas entrera en vigueur le 1er janvier 2020, si aucun référendum n'est demandé.<sup>31</sup>

**MOTION**

DATUM: 19.08.2019  
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CE propose, à l'unanimité, de rejeter la motion visant à **rendre la participation au SEQE facultative**. Selon elle, l'accord sur le couplage des SEQE entre la Suisse et l'UE, conclu entre-temps, a rendu la requête obsolète.<sup>32</sup>

**MOTION**

DATUM: 19.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im November 2017 von Jürg Grossen (glp, BE) eingereichte Motion **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** forderte den Bundesrat auf, eine Abgabe, Gebühr oder Lenkungsabgabe in der Zivilluftfahrt einzuführen. Die Abgabe sei gegebenenfalls mit bestehenden internationalen oder nationalen Instrumenten abzustimmen. Die eingenommenen Gelder sollen für Umweltschutzmassnahmen im Flugverkehr und für Klimaschutzmassnahmen im Allgemeinen verwendet werden, so Grossen in seiner Begründung.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Eine solche Abgabe könne zur Verlagerung von Verkehrsströmen ins Ausland führen, was wirtschaftliche und ökologische Nachteile mit sich bringen könne. Zudem fehle in der Verfassung eine Grundlage für eine solche Steuer, was die Abgabe im Grunde darstelle würde. Schliesslich habe die Schweiz im Rahmen der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme mit der EU den Einbezug der Luftfahrt in das Schweizer Emissionshandelssystem ab 2020 vorgesehen.

In der Herbstsession 2019 befasste sich der Nationalrat mit der Motion. Umweltministerin Sommaruga wies im Rat vergeblich darauf hin, dass in der Zwischenzeit im Rahmen der Debatten zum CO<sub>2</sub>-Gesetz der Vorschlag einer Flugticketabgabe eingebracht worden war; der Nationalrat nahm die Motion mit 112 zu 61 Stimmen bei 10 Enthaltungen deutlich an.<sup>33</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**

DATUM: 25.09.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes** und folgte dabei in den wesentlichen Punkten der UREK-SR. Der Ständerat beschloss, die Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei sollen mindestens 60 Prozent dieser Reduktionen durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Dies hatte bereits seine Kommission vorgeschlagen. Eine starke Minderheit sprach sich im Ständerat für ein Inlandreduktionsziel von mindestens 80 Prozent aus. Im Gebäudebereich beschloss der Ständerat, dass für Altbauten ab 2023 ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr gelten soll, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Dieser Wert gälte ab 2023 und würde in Fünfjahresschritten verschärft. Hausbesitzer könnten mit diesem beschlossenen Grenzwert nur noch dann eine neue Ölheizung einbauen, wenn das Haus gut isoliert ist. Das komme für viele Häuser einem Ölheizungsverbot gleich, argumentierte SVP-Politiker Hannes Germann (svp, SH). Allerdings liess der Ständerat eine Ausnahme zu: Kantone, die eigene, gleich wirksame Regelungen umsetzen, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute CHF 120 auf bis zu CHF 210 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend reduziert werden.

Geht es nach dem Willen des Ständerates, so wird zukünftig auch eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets erhoben. Der Flugverkehr war bisher in diesem Bereich nicht besteuert worden. Die Abgabe soll mindestens CHF 30 und höchstens CHF 120 betragen. Die so gewonnenen Einnahmen sollen zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte soll in einen neu zu schaffenden Klimafonds gehen. Ausserdem beschloss der Ständerat, dass auch auf Flügen mit Privatjets eine Abgabe erhoben werden soll – und zwar pauschal CHF 500. Auch für den Strassenverkehr wurden Massnahmen beschlossen: Zukünftig sollen Treibstoffimporteure einen grösseren Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der fossilen Treibstoffe entstehen, kompensieren. Der Ständerat will den Aufschlag aber begrenzen. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuern dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Für die Fahrzeuge wurden ebenfalls strengere Ziele gesetzt: Von 2021 bis 2024 dürfen beispielsweise neue Autos höchstens 95 Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer emittieren. Bis 2029 sollen es 15 Prozent weniger sein, ab 2030 wiederum rund 15 Prozent weniger. Sind die Emissionen der Neuwagenflotte von Fahrzeugen höher als diese Grenzwerte, muss der Importeur dem Bund pro Fahrzeug für jedes über der Zielvorgabe liegende Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer 95 bis 152 Franken entrichten.

Mit dem oben erwähnten neuen Klimafonds will der Ständerat ein Instrument schaffen, das unbefristet ist und mit jährlich rund einer Milliarde Franken ausgestattet wird. Die Einnahmen sollen dabei hauptsächlich aus den Abgaben auf Brennstoffen und den Flugtickets stammen. Eingesetzt werden soll das Geld unter anderem zur Weiterführung des Gebäudeprogramms sowie für Fernwärmeanschlüsse. Des Weiteren soll das Geld



auch für Massnahmen, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawandel unterstützen, verwendet werden. Keine Massnahmen beschloss der Ständerat gegen klimaschädliche Investitionen des Finanzsektors. Er will hierzu die Entwicklungen in der EU abwarten.<sup>34</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 01.01.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Januar 2020 trat das Abkommen über die **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** der Schweiz und der EU in Kraft. Die Verknüpfung ermöglicht Unternehmen im Schweizer EHS den Handel mit Emissionsrechten im grösseren EU-Emissionsmarkt. Neu werden in der Schweiz, wie bereits in der EU, auch Emissionen der Zivilluftfahrt in das EHS einbezogen. Die Verknüpfung der beiden Systeme war die weltweit erste EHS-Verknüpfung zwischen Staaten.<sup>35</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Nationalrat erneut mit der **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**, nachdem er in der Wintersession 2018 in alter Besetzung noch Nichteintreten beschlossen hatte. Das Eintreten war dieses Mal eine klare Sache; nur die SVP stimmte nach der knapp zweieinhalbstündigen Eintretensdebatte fast geschlossen dagegen. Darüber hinaus kündigte Pierre-André Page (svp, FR) im Namen der SVP bereits das Referendum an, sollte dieses Gesetz verabschiedet werden.

Der Nationalrat folgte mit seinen Beschlüssen mit wenigen Ausnahmen seiner vorberatenden UREK-NR und damit auch vielen Entscheiden des Ständerats. Beim generellen Emissionsreduktionsziel sprach sich auch der Nationalrat für ein Ziel von minus 50 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 aus. Geht es nach der grossen Kammer, sollen von diesen 50 Prozent wiederum mindestens 75 Prozent im Inland reduziert werden. In diesem zweiten Schritt zeigte sich der Nationalrat somit ambitionierter als der Ständerat und der Bundesrat. Diese wollten die Klimaziele nur mit mindestens 60 Prozent an inländischen Massnahmen erreichen. Bei den Heizungen beschloss der Nationalrat, dass das Aus von fossilen Heizungen etwas später kommen solle, als vom Ständerat geplant. Zwar soll für Altbauten ab 2023 ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert gelten, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Die Kantone sollen aber eine Übergangsfrist bis 2026 erhalten. Zudem soll der maximale Satz der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen von heute 120 auf bis zu 210 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend zurückgehen.

Im Bereich Verkehr stimmte der Nationalrat der viel diskutierten Flugticketabgabe zu, wie sie der Ständerat initiiert hatte. Beim Strassenverkehr war der Nationalrat ebenfalls auf der Linie des Ständerats und beschloss, das Benzin weiter zu verteuern. Künftig sollen Treibstoffimporteure mehr CO<sub>2</sub> kompensieren müssen – und einen grösseren Teil davon im Inland. Dazu soll bis im Jahr 2024 der Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuert werden dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Auch bei den Massnahmen im Bereich der Wirtschaft schuf der Nationalrat Differenzen zum Ständerat: Seit 2008 können sich grössere Unternehmen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreien, wenn sie sich im Gegenzug mittels Zielvereinbarung dazu verpflichten, ihre Emissionen massgeblich zu senken. Nach dem Willen der grossen Kammer soll dieser Weg neu für alle Unternehmen möglich sein. Der Bundesrat hatte einen Schwellenwert für eine CO<sub>2</sub>-Abgabelast von jährlich CHF 15'000 vorgeschlagen, der Ständerat sprach sich für CHF 10'000 aus. Der Nationalrat möchte, dass auch KMU diese Zielvereinbarungen abschliessen können. Auch beim neu geplanten Klimafonds schuf der Nationalrat gewisse kleinere Differenzen zum Ständerat.<sup>36</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 17.08.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 reichte der Kanton Genf eine Standesinitiative mit dem Titel **«Klimanotstand. Lenkungsabgabe für den Flugverkehr»** ein. Darin wird gefordert, dass eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets erhoben wird, damit die Treibhausgasemissionen gesenkt werden. Zudem sollen Anreize zur Umstellung auf klimafreundlichere Verkehrsmittel geschaffen werden, um den negativen Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen. Schliesslich solle sich die Schweiz auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer einsetzen.

Die UREK-SR beriet die Standesinitiative im August 2020. Sie befürwortete das Anliegen, kam aber zum Schluss, dass der Initiative keine Folge zu geben sei, weil im Rahmen der Debatte zum CO<sub>2</sub>-Gesetz bereits eine Flugticketabgabe vorgeschlagen worden sei.<sup>37</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der ersten Woche der Herbstsession 2020 machte sich der **Ständerat** daran, die im Rahmen der Ratsdebatten zur **Totalrevision des CO2-Gesetzes** entstandenen **Differenzen zum Nationalrat** zu beseitigen. Eine erste Differenz wurde bei der Festlegung des Inlandzieles beigelegt. Der Ständerat folgte dem Nationalrat und der Mehrheit seiner vorberatenden UREK-SR und hob den Mindestanteil der Emissionen, die im Inland reduziert werden müssen, von 60 auf 75 Prozent an. Weitere Differenzen wurden unter anderem auch beim Thema UVP-pflichtige Anlagen, bei den technischen Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen in Gebäuden sowie bei der Verwendung der Mittel aus dem neu zu schaffenden Klimafonds ausgeräumt. Am meisten zu reden gab im Ständerat die Ausgestaltung der Flugticketabgabe für Privatflugzeuge. Eine knappe Mehrheit des Ständerates sprach sich, entgegen des Beschlusses des Nationalrates und der Empfehlung der UREK-SR, für eine pauschale Abgabe von CHF 500 pro Flug aus, wobei nur Flugzeuge ab einer Startmasse von 5700 Kilogramm betroffen wären. Beat Rieder (cvp, VS) begründete die relativ tiefe Abgabe mit der zu erhaltenden Wettbewerbsfähigkeit regionaler Flughäfen. Die Flüge mit Privatjets würden bei einer höheren Abgabe massiv einbrechen, womit den regionalen Flughäfen ein wichtiges finanzielles Standbein wegbräche, so Rieder. Umweltministerin Simonetta Sommaruga argumentierte vergeblich, dass eine solche «Flatrate» für Privatflugzeuge nicht sinnvoll sei, da sie keine Lenkungswirkung mehr habe, weil weder die Anzahl Flugpassagiere noch die Flugdistanz berücksichtigt würden und die Abgabe so tief sei, dass schliesslich die Abgabe für einen Flug im Privatjet billiger ausfallen könnte als die Abgabe für ein Ticket in der Businessclass eines Linienflugzeuges. In der Folge wird sich der Nationalrat wiederum mit diesem Thema beschäftigen müssen.<sup>38</sup>

**MOTION**  
DATUM: 07.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat lehnte in der Herbstsession 2020 die Motion Grossen (glp, BE) **«Klimaschutz endlich auch im Flugverkehr»** stillschweigend ab, nachdem Kommissionssprecher Müller (fdp, LU) darauf verwiesen hatte, dass das Anliegen der Motion bereits im Rahmen der Totalrevision des CO2-Gesetzes erfüllt worden sei.<sup>39</sup>

**MOTION**  
DATUM: 07.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Motion **«Angabe der CO2-Emissionen beim Kauf eines Flugtickets»** von Nationalrat Jacques Bourgeois (fdp, FR) fand in der Herbstsession 2020 im Ständerat keine Zustimmung. Da das Anliegen der Motion bereits in die Debatten zum CO2-Gesetz eingeflossen sei, lehnte der Ständerat die Motion stillschweigend ab.<sup>40</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 07.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer folgte im Herbst 2020 der Empfehlung ihrer vorberatenden UREK-SR und gab der Standesinitiative Genf **«Klimanotstand. Lenkungsabgabe für den Flugverkehr»** keine Folge.<sup>41</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 10.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich am Donnerstag der ersten Herbstsessionswoche 2020 über die noch verbliebenen **Differenzen** bei der **Totalrevision des CO2-Gesetzes**. Bei der Abgabe für Privatflugzeuge beharrte er auf seiner in der Sommersession 2020 beschlossenen Position, dass Flüge von Privatjets mit Abgaben zwischen CHF 500 bis CHF 5000 pro Abflug belastet werden sollen. Der Nationalrat fügte dem Gesetzesentwurf aber einen Passus bei, wonach der Bundesrat insbesondere die höchstzulässige Startmasse, die Reisedistanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze als Kriterien für die Preisgestaltung berücksichtigen könne. Damit näherte sich der Nationalrat etwas der Position des Ständerats. Eine zweite Differenz blieb bei der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer bestehen. Der Nationalrat stimmte hierbei einem Antrag von Martin Candinas (cvp, GR) deutlich zu, gemäss welchem zwar beim Ortsverkehr die Mineralölsteuer ab 2026 nicht mehr rückerstattet werden soll. Beim regionalen Verkehr hingegen soll ab 2030 in Ausnahmefällen weiterhin eine Rückerstattung der Mineralölsteuer erfolgen können, wenn es aus topographischen Gründen nicht möglich ist, auf CO2-neutrale Antriebe umzusteigen.<sup>42</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 17. September 2020 befasste sich der **Ständerat** bereits zum zweiten Mal in derselben Session mit der **Totalrevision des CO2-Gesetzes**. Bei der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer schloss er sich der Version des Nationalrates an. Weiterhin nicht einigen konnten sich die Räte bei der CO2-Abgabe für Flüge mit Privatflugzeugen; der Ständerat kam dem Nationalrat aber insofern entgegen, als er nicht mehr auf einer Pauschale von CHF 500 pro Flug pochte, sondern eine Spannweite von CHF 500 bis 3000 beschloss. Noch nicht einig waren sich die Räte auch bei der Frage, ob Bussen ausgesprochen werden sollen, wenn eine Person aus Fahrlässigkeit die CO2-Abgabe umgeht, sowie bei der Frage, welcher Typ von Anlagen zur Produktion von erneuerbarer Energien in den Genuss von Beiträgen aus dem neu geschaffenen Klimafonds kommen soll.<sup>43</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem National- und Ständerat je drei Mal über die **Revision des CO2-Gesetzes** debattiert hatten, bestanden immer noch einige Differenzen zwischen den Räten und so kam es in der Herbstsession 2020 zu einer Einigungskonferenz. Diese präsentierte Vorschläge für alle noch übrig gebliebenen Differenzen, welche in beiden Räten auf Zustimmung stiessen. Bei der wichtigsten Differenz, der CO2-Abgabe auf Flügen in Privatflugzeugen, setzte sich die Variante des Ständerates durch, wonach diese Abgabe je nach Gewicht des Flugzeugs, Reisedistanz und Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes zwischen CHF 500 bis CHF 3000 kosten soll. Einig wurden sich die Räte auch bei den Bussen, die bei der Umgehung der CO2-Abgabe anfallen sollen. Hier stimmte man der Version des Nationalrates zu, welche vorsieht, dass Bussen auch bei fahrlässiger Hinterziehung ausgesprochen werden sollen. Bei der letzten Differenz einigten sich die Räte schliesslich darauf, dass auch Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase in den Genuss von Beiträgen aus dem Klimafonds kommen sollen.

In der Schlussabstimmung im Ständerat stimmten einige Mitglieder von SVP und FDP gegen das Gesetz, es wurde jedoch klar angenommen (33 zu 5 Stimmen, bei 6 Enthaltungen). Im Nationalrat kündigte Christian Imark (svp, SO) in einer flammenden Rede an, dass das vorliegende Gesetz missraten sei und die SVP ein Referendum dagegen klar unterstützen werde. In der darauffolgenden Schlussabstimmung wurde die Vorlage mit 129 zu 59 Stimmen bei 8 Enthaltungen deutlich angenommen. Die SVP stimmte dabei mit einer Ausnahme geschlossen gegen das Gesetz.<sup>44</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 17.02.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mitte Februar 2021 befasste sich die UREK-SR mit **fünf Ständesinitiativen** der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, **die allesamt eine Flugticketabgabe fordern** (Kt.lv. 19.310, Kt.lv. 19.314, Kt.lv. 19.315, Kt.lv. 19.319, Kt.lv. 20.317). Die Kommission beantragte einstimmig, den Initiativen keine Folge zu geben, da dieses Anliegen bereits in das revidierte CO2-Gesetz (BRG 17.071) eingeflossen sei.<sup>45</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 02.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit **den fünf Ständesinitiativen für eine CO2-Abgabe auf Flugtickets**. Martin Schmid (fdp, GR) erläuterte, dass die vorberatende UREK-SR die Initiativen ablehne. Die Forderung sei durch die Einführung einer Flugticketabgabe im revidierten CO2-Gesetz bereits erfüllt worden. Die kleine Kammer folgte dieser Einschätzung und gab den fünf Initiativen keine Folge.<sup>46</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 02.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2021 bestätigte die BK das **Zustandekommen des Referendums über das neue CO2-Gesetz**. Die beiden Komitees «Wirtschaftskomitee gegen das CO2-Gesetz» sowie «Referendum für einen sozialen und konsequenten Klimaschutz» reichten dafür insgesamt 72'622 gültige Unterschriften ein. Gemäss Entscheid des Bundesrates wird diese Vorlage am 13. Juni 2021 zur Abstimmung kommen.<sup>47</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 26.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2020 reichte die Regierung des Kantons Basel-Landschaft eine Ständesinitiative ein, worin sie die Einführung einer **Kerosinsteuer auf Flugtickets** forderte. Diese Besteuerung solle international koordiniert sein, um Verlagerungseffekte zu vermeiden; dafür müsse nun rasch das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 entsprechend angepasst werden. Die Einnahmen aus dieser Besteuerung sollen gemäss Initiativtext für Klimaschutzmassnahmen verwendet oder an die Bevölkerung rückerstattet werden. Die Kantonsregierung von Basel-Landschaft begründete ihre Initiative damit, dass der

Bund bis anhin keine griffigen Massnahmen zur Reduzierung der Klima- und Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen habe. Heute würde das Fliegen sogar noch steuerlich bevorzugt, da für den internationalen Flugverkehr weder eine Mehrwertsteuer noch eine Mineralölsteuer anfalle.

Die UREK-SR befasste sich im März 2021 mit dem Anliegen. Da mittlerweile im Rahmen des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets beschlossen worden war, sprach sich die Kommission einstimmig dafür aus, sowohl der Standesinitiative Basel-Landschaft als auch jener von Basel-Stadt mit einer ähnlichen Forderung keine Folge zu geben.<sup>48</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 16.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Sommersession 2021 über **je eine Initiative des Kantons Basel-Landschaft sowie des Kantons Basel-Stadt** (Kt. lv. 20.307), welche eine Flugticketabgabe sowie die Einführung einer international abgestimmten Kerosinsteuer forderten. Die kleine Kammer gab den Initiativen keine Folge. Kommissionsprecher Schmid (fdp, GR) resümierte, dass eine Flugticketabgabe in der an der Urne abgelehnten Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen gewesen sei. Es sei derzeit offen, wie es nach diesem Verdikt mit der Klimagesetzgebung weitergehen solle. Die UREK-SR werde aber bald eine Auslegeordnung dazu vornehmen. Die beiden Kantonsvertreterinnen Eva Herzog (sp, BS) und Maya Graf (gp, BL) erklärten in der Ratsdebatte, dass sie den Beschluss der Kommission, den Initiativen keine Folge zu geben, akzeptieren können. Sie betonten jedoch, dass die Schweiz nach wie vor die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen zu erfüllen habe und die Themen Flugticketabgabe und Besteuerung von Kerosin bald wieder zur Diskussion stehen würden.<sup>49</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 25.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR befasste sich im August 2021 mit der Standesinitiative Genf bezüglich einer **Lenkungsabgabe für den Flugverkehr** sowie mit acht weiteren, ähnlich gelagerten Standesinitiativen zu einer Flugticketabgabe respektive zu einer Kerosinsteuer (Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. LU 19.310; Kt. lv. VS 19.314; Kt. lv. FR 19.315; Kt. lv. BE 19.319 und Kt. lv. NE 20.317, sowie Kt. lv. BS 20.307 und Kt. lv. BL 20.319). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes an der Urne, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der UREK-NR nun eine umfassende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.<sup>50</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 25.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit **fünf Standesinitiativen der Kantone Luzern, Wallis, Freiburg, Bern und Neuenburg, die alle eine Flugticketabgabe forderten**, sowie mit vier weiteren ähnlich gelagerten Standesinitiativen (Kt. lv. GE 19.304; Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. BS 20.307 und Kt. lv. BL 20.319). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der Kommission nun eine weitreichende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.<sup>51</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 25.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschäftigte sich im August 2021 mit der **Initiative des Kantons Basel-Landschaft zu einer international koordinierten Besteuerung von Kerosin** sowie mit acht ähnlichen Standesinitiativen (Kt. lv. GE 19.304; Kt. lv. SG 19.305; Kt. lv. LU 19.310; Kt. lv. VS 19.314; Kt. lv. FR 19.315; Kt. lv. BE 19.319; Kt. lv. NE 20.317 und Kt. lv. BS 20.307). Die Kommission lehnte die Initiativen allesamt ab. Nach der Ablehnung des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes an der Urne, welches eine Flugticketabgabe beinhaltet hätte, wollte die Mehrheit der UREK-NR nun eine umfassende Diskussion über die Zukunft des klimaverträglichen Flugverkehrs führen. Sie reichte daher einen eigenen Vorstoss (Po. 21.3973) zu diesem Thema ein.<sup>52</sup>

Ende August 2021 legte die UREK-NR einen **Entwurf für die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes** vor, mit welcher die Kommissionsinitiative «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz» umgesetzt werden soll. Der Bundesrat gab im September 2021 bekannt, dass er den Kommissionsentwurf vollumfänglich unterstütze. Dieser werde aber nicht reichen, um die Emissionen bis 2030 um 50 Prozent zu reduzieren (im Vergleich zu 1990) und das netto Null Ziel bis 2050 zu erreichen.

Gegen Ende der Herbstsession 2021 und damit keine zwei Wochen nach der bundesrätlichen Stellungnahme wurde die Vorlage bereits im Nationalrat diskutiert, wo sich eine intensive Debatte mit zahlreichen Wortmeldungen entwickelte. Kommissionssprecher Bäumle (glp, ZH) erläuterte den Zweck der Gesetzesrevision. Dieser bestehe darin, «das Reduktionsziel des bestehenden Gesetzes bis Ende 2024» fortzuschreiben, sowie wichtige Massnahmen weiterzuführen – insbesondere die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe an Betreiber mit Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen. Auf weiterführende Massnahmen habe die Kommission verzichtet, um das Gesetz nicht zu überladen und so ein Referendum abzuwenden. Weiterführende Massnahmen seien gemäss Bäumle unumgänglich, gehörten aber in eine andere Vorlage, beispielsweise in den Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative. Anschliessend präsentierten die verschiedenen Fraktionen ihre Positionen und ihre entsprechenden Minderheitsanträge. Dabei lagen Anträge von links-grüner Seite, welche die Vorlage ausbauen wollten, sowie Anträge von rechts-bürgerlicher Seite, die die Vorlage straffen wollten, vor. Eine Minderheit Clivaz (gp, VS) verlangte beispielsweise die regelmässige Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken durch die FINMA und die SNB und eine Minderheit Klopfenstein Broggini (gp, GE) forderte eine Lenkungsabgabe auf private Flüge. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums trat Albert Rösti (svp, BE) dafür ein, dass der maximal zulässige Kompensationszuschlag von 5 auf 1,5 Rappen pro Liter Benzin gesenkt wird. Bei den anschliessenden Abstimmungen wurden jedoch alle diese Minderheitsanträge abgelehnt. Einzig ein Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) fand mehrheitlich Zustimmung. Mit der Annahme dieses Antrags entschied die grosse Kammer, dass die Mandate für die derzeit mit der Umsetzung der Zielvereinbarungen betrauten Agenturen bis 2024 verlängert werden sollen. In der Schlussabstimmung votierten 143 Mitglieder des Nationalrats für die Annahme des Entwurfs; einzig die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen (53 Stimmen). Als nächstes wird sich der Ständerat mit der Vorlage befassen.<sup>53</sup>

In der Herbstsession 2021 befasste sich der Nationalrat mit insgesamt **neun Standesinitiativen bezüglich einer CO<sub>2</sub>-Abgabe für den Flugverkehr** respektive einer Besteuerung von Kerosin (Kt.lv. GE 19.304; Kt.lv. SG 19.305; Kt.lv. LU 19.310; Kt.lv. VS 19.314; Kt.lv. FR 19.315; Kt.lv. BE 19.319; Kt.lv. NE 20.317; Kt.lv. BS 20.307 sowie Kt.lv. BL 20.319).

Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR lehnte alle Initiativen ab; drei starke Minderheiten aus Vertreterinnen und Vertretern der Mitte-, der SP- und der Grünen-Fraktionen beantragten jedoch Folgegeben. Kommissionssprecher Matthias Samuel Jauslin (fdp, AG) erörterte, dass die Kommission die Emissionen des Flugverkehrs zwar als Problem erachte und dass das Fliegen allgemein zu günstig sei. Es sei aber problematisch, eine Flugticketabgabe kurz nach Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in der Volksabstimmung, welches eine ebensolche Abgabe beinhaltet hätte, wieder von Neuem aufs Parkett zu bringen. Auch die Einführung einer Kerosinsteuer lehne die Mehrheit der Kommission ab: Eine solche Massnahme solle nicht im Alleingang eingeführt werden, sondern müsse international koordiniert werden. Die drei Minderheitensprecherinnen Priska Wismer-Felder (mitte, LU), Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) und Nadine Masshardt (sp, BE) liessen diese Argumente nicht gelten. Sie forderten, dass alle Sektoren einen Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele leisteten; zudem sei der Flugverkehr einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen. Überdies sei es nicht klar, welche einzelnen Massnahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für dessen Scheitern an der Urne verantwortlich seien. Die Flugticketabgabe sei jedenfalls ein breit abgestütztes Anliegen, das weiterverfolgt werden müsse. Zusätzlich müssten aber auch die alternativen Zugverbindungen stark ausgebaut werden. Nadine Masshardt rief schliesslich betreffend die Einführung einer Kerosinsteuer in Erinnerung, dass die EU-Kommission im Sommer 2021 «ein europaweites Vorgehen für die Kerosinbesteuerung von innereuropäischen Flügen beschlossen» habe. Die Schweiz solle doch bei diesem Projekt aktiv mitwirken, schloss die Berner Nationalrätin.

Diese Argumente verfringen jedoch bei der Mehrheit des Rates nicht; mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen wurden alle neun Initiativen abgelehnt. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-

Fraktionen sprachen sich für die Initiativen aus.<sup>54</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 23.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen betreffend einer **CO2-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben den fünf Standesinitiativen der Kantone Freiburg (Kt.lv. 19.315), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Bern (Kt.lv. 19.319) und Neuenburg (Kt.lv. 20.317) standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305) und Basel-Landschaft (Kt.lv. 20.319) zur Debatte.

Nach einer kurzen Diskussion lehnte der Nationalrat alle Initiativen mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen ab. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen stimmten den Initiativen zu.<sup>55</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 23.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Nationalrat** mit insgesamt neun Standesinitiativen betreffend einer **CO2-Abgabe auf den Flugverkehr respektive einer Besteuerung von Kerosin**. Neben der Standesinitiative des Kantons Basel-Landschaft standen auch diejenigen der Kantone Genf (Kt.lv. 19.304), St. Gallen (Kt.lv. 19.305), Luzern (Kt.lv. 19.310), Wallis (Kt.lv. 19.314), Freiburg (Kt.lv. 19.315), Bern (Kt.lv. 19.319), Neuenburg (Kt.lv. 20.317) und Basel-Stadt (Kt.lv. 20.307) zur Debatte.

Nach einer kurzen Diskussion lehnte der Nationalrat alle Initiativen mit jeweils ähnlichen Stimmenverhältnissen ab. Die Befürworterinnen und Befürworter stammten aus den Reihen der SP- und der Grünen-Fraktionen. Auch einzelne Vertreterinnen und Vertreter der GLP- und der Mitte-Fraktionen stimmten den Initiativen zu.<sup>56</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 02.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2021 über die **Revision des CO2-Gesetzes in Umsetzung der parlamentarischen Initiative für eine «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO2-Gesetz»**. Wie bereits der Nationalrat war sich auch die vorbereitende UREK-SR einig, dass das Gesetz nicht mit Verschärfungen oder Erleichterungen modifiziert werden sollte, sondern lediglich die wichtigsten Massnahmen des geltenden CO2-Gesetzes bis 2024 verlängert werden sollten, wie Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) erläuterte. Die UREK-SR wollte denn auch nur eine einzige Differenz zum Nationalrat schaffen: Der durch einen Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) eingebrachte Zusatz in Artikel 49b sollte gestrichen werden. Mit diesem Zusatz hatte der Nationalrat festgelegt, dass die Vereinbarungen zur CO2-Reduktion durch die Wirtschaft (so genannte Zielvereinbarungen) bis mindestens 2024 mit Hilfe derselben Organisationen, die diese Aufgabe auch bislang wahrgenommen haben, zu erarbeiten und umzusetzen seien. Schmid erläuterte, dass dieser Zusatz in Konflikt mit den WTO-Regeln geraten könnte, woraufhin die kleine Kammer dem Vorschlag der Kommission auf Streichung folgte. Der Ständerat schuf indes noch eine zweite Differenz zum Nationalrat, indem er einem Einzelantrag Wicki (fdp, NW) zustimmte. Wicki hatte vorgeschlagen, die in Erfüllung der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; Pa.lv. 17.405) gewährten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ebenfalls bis Ende 2024 fortzuführen.

Vier Tage später schloss sich der **Nationalrat** in beiden Punkten dem Ständerat an, wodurch das Geschäft noch in der Wintersession bereinigt werden konnte. In den **Schlussabstimmungen** stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 142 zu 46 Stimmen bei 5 Enthaltungen zu; die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Der Ständerat nahm das Geschäft einstimmig mit 41 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen an.<sup>57</sup>

**BUNDESRAATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO2-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltete Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO2-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO2-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits

verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO<sub>2</sub>-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen, wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO<sub>2</sub>-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosse mittlen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil.

Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).<sup>58</sup>

1) BO CE, 2016, p.1024

2) BBl 2020, 3359

3) TA, 13.8., 19.9. und 10.10.74; NZZ, 16.8. und 18.8.74.

4) BBl, 2011, S. 2761 ff. und 6523 ff.; AB SR, 2011, S. 156 ff. und 340; AB NR, 2011.

5) AB NR, 1972, S. 1883 f.; TA, 18.4.72; Schweizerische Gewerbe-Zeitung, 21.4.72; AZ, 13.5.72.

6) BO CN, 1979, p. 438; Guldemann (1979). Lärmbekämpfung als Aufgabe des Luftrechts.; NZZ, 24.10.79.

7) BO CE, 1979, p. 560 ss.; BO CE, 1980, p. 170; BO CN, 1979, p. 914 ss.; BO CN, 1980, p. 398; BO CN, 1980, p. 58 s.; Délib. Ass. féd., 1980, I, p. 35; FF, 1979, I, p. 217 ss.; FF, 1980, I, p. 1113 ff.; FF, 1980, II, p. 1234 s.; SGU-Bulletin, décembre 1980, p. 4 s.; SGU-Bulletin, septembre 1980, p. 7 s.; TLM, 25.1.80; NZZ, 25.1., 21.8. et 10.9.80; Vr, 22.5.80; Ldb, 12.7.80; Suisse, 6.9.80; BaZ, 31.10.80.

8) AB NR, 1982, S. 243 ff.; Vr, 20.4.82; Ww, 2.6.82.

9) BBl, 1983, III, S. 1040 ff.; BUS (1983). Strassenlärmmodell für überbaute Gebiete.; Böhlen (1983). Lärm – Strassenverkehrslärm.; Plan, 40/1983, Nr. 5, S. 14 ff.; TA, 10.1. und 7.10.83; AT, 1.6.83; TW, 14.9.83.

10) AS, 1988, S. 123 f.; BUS-Bulletin, 1987, Nr. 1, S. 31 ff. und Nr. 2, S. 35 ff.; NZZ, 20.1.87; Presse vom 31.3.87; Bund, 20.3. und 7.8.87.

11) AS, 1989, S. 141; SGT, 20.1.88; Vat., 6.4., 11.10. und 19.11.88; NZZ, 8.4., 22.4. und 3.6.88; TA, 3.6. und 24.9.88; JdG, 15.6.88; Suisse, 11.7.88; BaZ, 25.11. und 3.12.88.

12) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93

13) Presse vom 23.11.93; SGT, 25.11.93; BUWAL, 1993, Nr. 2, S. 54 ff.

14) Pa. Iv. 20.444

15) BO CN, 2019, p.1649s; Communiqué de presse CDG-CN du 1.3.19

16) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Umweltpolitik

17) Bericht Bundesrat vom 25.5.22; Medienmitteilung Bundesrat v. 25.5.22

18) NZZ et QJ, 21.12.10.

19) Medienmitteilung BAFU vom 9.3.2011.

20) Medienmitteilung BAFU vom 9.7.13; Medienmitteilung BAFU, BAZL und IB vom 12.12.13; www.bafu.admin.ch

21) Medienmitteilung BAFU vom 25.1.16; TA, 26.1.16; NZZ, 2.9.16

22) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 1.9.16; BaZ, LT, NZZ, TA, TG, 2.9.16; TG, 1.12.16; NZZ, 22.12.16

- 23) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
- 24) 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
- 25) FF, 2018, p. 399s; TA, 25.11.17
- 26) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 20.2.2018
- 27) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18
- 28) BO CN, 2018, p.1924s; NZZ, 4.12.18
- 29) BO CN, 2018, p. 2078 ss.; BO CN, 2018, p.1938 s.; BO CN, 2018, p.1952 s.; BO CN, 2018, p.2049s; TG, 10.4.18; LT, 23.11.18; AZ, 28.11.18; BLZ, 30.11.18; AZ, LT, 5.12.18; NZZ, 7.12.18; LT, 11.12.18; BaZ, LT, 12.12.18; NZZ, 18.12.18
- 30) Communiqué de presse CEATE-CE du 12.2.19; Communiqué de presse CEATE-CE du 16.8.19; Communiqué de presse CEATE-CE du 3.4.19; Communiqué de presse CEATE-CE du 3.9.19; AZ, 10.1., 12.1.19; AZ, LT, 13.2.19
- 31) BO CE, 2019, p.238; BO CE, 2019, p.63s; BO CN, 2019, p.617; Communiqué de presse CEATE-CE du 11.1.19
- 32) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
- 33) AB NR, 2019, S. 1719 f.
- 34) AB SR, 2019, S. 821 ff.; AB SR, 2019, S. 889 ff.; AB SR, 2019, S. 922 ff.; Blick, TA, 24.9.19; Blick, NZZ, TA, 26.9.19
- 35) Medienmitteilung BAFU vom 9.12.19
- 36) AB NR, 2020, S. 779 ff.; AB NR, 2020, S. 814 ff.; AB NR, 2020, S. 855 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 12.2.20; Medienmitteilung UREK-NR vom 15.1.20; Medienmitteilung UREK-NR vom 26.11.19; Medienmitteilung UREK-NR vom 29.10.20
- 37) Bericht KVF-SR vom 17.8.20
- 38) AB SR, 2020, S. 643 ff.
- 39) AB SR, 2020, S. 668
- 40) AB SR, 2020, S. 668
- 41) AB SR, 2020, S. 668
- 42) AB NR, 2020, S. 1353 ff.
- 43) AB SR, 2020, S. 894 ff.
- 44) AB NR, 2020, S. 1761 ff.; AB NR, 2020, S. 1954; AB SR, 2020, S. 1011 ff. ; AB SR, 2020, S. 1069
- 45) Medienmitteilung UREK-SR vom 17.2.21
- 46) AB SR, 2021, S. 38
- 47) BBI 2021, S. 462 f.; Medienmitteilung BK vom 3.3.21
- 48) Medienmitteilung UREK-SR vom 26.3.21
- 49) AB SR, 2021, S. 697 f.
- 50) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21
- 51) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21
- 52) Medienmitteilung UREK-NR vom 25.8.21
- 53) AB NR, 2021, S. 1981 ff.; Stellungnahme Bundesrat vom 17.9.21
- 54) AB NR, 2021, S. 1862 ff.
- 55) AB NR, 2021, S. 1862 ff.
- 56) AB NR, 2021, S. 1862 ff.
- 57) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446
- 58) BBI, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22