

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Feinstaub, CO2-Gesetz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Feinstaub, CO₂-Gesetz, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Allgemeiner Umweltschutz	7
Klimapolitik	8

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
WTO	Welthandelsorganisation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
WHO	World Health Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EHS	Emissionshandelssystem
EnEV	Energieeffizienzverordnung
KVA	Kehrichtverbrennungsanlagen
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
AELE	Association européenne de libre-échange
OMC	Organisation mondiale du commerce
OFEV	Office fédéral de l'environnement
EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OMS	Organisation mondiale de la Santé
GIEC	groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
PME	petites et moyennes entreprises
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
OEEE	Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
UIOM	Usines d'incinération des ordures ménagères
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a modifié l'**ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEV 1)** en renforçant les normes pour les émissions de particules des véhicules diesel. Pour les véhicules utilitaires équipés d'un moteur diesel et dont la charge utile est de 1'400 kg et plus, la limite admise a passé de 0.48 grammes/km à 0.37 pour les deux ans à venir. Durant cette même période, la limite autorisée pour les véhicules de moins de 1'400 kg de charge utile reste à 0.37. A partir du 1er octobre 1992, la limite pour tous les véhicules utilitaires légers avec moteurs diesel sera abaissée à 0.162 grammes/km. Ces nouvelles mesures sont entrées en vigueur le 1er octobre. ¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a décidé de soumettre les véhicules ayant un moteur diesel à un contrôle régulier (tous les deux ans) des gaz d'échappement, et désire appliquer ce projet, après consultation, dès le milieu de 1992. La procédure devrait être semblable à celle, obligatoire depuis 1986, concernant les moteurs roulant à l'essence. Cette mesure devrait permettre notamment de **réduire les émissions de suie** (particules cancérogènes) de 10 à 15%. ²

POSTULAT
DATUM: 04.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat Jagmetti (prd, ZH) demandant une **réduction accrue des émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur**. Ce texte propose l'exploration de trois voies pour y parvenir: abaisser les valeurs limites d'émissions, améliorer les contrôles et diminuer les impôts sur les véhicules consommant peu de carburant. ³

POSTULAT
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Danuser (ps, TG) que J. Scherrer (pa, BE) avait combattu en 1991. Ce texte demande au gouvernement de **réviser l'ordonnance de 1987 sur les gaz d'échappement** afin d'adapter les prescriptions sur les émissions des automobiles à l'évolution de la technologie, et d'élargir le cercle des véhicules concernés aux machines de chantier et aux véhicules agricoles. ⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 12.11.1996
LIONEL EPERON

Prenant notamment appui sur les études Sapaldia et Scarpol récemment réalisées, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a revendiqué l'introduction de valeurs-limites plus sévères concernant les **particules polluantes** en suspension dans l'atmosphère. En premier lieu provoquées par le trafic routier, les systèmes de chauffage et les installations industrielles, ces poussières fines sont à l'origine de difficultés respiratoires et d'atteintes au système pulmonaire pouvant mettre en danger la santé. En conséquence, la Commission de l'hygiène de l'air a proposé qu'une limite de 20 microgrammes par m³ en valeur moyenne annuelle soit adoptée à l'égard des poussières dont le diamètre est inférieur à 10 microns (PM10) contre les 70 microgrammes actuellement fixés dans l'OPair. ⁵

POSTULAT
DATUM: 08.10.1999
LAURE DUPRAZ

Un postulat Stump (ps, AG), cosigné par 33 députés de gauche, a été transmis par le Conseil national. Il invite l'exécutif à prendre les dispositions et les mesures incitatives nécessaires pour que tous les véhicules utilitaires lourds soient équipés de **filtres à particules**, afin de réduire fortement les émissions de particules de la catégorie PM 10. Le National a également transmis un postulat Semadeni (ps, GR) demandant la promotion des **carburants diesel améliorés** (Po. 99.3159). Cosigné par 38 députés de gauche, il charge le gouvernement d'adapter immédiatement les impôts à la consommation pour les carburants diesel améliorés, sans que les recettes fiscales ne soient affectées. L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique et de s'aligner sur une directive européenne en la matière. ⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Par 132 voix contre 44 et par 42 voix sans opposition, le Conseil national et le Conseil des Etats ont accepté en votation finale l'arrêté approuvant la **ratification du Protocole de Göteborg** à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance [7]. Le Protocole est entré en vigueur le 13 décembre 2005. La Suisse s'engage à réduire ses émissions de soufre de 40%, d'oxydes d'azote (NOx) de 52%, de composés organiques volatils (COV) de 51% et d'ammoniac de 13%, par rapport à 1990. Deux effets sont visés par la limitation de ces polluants: une amélioration de la santé humaine et une meilleure préservation de l'environnement. Lorsque les 31 pays signataires auront appliqué les réductions fixées, les émissions de soufre sur l'ensemble de l'Europe devraient diminuer de plus de 60% par rapport à 1990, les émissions de polluants précurseurs de l'ozone (NOx et COV) de 40% chacun et les émissions d'ammoniac de 17%. Le DETEC prévoit une amélioration de la qualité de l'air sur le Plateau suisse et, dans une plus large mesure au Tessin, particulièrement affecté par la pollution transfrontalière. Une réduction considérable des poussières fines secondaires qui se forment dans l'air à partir de polluants atmosphériques est aussi attendue. Dans le domaine de la protection des écosystèmes, plus de 10 à 15% de la surface des écosystèmes sensibles subiront encore une acidification excessive, soit quatre fois moins qu'en 1990. Les effets sur la fertilisation seront moindres: 60 à 70% de la surface des écosystèmes sensibles continueront à recevoir des charges azotées trop élevées. La Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance rassemble 46 pays d'Europe et d'Asie centrale, la Communauté européenne, les Etats-Unis et le Canada. Elle a été élaborée dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Elle a été signée à Genève en 1979 et ratifiée par la Suisse en 1983. Huit protocoles – dont le dernier, le Protocole de Göteborg – ont été ajoutés à cette convention-cadre.⁷

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 03.02.2006
MAGDALENA BERNATH

Wegen der sehr hohen, witterungsbedingten **Feinstaubbelastung** verordnete rund die Hälfte der Kantonsregierungen vom 4.-8. Februar eine Tempobeschränkung auf Autobahnen auf 80 km/h. Zudem forderten sie die Bevölkerung auf, auf unnötige Autofahrten und Cheminées-Feuer zu verzichten. SBB und Postauto boten ihrer Kundschaft an, für den Preis eines einfachen Billetts am selben Tag noch zurückreisen zu können, verschiedene Städte gaben Tageskarten für den öffentlichen Verkehr ab. Bundesrat Leuenberger unterstützte das Vorgehen der Kantone, erklärte aber, zur Lösung des Feinstaubproblems seien nebst kurzfristigen Aktionen vor allem langfristige Massnahmen nötig.⁸

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 17.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Juni verabschiedete der Bundesrat einen **Aktionsplan gegen Feinstaub**, welcher in den nächsten Jahren zu einer beträchtlichen Verringerung der Russmissionen beitragen soll: 1.) Der Bund will der WTO, der EFTA und der EU die vorzeitige Einführung des künftigen EURO 5 Russgrenzwertes für alle leichten Dieselfahrzeuge notifizieren, d.h. die genannten internationalen Organisationen informieren und um ihre Zustimmung ersuchen. Dies hätte zur Folge, dass ab 2007 neu in die Schweiz importierte Personenwagen, Kleinbusse und Lieferwagen mit Dieselmotor mit Partikelfiltern ausgestattet werden müssten. 2.) Öffentliche Transportunternehmen sollen die Mineralölsteuer künftig differenziert rückerstattet erhalten; für Busse ohne Partikelfilter erhalten sie nur noch den Mineralölsteuerezuschlag. 3.) Für neue Dieseltraktoren notifiziert der Bund im Rahmen der WTO und der EFTA/EU die vorzeitige Einführung des künftigen europäischen Diesellruss-Grenzwertes III B. Die EU führt diesen Grenzwert voraussichtlich 2011-2013 ein; er entspricht der Einführung der Partikelfilter-Pflicht. 4.) Ab 2007 will der Bund nur noch dieselbetriebene Personen-, Liefer- und Lastwagen für Verwaltung und Militär kaufen, die mit Partikelfiltern ausgestattet sind, sofern solche Modelle auf dem Markt erhältlich sind. 5.) Hinsichtlich der nächsten Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lastwagen im Jahr 2008 will der Bundesrat mit der EU über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Filtern eine weniger hohe Abgabe zu erheben.⁹

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 27.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst einigten sich die Kantone darauf, Massnahmen gegen Ozon im Sommer und Feinstaub im Winter künftig regional (und nicht nach Kantonen) entsprechend der tatsächlichen Luftbelastung einzuführen. Ihr „**Interventionskonzept Feinstaub**“ sieht drei Stufen vor: Übersteigt das Tagesmittel den Immissionsgrenzwert um das 1,5-fache und kündigt die Wetterprognose eine Inversionslage für mehr als drei Tage an, informieren die Behörden die Bevölkerung und fordern sie dazu auf, alles zu unternehmen, um eine weitere Entstehung von Feinstaub zu vermeiden

(Informationsstufe). Übersteigt das Tagesmittel das Doppelte des Feinstaub-Grenzwertes, kommen restriktive Massnahmen zum Zug. Dabei werden alle Verursacher in die Pflicht genommen, nicht nur Autofahrer, für die im betroffenen Gebiet auf den Autobahnen Tempo 80 und ein Überholverbot für Lastwagen gilt. Die Bevölkerung darf keine Cheminées mehr betreiben, die lediglich dem Wohlbefinden dienen; die Land- und Forstwirtschaft muss auf Feuer im Freien verzichten (Interventionsstufe 1). In der zweiten Interventionsstufe (Tagesmittel übersteigt den Grenzwert um das Dreifache) ist das Gewerbe betroffen, indem der Einsatz von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten wird. Das Konzept gilt für die gesamte Schweiz; die Auslösung und Aufhebung der einzelnen Stufen geschieht aber in den fünf dazu geschaffenen Regionen. Jeder Kanton kann zudem über weitere Massnahmen verfügen. Der TCS sprach sich gegen die Tempolimiten aus, während der VCS, die Ärzte für Umweltschutz und die Krebsliga Massnahmen bereits beim gesetzlich festgelegten Grenzwert von 50 Mikrogramm/m³ verlangten.¹⁰

MOTION

DATUM: 07.03.2007
ANDREA MOSIMANN

In der Frühjahrssession überwies der Ständerat eine von Jenny (svp, GL) 2005 eingereichte und vom Nationalrat in der Junisession 2006 abgeänderte Motion. Sie fordert den Bundesrat dazu auf, für einen **einheitlichen Vollzug der Luftreinhaltevorschriften auf Baustellen**, namentlich mittels Partikelfilter, zu sorgen. Damit sollen unter anderem Wettbewerbsverzerrungen zwischen den kantonalen Märkten verhindert werden.¹¹

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 23.07.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Bund will auf das Jahr 2010 die Energie-Etikette für Autos zu einer **Umwelt-Etikette** weiterentwickeln. Damit sollen künftig umweltfreundliche Fahrzeuge tiefer besteuert werden als Dreckschleudern. Anfang Juli wurde den Kantonen, Verbänden und der Verwaltung ein Prototyp der Kriterien zur Verfügung gestellt, um deren Tauglichkeit zu erproben. Der Kriterienkatalog umfasst die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung. Die Emissionen werden unabhängig von Fahrzeuggrösse und Gewicht bewertet. Bis Ende 2008 sollen die definitiven Kriterien für die neue Umwelt-Etikette vorliegen.¹²

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 13.09.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Aktionsplan war auch vorgesehen, den **Euro-5-Russgrenzwert** für neue leichte **Dieselfahrzeuge** 2007 einzuführen. Aufgrund der ablehnenden Stellungnahmen der EU sowie der WTO-Mitglieder Japan und Korea beschloss der Bundesrat die tieferen Emissionsgrenzwerte erst 2009 in Kraft zu setzen. Zu diesem Zeitpunkt sollen sie auch in der EU schrittweise eingeführt werden. **Kleinroller und Minimotorräder** ohne Tempobegrenzer werden dagegen ab Januar 2008 nur noch zugelassen, wenn sie die Abgasnorm Euro 03 erfüllen. Dies obwohl die EU selbst die Einführung dieser Abgasnorm auf 2010 verschoben hat.¹³

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 29.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Bundesrat hatte im Jahr 2006 einen Aktionsplan zur Bekämpfung der hohen Feinstaubbelastung verabschiedet, im Berichtsjahr begann nun die konkrete Umsetzung. Seit Juni gilt eine **Filterpflicht für Dieselmotoren** bei gewerbsmässig eingesetzten Schiffen. Alle neuen Schiffe müssen obligatorisch mit einem Partikelfilter ausgestattet werden. Zudem wurden die Grenzwerte für **Holzfeuerungen** verschärft. Für grosse automatische Anlagen legte der Bundesrat besonders strenge Staubgrenzwerte und damit eine faktische Filterpflicht fest. Sie sollen schrittweise bis 2012 in Kraft treten. Für neue kleinere Holzofen und offene Cheminées gelten ab Januar 2008 rigidere Bestimmungen. Bestehende Holzfeuerungen dieser Leistungsstufe müssen aber nicht ersetzt oder nachgerüstet werden. Industrielle Grossanlagen unterstehen bereits seit Inkrafttreten der geänderten Luftreinhalteverordnung im September den strengen Vorschriften und brauchen ein Filtersystem. Deutlich tiefere Grenzwerte als bisher gelten auch für Anlagen in Zementwerken, der chemischen und Holzverarbeitenden Industrie sowie in der Maschinenindustrie oder in Sägereien.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.12.2007
ANDREA MOSIMANN

Ende 2007 wurde überdies die schrittweise **Einführung von strengeren Russgrenzwerten für Baumaschinen** in die Vernehmlassung geschickt.¹⁵

ANDERES
DATUM: 06.12.2007
ANDREA MOSIMANN

In der Sommersession gab der Ständerat der Motion Jenny (svp, GL) statt, welche fordert, alle **Dieselmotoren** bis 2010 mit den **besten verfügbaren Technologien** zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden auszurüsten. Der Nationalrat stimmte der Motion in der Herbstsession in geänderter Form zu. Gemäss dem neuen Wortlaut soll das Ziel EU-kompatibel und mit praxistauglichen Übergangsvorschriften und Anreizsystemen bis zum Jahr 2013 realisiert werden. Der Ständerat wird sich daher 2008 nochmals mit dem Vorstoss befassen müssen.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.01.2008
NICOLAS FREYMOND

L'OFEV et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ont tiré un bilan positif de la phase de test des critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules (projet KeeF (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge)). Composante importante du plan d'action contre les poussières fines lancé en 2006, la fixation de ces critères constitue la première étape de la transformation de l'actuelle étiquette Energie en une **étiquette Environnement** combinant exigences énergétiques et écologiques (air, bruit, etc.). La version expérimentale du KeeF soumise par l'OFEV et l'OFEN aux cantons, organisations économiques et associations professionnelles portait sur près de 6000 véhicules. Au vu des évaluations des participants à cette phase de test, les deux offices ont jugé réaliste l'entrée en vigueur de l'étiquette Environnement pour les véhicules à l'horizon 2010.¹⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 27.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Dans un rapport publié en début d'année, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a **jugé inutile de fixer une nouvelle valeur limite pour les particules les plus fines** (d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres). Rappelant la nocivité d'une exposition constante et excessive aux poussières fines, la commission a plaidé pour une réduction durable de la charge polluante. Elle a ainsi recommandé un renforcement des prescriptions cantonales et fédérales sur les gaz d'échappement (notamment les filtres à particules), l'édiction d'exigences énergétiques strictes pour la mise en circulation de voitures de tourisme, la fixation de valeurs limites sévères pour les chauffages à bois et l'introduction d'une taxe sur le CO2 facilement applicable sur les carburants fossiles.¹⁸

ANDERES
DATUM: 12.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé la motion Jenny (udc, GL) telle que modifiée par le Conseil national l'année précédente. Il a ainsi transmis au Conseil fédéral le mandat de veiller à ce que, d'ici à 2013, tous les **moteurs diesels soient équipés des meilleures technologies** disponibles pour réduire les émissions de poussières fines et d'oxyde d'azote. Le dispositif retenu devra en outre être compatible avec les prescriptions européennes en la matière.¹⁹

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 20.09.2008
NICOLAS FREYMOND

S'acquittant du mandat que lui avait confié le parlement l'année précédente, le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance sur la protection de l'air afin d'**uniformiser les prescriptions pour les machines de chantier** au niveau national. S'il a renoncé à rendre les filtres à particules obligatoires à travers l'édiction de normes techniques, afin de ne pas freiner les innovations technologiques, le gouvernement a fixé une valeur limite des émissions de poussières fines tenant compte de l'état le plus récent de la technique. La modification de l'ordonnance entrera en vigueur au 1er janvier 2009 pour les appareils et machines d'une puissance égale ou supérieure à 37 kilowatt, ceux d'une puissance inférieure bénéficiant de délais transitoires.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.07.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFEV et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ont lancé conjointement une procédure d'audition concernant la transformation de l'actuelle étiquette Energie pour les voitures de tourisme en une **étiquette Environnement** indiquant non seulement leur consommation énergétique mais également leur charge environnementale. Cette dernière se compose des émissions de polluants atmosphériques (par ex. les poussières fines), de gaz à effet de serre et de bruit, ainsi que de la quantité de carburant nécessaire pour faire rouler véhicule. Les véhicules seront classés dans des catégories allant de A (voitures efficaces et peu polluantes) à G (inefficaces et très

polluantes) auxquelles sont associées des couleurs (étiquette verte pour A et rouge pour G). Outre une information complète et transparente destinée aux acheteurs de voitures, l'étiquette Environnement doit permettre de mesurer les incitations financières à acheter un véhicule et d'aménager l'impôt automobile fédéral et celui des cantons en fonction de critères écologiques. L'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation est prévue pour l'été 2010.²¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a actualisé sa **stratégie de protection de l'air** en réponse à une motion de la commission de l'environnement du Conseil national (CEATE-CN) que lui avaient transmise les chambres en 2000. Le bilan des actions entreprises depuis les années 1980 montre une amélioration de la qualité de l'air du point de vue des teneurs en dioxyde de soufre, monoxyde de carbone et métaux lourds. En revanche, pour d'autres polluants, les valeurs limites sont encore trop fréquemment dépassées. Afin de préserver la santé publique et l'environnement, le Conseil fédéral a fixé de nouveaux objectifs, à savoir réduire les émissions d'oxydes d'azote de 50%, celles de poussières fines de 45% et celles de composés organiques volatils de 20 à 30% (par rapport à 2005) d'ici à 2020. Enfin, il a soumis aux départements concernés l'examen d'une série de mesures telles que l'adoption de prescriptions plus sévères dans les domaines de l'industrie, de l'agriculture et des transports, l'introduction d'incitations financières et le renforcement de la collaboration internationale.²²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière de pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.²³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.06.2015
MARLÈNE GERBER

Im Juni 2015 bekräftigte die UREK-NR mit 10 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung ihren vorgängig gefassten Entscheid und empfahl die parlamentarische Initiative von Siebenthal (svp, BE), die eine **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz** verlangte, zur Abschreibung. Die knappe Kommissionsmehrheit verwies dabei auf die überwiegend negativen Anhörungsergebnisse und führte folgende Argumente für den Abschreibungsantrag ins Feld: Erstens sei die Unterscheidung von mit farblosen Substanzen behandeltem und unbehandeltem Holz in der Praxis äusserst schwierig und würde zusätzliche Kontrollen erfordern. Ferner sei auch die Verbrennung von unbehandeltem Holz aufgrund der Feinstaubemissionen gesundheits- und umweltschädigend, wenn keine Filtration vorgenommen werde. Und nicht zuletzt seien die Vorteile der Verbrennung von unbehandeltem Holz vor Ort – ein Umstand, der mit Annahme der parlamentarischen Initiative möglich würde – nicht in dem Sinne vorhanden, wie dies der Initiant darstelle, da die modernen städtischen Abfallverbrennungsanlagen einen höheren Wirkungsgrad aufwiesen als Kamin- und Schwedenöfen oder andere kleinere, lokale Verbrennungsanlagen.²⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 25.09.2015
MARLÈNE GERBER

Auch der zweite Abschreibungsantrag seiner Kommission stiess im Nationalrat auf wenig Gehör. In der Herbstsession 2015 lehnte die grosse Kammer die Abschreibung der parlamentarischen Initiative von Siebenthal (svp, BE) zur **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz**, mit 110 zu 80 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) und durch Unterstützung der geschlossenen BDP- und SVP-Fraktionen sowie der grossmehrheitlichen CVP- und FDP-Fraktionen, ab. Das Parlament folgte dabei dem Vertreter der Kommissionsminderheit, Albert Rösti (svp, BE), welcher in der Ratsdebatte die Unterscheidung von unbehandeltem und behandeltem Holz als nicht sonderlich schwierig dargestellt hatte. Erfolglos hatte Kommissionssprecher Bäumle (glp, ZH) argumentiert, dass eine parlamentarische Initiative eigentlich dazu diene, eine Gesetzesänderung herbeizuführen, und das vorliegende Anliegen nach einer Änderung der Luftreinhalteverordnung verlange (die darüber hinaus in der Anhörung und in der ständerätlichen Kommission durchgefallen sei). Folglich sei eine parlamentarische Initiative das falsche Instrument, um diese Frage zu klären.²⁵

MOTION
DATUM: 15.03.2016
DIANE PORCELLANA

Le groupe libéral-radical appelle, par le biais d'une motion, à **une réduction de la charge administrative dans les lois sur le CO2 et sur l'énergie**. Il confie comme mission, à l'OFEV et à l'OFEN, l'harmonisation et la simplification de la mise en œuvre des outils permettant aux entreprises d'échapper à la taxe sur le CO2 et au supplément réseau. Le Conseil fédéral devra éliminer les écarts dus aux différences entre les périmètres systèmes et entre les modalités détaillées de mise en œuvre des deux lois. Actuellement, les entreprises peuvent éviter d'être taxées en mobilisant trois instruments (les droits d'émission et les deux types de conventions d'objectifs) relevant de textes différents. Par conséquent, il existe pour chaque entreprise neuf dispositifs possibles. Selon la loi concernée, les textes d'exécution des conventions d'objectifs divergent au niveau des périmètres systèmes, des périodes d'exemption, des bases de justification, des systèmes d'objectifs, des procédures de surveillance et des services compétents. Pour contenir cette bureaucratie, il faudrait remplacer les modalités détaillées par des objectifs clairs.

Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion. Il se déclare disposé à procéder à des simplifications. Il vise l'harmonisation de la mise en œuvre des modèles cantonaux pour les grands consommateurs. Le Conseil national a suivi l'avis du Conseil fédéral, sans discussion.

La CEATE-CE propose à l'unanimité à son conseil d'adopter la motion. Celui-ci soutient la position de la commission. Ainsi, le Conseil fédéral est chargé de faire en sorte que, après 2020, les conditions régissant l'application des conventions d'objectifs soient simplifiées et harmonisées dans le cadre de la législation sur le CO2 et sur l'énergie.²⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.03.2016
MARLÈNE GERBER

Um der festgefahrenen Situation betreffend die parlamentarische Initiative von Siebenthal (svp, BE) zur **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz** zu entrinnen, schlug die UREK-NR – diesmal mit deutlicher Mehrheit von 15 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen etwas geeinter als bei ihren Abschreibungsanträgen – ihrem Rat die Verlängerung der Behandlungsfrist um 2 Jahre (bis zur Frühjahrssession 2018) vor. Nach wie vor vertrat die Kommission die Ansicht, dass die vom Initianten geäusserte Forderung eher auf Verordnungsstufe zu regeln und deswegen auf eine Gesetzesänderung zu verzichten sei. Sie stellte sich hingegen hinter das Anliegen, dass unbehandeltes Holz „ohne weitere Formalitäten“ verbrannt werden dürfe, wollte jedoch keine uneingeschränkte Erlaubnis festhalten und verwies auf mögliche Probleme bei der Kontrolle und Umsetzung dieser Bestimmung. In diesem Sinne beauftragte die UREK-NR das BAFU, einen neuen Entwurf zur Anpassung der Luftreinhalteverordnung vorzulegen, der oben genannte Bedenken aufnimmt. Der Nationalrat verlängerte aufgrund dessen die Behandlungsfrist des Anliegens.²⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 03.03.2017
MARLÈNE GERBER

Im Auftrag der UREK-NR präsentierte der Bundesrat im März 2017 die Anpassung der Luftreinhalteverordnung zur Erfüllung einer parlamentarischen Initiative von Siebenthal (svp, BE), womit die **Verbrennung von unbehandeltem Holz erleichtert** wird. Die UREK-NR hatte an einer Sitzung im Sommer 2016 den revidierten und im Vergleich zum vorgängigen etwas weniger weit gehenden Änderungsentwurf grossmehrheitlich befürwortet und sich dagegen ausgesprochen, diesen neuen Entwurf ebenfalls in die Anhörung zu schicken. Die Verordnungsänderung, welche per 1. April 2017 in Kraft gesetzt wird, erlaubt Privatpersonen in Zukunft, bestimmtes unbehandeltes Restholz sowie unbehandeltes Holz aus Garten und Landwirtschaft (z.B. Zaunpfähle, Holzlatten,

Tomaten- oder Bohnenstangen) vor Ort zu verbrennen. Solche Holzabfälle fallen künftig unter die neue Brennstoffkategorie „unbehandeltes Altholz“, was ermöglichen soll, dass Private nicht mehr benötigtes Holz dieser Art zu Heizzwecken verwenden können. Für den Zweifelsfall, der auch mit diesem Verordnungsentwurf nicht verhindert werden kann, appelliert der Bundesrat an die Eigenverantwortung: Falls nicht ausgeschlossen werden kann, dass es sich nicht doch um behandeltes Holz handelt, solle nach wie vor der bisherige Entsorgungsweg gewählt werden, um giftige Verbrennungsprodukte zu vermeiden. Gelockert werden ferner die Bestimmungen für unbehandelte Einwegpaletten aus Massivholz. Auch diese fallen neu unter dieselbe Kategorie wie oben genannte Holzabfälle, dürfen jedoch im Unterschied zu Ersteren nur in Restholzfeuerungen und nicht in Cheminées oder anderen privaten Kleinfeuerungen verbrannt werden.²⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.09.2017
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN propose, à l'unanimité, de **classer l'initiative parlementaire relative à la combustion du bois non traité**. L'objectif de l'initiative serait, selon elle, atteint avec la révision de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) entrée en vigueur en avril 2017. Les particuliers ont, dès lors, le droit de brûler certains résidus de bois et du bois non traité issu de l'agriculture ou du jardinage. Le Conseil national a décidé de classer l'initiative parlementaire.²⁹

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 01.06.2018
DIANE PORCELLANA

La **nouvelle ordonnance sur la protection de l'air (OPair)** est entrée en vigueur suite à l'approbation du Conseil fédéral. L'ordonnance a subi quelques modifications pour tenir compte de l'état actuel de la technique et pour améliorer la qualité de l'air. Des valeurs limites pour les poussières fines ont été notamment définies pour les petites installations de chauffage de bois. Dorénavant, ces installations subiront des contrôles périodiques. Ceux pour les chauffages au gaz seront espacés en raison des progrès techniques. L'ordonnance révisée intègre également des nouvelles prescriptions européennes pour les nouveaux appareils et machines à moteur à combustion, et étend les contrôles antipollution pour les machines de chantier à tous les types de machines. Des dispositions relatives aux installations industrielles et artisanales, et aux combustibles liquides sont modifiées. La Suisse s'aligne sur les recommandations de l'organisation de la santé (OMS) en introduisant une valeur limite d'immission pour les poussières fines d'un diamètre inférieur à 2.5 micromètres. Les normes sur la mise dans le commerce d'installations de chauffage sont reprises dans l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE).

Lors de la procédure de consultation, le projet de révision avait rencontré globalement un large soutien. Seuls les cantons du Jura et de Lucerne rejetaient en grande partie le projet. Le canton alémanique jugeait les restrictions prévues pour les chauffages au bois contre-productives pour la politique énergétique et climatique. Le Jura s'inquiétait des conséquences pour la population et les exploitants des installations. Les autres cantons croyaient en l'amélioration de la qualité de l'air. Du côté des partis politiques, les Verts et le PS avaient salué le projet. Le PDC considérait que les modifications apportées allaient trop loin dans le domaine des installations de combustion alimentées au bois. La plupart des associations économiques ou professionnelles étaient favorables au projet tout en proposant d'autres modifications. Les organisations environnementales et de la santé considéraient le projet prometteur mais incomplet vis-à-vis des derniers développements techniques. Finalement, les entreprises ont en grande partie salué le projet, avec quelques réserves.³⁰

Allgemeiner Umweltschutz

Le Conseil national a transmis, sous la forme du postulat, une motion Vallender (prd, AR) qui charge le Conseil fédéral de soumettre au parlement un projet de loi permettant la création en Suisse d'un **marché des prestations** en faveur de la protection climatique. Le Conseil fédéral a répondu que les modalités pratiques de l'introduction des instruments de flexibilité devaient d'abord se régler au niveau international. A l'échelle nationale, l'exécutif a rappelé que les bases juridiques nécessaires à l'introduction de ces instruments seront ancrées dans le projet de loi sur la réduction des émissions de CO₂, alors en cours de traitement par les Chambres.³¹

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

POSTULAT
DATUM: 15.06.2017
DIANE PORCELLANA

Le conseiller d'Etat Konrad Graber (pdc, LU) demande d'analyser l'opportunité d'adapter l'ordonnance sur le CO₂, particulièrement l'article 73. Il souhaite que le **raccordement à un réseau de chaleur à distance** soit **à nouveau** considéré comme **une mesure de réduction des émissions de CO₂**, comme avant 2012. Pour la période d'engagement 2013-2020, les entreprises n'ont aucune incitation à privilégier ce système judicieux sous l'angle de la politique climatique. Pour la nouvelle période d'engagement, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) envisage de revenir en arrière. Le raccordement à un réseau de chaleur à distance serait alors à nouveau pris en compte en tant que mesure de réduction des émissions de CO₂.

Le Conseil fédéral souhaite le rejet du postulat. Premièrement, il rappelle que cela correspondait au souhait des milieux économiques de ne plus mettre les émissions de CO₂ sur le compte des consommateurs de chaleur à distance. Dans le but d'une meilleure harmonisation avec les conventions d'objectifs volontaires ou cantonales visant l'amélioration de l'efficacité énergétique, il confirme vouloir revenir aux dispositions antérieures. Puisque l'ordonnance sur le CO₂ va être révisée dans le projet de révision de la loi sur le CO₂, il estime non nécessaire de répondre à la demande du parlementaire. Par 33 voix contre 2 et 1 abstention, la chambre des cantons charge pourtant le Conseil fédéral d'y répondre.³²

BERICHT
DATUM: 21.06.2019
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a présenté son rapport en réponse au postulat visant **la réduction des émissions de CO₂ par le raccordement au réseau de chaleur à distance**. D'après les conclusions du rapport, il ne faudrait pas introduire l'exemption de la taxe sur le CO₂ par le biais du consommateur de chaleur à distance lors de la période d'engagement. Le système de perception et de remboursement de la taxe CO₂ ne pourrait se fonder uniquement sur les émissions indirectes du consommateur, puisque les émissions devront continuer d'être imputées aux producteurs pour le SEQE, les projets de protection de climat et le UIOM. La combinaison des deux types d'imputation engendrerait davantage de bureaucratie et contrecarrerait les efforts déployés pour mettre en place un système simple, transparent et compréhensible pour toutes les parties concernées. De plus, l'adaptation des conditions-cadre mettrait à mal le principe de sécurité du droit et la sécurité de planification nécessaire à l'économie. Il faudrait recalculer et ajuster les objectifs, alors que des entreprises ont déjà pris des engagements jusqu'à fin 2020. Le rapport indique également qu'une révision du système n'engendrerait pas un recours accru au chauffage à distance. En somme, modifier la réglementation avant la fin de la période d'engagement ne permettrait pas d'atteindre les objectifs souhaités dans le postulat. Pour le Conseil fédéral, il faut éviter un système avec une double imputation. Il prône donc le maintien du système actuel, reposant sur les producteurs.³³

Klimapolitik

BERICHT
DATUM: 07.07.1994
SERGE TERRIBILINI

La commission fédérale de l'hygiène de l'air a publié un rapport mettant en évidence les **dangers** que font courir les gaz d'échappement **des moteurs diesel sur la santé humaine**. Selon ce document, ils augmentent en effet notablement les risques de cancer du poumon chez les individus exposés de façon importante. Dans les agglomérations, ils seraient responsables de 60% à 70% des cas de cette maladie lorsque celle-ci est due à la pollution de l'air. Les commissaires ont ainsi plaidé pour l'introduction de filtres à particules, mais également pour le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit ou la création d'une taxe poids lourds liée aux prestations.³⁴

MOTION
DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.³⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGENDATUM: 30.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Les **négociations sur l'utilisation des mécanismes de flexibilité et sur l'utilisation des puits de carbone se sont soldées par un échec**; les intérêts divergents n'ont pu être dépassés et la Conférence de La Haye s'est clôturée par l'impossibilité pour les 180 pays présents de s'entendre sur un accord minimal pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Malgré l'échec de la Conférence, la Suisse a réitéré sa volonté d'atteindre l'objectif de Kyoto qui lui avait été fixé. La loi sur le CO₂, entrée en vigueur le 1er mai, était la preuve de ses engagements pris pour la réduction de 18% des émissions de CO₂ en 2010 par rapport à 1990.³⁶

POSITIONSPAPIER UND PAROLENDATUM: 24.04.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'UDC est montée aux barricades contre la taxe sur le CO₂. Elle proposait de ramener l'**objectif de réduction** des émissions de dioxyde de carbone de 10% à 8% d'ici à 2010, taux auquel la Suisse s'était engagée à parvenir dans le Protocole de Kyoto. Ces 10% avaient été fixés dans la loi sur le CO₂ de 1992. Elle pose des objectifs de réductions distincts pour les combustibles et les carburants. Les émissions doivent baisser de 15% pour les premiers et de 8% pour les seconds par rapport au niveau de 1990. Pour parvenir à ces 8%, l'UDC proposait de baisser le prix du diesel (10 centimes de moins que l'essence) et du gaz naturel utilisé comme carburant (40 centimes de moins par kilogramme). Le parti demandait aussi que le CO₂ absorbé par les forêts suisses et les économies réalisées par des investissements suisses à l'étranger soient comptabilisés dans les statistiques. Selon l'UDC, ces mesures devaient permettre d'échapper à la taxe sur le CO₂, considérée comme ayant une influence négative sur l'économie. Comme réponse, Moritz Leuenberger a réitéré que les objectifs fixés dans la loi sur le CO₂ restaient valables. D'après un rapport du DETEC, les émissions de CO₂ avaient à nouveau augmenté depuis 1996. Cette évolution était imputable aux carburants, dont les émissions, en 1999, étaient supérieures de 7,5% à celles de 1990. Par contraste, les émissions dues aux combustibles ont tendance à diminuer. En 1999, elles étaient inférieures de 2,7% aux valeurs de 1990.³⁷

VERWALTUNGSAKTDATUM: 02.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé en juillet **deux mandats de prestations** visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, l'une avec l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC) et l'autre avec l'Agence suisse des énergies renouvelables (ASER). Des deux textes, le premier est celui qui a la plus grande portée. La directive à l'intention des milieux économiques a été élaborée conjointement par l'OFEFP, l'OFEN et les milieux économiques. Elle doit convaincre les branches partenaires (machines, métallurgie, construction, chimie) à inciter leurs membres à entreprendre l'assainissement énergétique. Deux possibilités sont offertes aux entreprises. Elles pourront passer une convention avec l'AEnEC pour profiter des programmes de l'agence et de SuisseEnergie afin de réduire leur émissions de CO₂. Mais elles pourront également signer un engagement formel par lequel elles se fixent un objectif contraignant. Une démarche similaire pour le bâtiment et les transports est en cours de préparation. En cas d'introduction de la taxe en 2004, tous les acteurs privés qui auront pris des engagements volontaires de réduction de CO₂ – et qui les auront respectés – en seront exemptés. Le mécanisme volontaire de mise en place s'accompagne d'un système de "certificats" négociables : les acteurs, ayant réduit les émanations de CO₂ au-delà des exigences demandées, peuvent les céder à d'autres acteurs. De la même manière, il sera tenu compte des réductions opérées par des sociétés suisses à l'étranger.³⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVEDATUM: 14.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a écarté trois initiatives parlementaires de l'UDC sur des scores voisins : 132:40, 119:47 et 123:46. Le **plan de démantèlement partiel de l'UDC** était conçu en trois phases. Premièrement, l'UDC exigeait de supprimer la différence de traitement entre les combustibles fossiles (pour les foyers industriels et pour les chauffages : réduction de 15% en 2010 par rapport à 1990) et les carburants fossiles (comme l'essence ou le diesel : réduction de 8%). Deuxièmement, l'UDC voulait que l'on ne se fonde pas exclusivement sur les émissions dues à l'utilisation énergétiques des agents fossiles (Pa.lv. 01.421). Elle tenait à ce que l'on inclut les aspects non énergétiques (fabrication du ciment, incinération de déchets), ainsi que l'absorption de CO₂ atmosphérique par des puits de carbone. Troisièmement, l'UDC demandait d'abaisser les objectifs globaux de réduction du CO₂ de 10% à 8% en 2010 (Pa.lv. 01.422). Cette réduction correspondait, selon l'UDC, au vrai contenu du Protocole de Kyoto.³⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.07.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Dans une étude commandée par l'Association suisse de l'industrie gazière, l'EPFZ a conclu que si la Suisse ne met pas rapidement en œuvre la loi sur le CO₂, **les émissions de ce gaz à effet de serre** ne reculeraient que de 1,3% d'ici à 2010, au lieu des 10% visés. Ainsi, à la place d'une réduction annuelle de 4 millions de tonnes, celles-ci **ne diminueraient que de 0,5 tonnes**. Selon l'étude, l'idéal serait que l'économie et les ménages fournissent des efforts considérables. Reprenant les quatre variantes qu'avait évoqué le DETEC, l'EPFZ a estimé que le scénario qui atteindrait ce but serait celui d'une taxe sur le CO₂ de 50 francs par tonne de CO₂ émise pour les combustibles fossiles, et de 100 francs par tonne pour l'essence.⁴⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le président de l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC) ont signé la **première convention élaborée par l'AEnEC** sur le CO₂. Cette agence comprend 45 groupes d'entreprises comptant plus de 600 exploitations. Parmi ces exploitations, il y a notamment l'industrie suisse de la chimie, du papier, de l'acier et de l'aluminium, ainsi que des distributeurs en gros et d'importantes entreprises prestataires de services.

Ces dernières émettent 2,4 millions de tonnes de CO₂, soit près d'un quart des émissions de CO₂ produites par les combustibles brûlés. Dans le cadre de la convention, les entreprises s'engagent à **réduire** d'ici à 2010 **les émissions de CO₂ de 13,1%** par rapport à 1990. Par un processus d'audit standardisé, l'OFEN et l'OFEPF ont vérifié les conventions individuelles présentées par les groupes d'entreprises. Ces dernières pourront être exemptées de la taxe en cas d'introduction. Une trentaine d'autres groupes d'entreprises se trouvaient en phase d'audit par l'OFEN et l'OFEPF. Leurs objectifs de réduction seront intégrés début 2005 dans une convention élargie de l'AEnEC. Au total, les groupes d'entreprises organisées au sein de l'AEnEC seront alors responsables d'un tiers des émissions industrielles de CO₂ provenant des combustibles, soit près de 3,3 millions de tonnes de CO₂.⁴¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO₂ », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaires du CO₂. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissent toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO₂**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consenti à des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.⁴²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 19.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Mandaté par l'OFEPF, l'entreprise Prognos a mis à jour la **prévision des émissions de CO₂ pour 2010**. Adaptant les perspectives calculées en 2002 (Les perspectives constituent un instantané. Elles sont calculées à partir des émissions actuelles, en fonction de l'évolution possible des données générales (croissance économique, croissance démographique, évolution du trafic, etc.), de l'efficacité des mesures librement consenties et des autres mesures.), le rapport indique que les émissions de CO₂ dues aux carburants augmenteront de 8,8% au lieu de diminuer de 8%. Cet écart correspond à 2,6 millions de tonnes. En revanche, les émissions dues aux combustibles seront considérablement réduites (-11,4%), mais il demeure un écart de 0,9 million de

tonnes par rapport à l'objectif de réduction qui est de 15%.⁴³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Selon la loi, le gouvernement doit **introduire la taxe sur le CO2** si les objectifs de la politique climatique ne peuvent pas être atteints. Or, suivant les prévisions, les mesures librement consenties ne suffiront pas à remplir le mandat fixé par la loi. Le Conseil fédéral a donc repris les idées avancées en 2003 pour réduire les émissions de CO2 et les a précisées afin de les mettre en consultation au mois d'octobre. **Quatre variantes** ont été envisagées. **Variante 1.** Dès 2006, une taxe de 35 francs par tonne de CO2 (environ 9 centimes par litre d'huile de chauffage) est prélevée sur les combustibles. Pour les carburants, la taxe est de 64 francs par tonne de CO2 à partir de 2006 (environ 15 centimes par litre d'essence) et de 128 francs (environ 30 centimes par litre d'essence) à partir de 2008. Avec cette variante, la population reçoit 192 francs par habitant, par l'intermédiaire des assurances-maladie. D'après le gouvernement, la taxe a l'avantage de créer une forte incitation par les prix, dont les effets se maintiendront à long terme. Ses conséquences sur l'économie nationale et sur l'emploi sont positives. Toutefois, en raison du recul des ventes de carburants, le Conseil fédéral s'attend à des pertes de recettes d'environ 450 millions de francs pour l'impôt sur les huiles minérales. **Variante 2.** Dès 2006, une taxe de 35 francs par tonne de CO2 (environ 9 centimes par litre d'huile de chauffage) est prélevée sur les combustibles. Simultanément, une taxe de 64 francs par tonne de CO2 (environ 15 centimes par litre d'essence) est appliquée aux carburants. 2% des recettes sont utilisés de manière fixe dans le cadre des mécanismes de flexibilité prévus par le Protocole de Kyoto. Environ 1 million de tonnes de CO2 émises par les carburants sont couvertes par l'achat de certificats étrangers. Les pertes de recettes de l'impôt sur les huiles minérales se montent à environ 225 millions de francs. **Variante 3.** Dès 2006, une taxe de 35 francs par tonne de CO2 (environ 9 centimes par litre d'huile de chauffage) est prélevée sur les combustibles. Pour les carburants, c'est le centime climatique qui s'applique : 1 centime par litre est prélevé à l'importation. Les recettes qui en découlent – environ 70 millions de francs – sont utilisées en Suisse et à l'étranger. En Suisse, il s'agit surtout d'encourager les biocarburants et de prendre des mesures dans le domaine des combustibles (bâtiments, infrastructures); à l'étranger, il est prévu d'acheter des certificats d'émissions. Avec cette variante, la plus grande partie de la diminution de CO2 est réalisée à l'étranger. Les recettes de l'impôt sur les huiles minérales ne sont presque pas touchées. Il est par ailleurs prévu de créer une fondation pour mettre en œuvre le centime climatique. Son conseil, composé de 10 à 20 personnes, choisirait les projets à financer. **Variante 4.** Cette variante renonce complètement à créer une incitation par les prix au moyen d'une taxe sur le CO2. En remplacement, les importateurs de carburants prélèveront 1,6 centime par litre. Les recettes sont estimées à environ 115 millions de francs. Par rapport à la troisième variante, les mesures prises dans le domaine des bâtiments et des infrastructures seront renforcées. Davantage de certificats étrangers seront également acquis. La procédure de consultation sur ces quatre variantes prendra fin en janvier 2005.⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (économiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO2 pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a privilégié le compromis en **retenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique sur les carburants**. Il a adopté deux ordonnances. L'ordonnance sur la taxe sur le CO₂ fixe le montant et l'objet de la taxe, et règle sa perception, son exemption et sa redistribution. La seconde ordonnance, qui régit l'imputation des réductions d'émissions opérées à l'étranger, précise les exigences de qualité et le volume de certificats étrangers qui peuvent être pris en compte pour atteindre l'objectif des émissions de CO₂. En plus de ces deux textes législatifs, le Conseil fédéral a adopté un message où il propose au parlement d'approuver le montant de la taxe à 35 francs par tonne de CO₂ à percevoir sur les combustibles fossiles dès 2006. Elle correspond à 7 centimes par mètres cube de gaz et 9 centimes par litre de mazout et par kilo de houille. Le gouvernement estime que cette taxe permettra de réduire les émissions de CO₂ de 0,7 million de tonnes supplémentaires. Les recettes sont estimées à 650 millions de francs par an. Elles seront redistribuées à la population à travers une déduction d'une cinquantaine de francs sur les primes d'assurance-maladie. Les entreprises toucheront, via les caisses de compensation AVS, 110 francs pour 100 000 francs de masse salariale. Celles-ci pourront être exemptées de taxe si elles s'engagent formellement envers la Confédération à réduire leurs rejets de CO₂ d'ici 2012. Plus de 300 entreprises ont déjà convenu d'objectifs de réduction. Elles recevront des droits d'émission à hauteur de leurs objectifs d'émission. Si leurs rejets sont inférieurs aux valeurs fixées, elles pourront vendre les droits excédentaires ou les utiliser après 2012. Dans le cas contraire, elles devront acquérir les droits manquants. Afin d'éviter une trop grande proportion d'achat de certificats étrangers, Moritz Leuenberger a précisé que celle-ci est limitée à 2 millions de tonnes de CO₂. Le centime climatique prélevé sur les carburants est une mesure volontaire de l'industrie pétrolière.⁴⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et la « Fondation pour le centime climatique », qui regroupe l'Union pétrolière suisse, economiesuisse et le TCS, ont signé une **convention d'objectifs pour réduire les émissions de CO₂**. La Fondation s'est engagée à les diminuer d'au moins 1,8 million de tonnes au total par an entre 2008 et 2012. Le **centime climatique** a été introduit le 1er octobre 2005. Le taux de la taxe a été fixé à 1,5 centime par litre d'essence et de diesel. Il variera ensuite entre 1,3 et 1,9 centime. La Fondation disposera ainsi d'environ 100 millions de francs par an pour financer des projets énergétiques nationaux et acheter des certificats d'émissions à l'étranger. Les projets nationaux devront permettre une réduction d'au moins 0,2 million de tonnes de CO₂ par an, alors que les certificats d'émissions de CO₂ étrangers pourront être acquis pour un maximum de 1,6 million de tonnes par an, conformément au Protocole de Kyoto. La Fondation est libre de choisir les projets comme elle l'entend. Elle a lancé un appel d'offre pour des projets de réduction de CO₂ jusqu'au 31 mars 2006. La convention définit également les modalités d'établissement des rapports et fixe les règles de coordination et de coopération pour la collaboration avec les offices fédéraux compétents (OFEN et OFEFP). À l'appui d'un business plan montrant les mesures prises et leur efficacité, ainsi que d'un rapport annuel pour 2006, la Fondation devra apporter jusqu'au 30 juillet 2007 la preuve qu'elle peut atteindre les objectifs fixés. Dans le cas contraire, le Conseil fédéral a manifesté son intention d'introduire la taxe sur le CO₂ pour l'essence.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission de l'environnement du Conseil national est entrée en matière sur la **loi sur le CO₂**, mais elle a décidé de ne se prononcer sur la taxe et son entrée en vigueur qu'en janvier 2006. La **commission a reporté son jugement**, car un rapport de l'administration fédérale a confirmé que le parlement pouvait modifier la redevance de 35 francs proposée par le Conseil fédéral. Une sous-commission a présenté un projet sous la forme d'une taxe de 2 centimes par litre de mazout. 150 millions de francs seraient ainsi dégagés et affectés à la rénovation énergétique des bâtiments. L'industrie, les PME et les propriétaires fonciers ont proposé de remplacer la taxe sur le CO₂ sur les combustibles par un centime climatique, semblable à celui sur les carburants. Les initiants ont affirmé qu'il suffirait de prélever entre 1,6 et 1,7 centime par litre de mazout et 1,54 centime par kilo de gaz naturel pour atteindre l'objectif de réduction de CO₂ sur les combustibles fossiles. L'argent serait reversé par la fondation pour moitié aux propriétaires fonciers qui souhaiteraient améliorer l'isolation de leurs bâtiments ou y installer des systèmes de chauffage alternatifs. Le reste des fonds serait attribué à des projets ciblés dans les entreprises.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls verpflichtete sich die Schweiz, die Emissionen aus Treibhausgasen bis 2010 um 10% unter das Niveau von 1990 zu senken. Das CO₂-Gesetz sieht als subsidiäre Massnahme die Einführung einer CO₂-Abgabe vor. Der Bundesrat hatte 2005 dem Parlament beantragt, auf Brennstoffen eine Abgabe von 35 CHF pro Tonne CO₂ zu erheben, was den Liter Heizöl um 9 Rappen verteuern würde; bei den Treibstoffen hatte er sich mit der Wirtschaft vorerst auf die Einführung eines Klimarappens geeinigt. Im Frühjahr nahm der **Nationalrat** die **Beratungen zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes** in Angriff. Die vorberatende UREK beantragte Eintreten, empfahl jedoch mit 13:12 Stimmen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen. Die Kommissionmehrheit wollte stattdessen mit den interessierten Gruppierungen eine Vereinbarung zur Einführung eines „Klimarappens II“ auf Brennstoffen abschliessen. Dazu sollte der Bundesrat eine separate Vorlage ausarbeiten, welche die Rechtsgrundlagen für den Bezug und die Verwendung der Klimarappen I und II beinhaltet. Gegen den Willen der SVP-Fraktion beschloss der Nationalrat mit 132:48 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Zum Rückweisungsantrag und vor allem zum damit verbundenen Vorschlag eines Klimarappens II fand eine breite und kontroverse Diskussion statt: Die Gegner der CO₂-Abgabe wiesen darauf hin, dass die Preise für Erdöl und Erdgas in den letzten Monaten um ein Mehrfaches der vorgesehenen Abgabehöhe gestiegen seien. Es sei sinnvoller, den Energiepreis nicht noch durch eine CO₂-Abgabe zu verteuern, sondern nur massvoll durch den Klimarappen. Die diesbezüglichen Einnahmen könnten Energiespar- und Bautensanierungsprogrammen zugute kommen. Linke und Grüne warfen den bürgerlichen Vertretern vor, die CO₂-Abgabe mit immer neuen Manövern hinauszuzögern; beim Klimarappen handle es sich um eine neue Steuer, der die demokratische Legitimation fehle. SVP, FDP und LP unterstützten fast geschlossen den ursprünglich vom Hauseigentümerverband und vom Gewerbeverband lancierten Klimarappen II und damit den Rückweisungsantrag, GP, SP und ein Grossteil der CVP lehnten ihn ab. Die CVP-Fraktion wollte die CO₂-Abgabe aber erst einführen, wenn der Erdölpreis wieder unter einen bestimmten Wert gesunken ist. Mit 95:86 Stimmen verwarf der Nationalrat den Rückweisungsantrag seiner UREK und die damit beabsichtigte Lancierung eines Klimarappens II und befürwortete die CO₂-Abgabe im Grundsatz. Das Geschäft ging zur Detailberatung zurück an die Kommission.⁴⁹

MOTION
DATUM: 09.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat lehnte eine Motion Teuscher (gp, BE) betreffend **klimaneutrale Flugreisen** von Regierung, Parlament und Verwaltung ab. Gemäss Bundesrat sei der Bund bestrebt, die Zahl der Dienstreisen per Flugzeug auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten. Den Kauf von CO₂-Kompensationstickets für obligatorisch zu erklären lehne er aber ab, da die dadurch verursachten erheblichen Mehrausgaben durch den insgesamt eher bescheidenen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen nicht gerechtfertigt seien.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.2006
MAGDALENA BERNATH

In der Sommersession beschloss der Nationalrat mit 110:71 Stimmen eine **stufenweise Einführung der CO₂-Abgabe** auf fossilen Brennstoffen ab 2008 von 12 CHF pro Tonne CO₂, ab 2009 von 24 CHF und ab 2010 von 36 CHF; die Einführung und die jeweilige Erhöhung erfolgen jedoch nur, wenn die Etappenziele bei der Senkung des CO₂-Ausstosses nicht erreicht werden. Dieser Kompromissvorschlag der Kommission erhielt die Zustimmung der CVP, der SP und der GP, wobei letztere ursprünglich höhere Abgabesätze von anfänglich 39 CHF und nach zwei Jahren 78 CHF bevorzugt hätte. Der Antrag einer SVP-FDP-Kommissionsminderheit, die Abgabe ganz zu streichen, unterlag mit 110:70 Stimmen, ebenso wie das Anliegen einer weiteren bürgerlichen Minderheit, die CO₂-Abgabe nur dann einzuführen, wenn der Heizölpreis wieder unter ein bestimmtes Niveau fiel. Gegner dieses Antrags monierten, volatile Heizölpreise seien kein praktikabler Richtwert für die Einführung oder Aufhebung der CO₂-Abgabe. Anschliessend beantragte die Kommissionmehrheit dem Plenum, pro Jahr 100 Mio CHF aus den Erträgen der CO₂-Abgabe für energiefreundliche Neubauten und Sanierungen zu verwenden, davon maximal 10 Mio CHF jährlich zur Unterstützung von Forschungsprojekten sowie von Pilot- und Demonstrationsanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz. Der Nationalrat lehnte diese von der SP- sowie der EVP-EDU-Fraktion unterstützte Teilzweckbindung mit 99:64 Stimmen ab. Damit werden die Erträge der CO₂-Abgabe über die Krankenkassenprämien und die AHV vollständig an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückerstattet.⁵¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar legte die **Stiftung „Klimarappen“** dar, wie sie ihr Ziel, eine CO₂-Reduktion von insgesamt 9 Mio Tonnen bis 2012, erreichen will. Seit Oktober 2005 bezahlt jeder Autofahrer einen Aufpreis von 1,5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel (Klimarappen), was gemäss der Stiftung einen Ertrag von insgesamt 740 Mio Fr. ergeben soll. Rund zwei Drittel der Summe, 520 Mio CHF, will sie für emissions-senkende Projekte im Inland einsetzen, davon 180 Mio CHF für die energetische Sanierung von Häusern und 190 Mio CHF für die Förderung erneuerbarer Energien und für Projekte, die der effizienteren Nutzung des Treibstoffs dienen (z.B. Kurse für Berufsschauffeure). 204 Mio Fr. sind für Projekte im Ausland bestimmt. Im Herbst gab die Stiftung den Abschluss von Verträgen mit einem Reduktionsvolumen von insgesamt 3,6 Mio Tonnen CO₂ bekannt. Eine erste Bilanz bestätige, dass CO₂-Reduktionen im Ausland wesentlich billiger seien als im Inland, dass aber auch die Qualität der Projekte variere. Die Stiftung setze mehr als zwei Drittel der Mittel im Inland ein, erwarte daraus jedoch nur einen Betrag von einem Neuntel bis einem Fünftel des angestrebten Reduktionsvolumens.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der **Ständerat** widmete sich dem **CO₂-Gesetz** in der Wintersession. Das Ziel einer CO₂-Reduktion war nicht umstritten, wohl aber der Weg dazu. So wollte die Kommissionmehrheit die Einführung der CO₂-Abgabe erst auslösen, wenn die Heizölpreise ununterbrochen während sechs Monaten den Stand von März 2005 unterschreiten. Der Rat lehnte diesen Vorschlag mit 26:15 Stimmen ab und schloss sich dem mehrstufigen Ausgabenmodell der grossen Kammer an. Er hielt zudem explizit fest, dass auch Gaskombikraftwerke ihre Emissionen vollumfänglich kompensieren müssen, wobei sie höchstens 30% mit Emissionszertifikaten aus dem Ausland abdecken dürfen. Namens der UREK wies Schmid (cvp, AI) darauf hin, dass Gaskombikraftwerke nur zur Überbrückung einer künftigen Stromlücke dienten und deshalb in begrenztem Umfang und mit zeitlicher Befristung zuzulassen seien; sie hätten die gleichen Normen zu erfüllen wie alle anderen Betriebe. In der GesamtAbstimmung befürwortete der Ständerat die Vorlage mit 30:0 Stimmen bei drei Enthaltungen.⁵³

MOTION
DATUM: 21.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Das Parlament überwies im Berichtsjahr die Motion Lustenberger (cvp, LU), welche den Bundesrat auffordert, darauf hinzuwirken, dass verbautes Holz im Rahmen des Kyoto Protokolls als **CO₂-Senke** anrechenbar wird.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.03.2007
ANDREA MOSIMANN

Im März hiess das Parlament nach langen Beratungen die **CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen** gut. Im Juni stimmte der Bundesrat dem Vorschlag des Parlaments zu und passte die CO₂-Verordnung entsprechend an. Über die stufenweise Einführung der CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen hatten sich die Räte bereits 2006 geeinigt, deshalb wurde in der Differenzbereinigung während der Frühjahrs-session 2007 nur noch über die klimapolitischen Auflagen für Gaskombikraftwerke debattiert.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.06.2007
ANDREA MOSIMANN

Die Räte hatten die Abgabe unter der Bedingung verabschiedet, dass sie vom Bundesrat abhängig von der schrittweisen Zielerreichung bei der Verminderung der CO₂-Emissionen in drei Stufen eingeführt wird. Weil die im Juni veröffentlichten CO₂-Statistiken zeigten, dass die Schweiz 2006 das fixierte Reduktionsziel von 6% nicht erreicht hatte, wird **ab Januar 2008 eine Abgabe von 12 Franken pro Tonne Kohlendioxid-Emissionen** erhoben. Das entspricht 3 Rappen pro Liter Heizöl und 2,5 Rappen pro Kubikmeter Gas. Falls die Reduktionsziele auch in Zukunft verfehlt werden, wird die Abgabe 2009 verdoppelt und 2010 verdreifacht. Der Ertrag wird an die Haushalte und Unternehmen zurückerstattet.⁵⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.06.2007
ANDREA MOSIMANN

Die **Stiftung Klimarappen** teilte dem UVEK im Juni verbindlich mit, dass sie ihre CO₂-Reduktions-Ziele erreichen werde. Sie hatte sich zu einer Senkung um 9 Mio Tonnen CO₂ im Zeitraum von 2008 bis 2012 verpflichtet und kann nun mit Programmen im Inland und mit dem Kauf von so genannten Kyoto-Zertifikaten sogar 12,8 Mio Tonnen einsparen. Davon entfallen 2,6 Mio Tonnen auf die Schweiz und 10,2 Mio Tonnen aufs Ausland. Dieser definitive Massnahmenplan löste gemischte Reaktionen aus. Die Wirtschaftsverbände, der Verband des Strassenverkehrs und die Erdölindustrie bezeichneten den Klimarappen als hervorragendes Beispiel für einen effizienten Klimaschutz. SP, Grüne und Umweltverbände hielten dagegen, dass der Klimarappen die steigenden Verkehrsemissionen nicht reduzieren könne und forderten die Einführung

einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen.⁵⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.11.2007
ANDREA MOSIMANN

Die Umwelt-, Raumplanungs- und Energiekommission des Nationalrats arbeitete im Berichtsjahr einen Vorschlag aus, um die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen teilweise in eine Steuer umzuwandeln und bis zu 200 Mio Fr. jährlich zur **Förderung von Gebäudesanierungen** einzusetzen. Gegenwärtig ist sie als reine Lenkungsabgabe ausgestaltet und wird vollständig an die Bevölkerung und Wirtschaft zurückerstattet; das Ratsplenum hatte eine **Zweckbindung** 2006 abgelehnt. Der Entwurf war Ende 2007 noch bei den Kantonen, Parteien und Verbänden in der Vernehmlassung.⁵⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.11.2007
ANDREA MOSIMANN

Unternehmen mit hohem Energiebedarf können eine **Befreiung von der Abgabe** beantragen, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Dazu müssen sie mit dem Bund eine formelle Verpflichtung zur Emissionsreduktion abschliessen. 970 Unternehmen haben beim Bundesamt für Umwelt um eine Abgabebefreiung für 2008 ersucht. Für die befreiten Unternehmen kann 2008 auch der nationale Handel mit Emissionsgutschriften beginnen. Wenn sie weniger CO₂ ausstossen als in den Reduktionsverpflichtungen festgelegt, können sie Emissionsgutschriften verkaufen, wenn sie dagegen mehr emittieren, müssen sie Gutschriften erwerben. Sämtliche Käufe und Verkäufe von Gutschriften werden in einem nationalen Register erfasst.⁵⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire fédérale « pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement » a formellement abouti à l'automne. Lancée par les Jeunes Verts et soutenue par le PS, les Verts, le mouvement Ecologie libérale et des organisations écologistes (ATE, WWF, Greenpeace), cette initiative vise à interdire l'importation de véhicules qui émettent des quantités excessives de substances nocives (notamment le CO₂ et les poussières fines) et ceux particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Les véhicules émettant plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus de 2,5 milligrammes de particules par kilomètre seraient interdits en Suisse, tout comme les voitures de tourisme d'un poids excédant 2,2 tonnes. L'initiative est combattue par les partis bourgeois et les milieux routiers et économiques. En fin d'année, **le Conseil fédéral a rejeté l'initiative**. Bien qu'il ait admis qu'elle permettrait une réduction de 2% des émissions du trafic routier, il a jugé qu'elle entraînerait une restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme. Il a par ailleurs estimé que les objectifs visés par l'initiative étaient parfaitement réalisables par la révision des normes et valeurs limites en matière d'émissions polluantes comme de sécurité routière en faisant l'économie des contraintes et inconvénients impliqués par le texte des initiants.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, **le Conseil fédéral a mis en consultation son projet de révision de la loi sur le CO₂**, présenté comme contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain ». Le projet comporte deux variantes impliquant toutes deux l'introduction d'une taxe sur les carburants. La première, intitulée « objectifs climatiques contraignants », se concentre sur des mesures réalisées sur le territoire suisse en fonction d'objectifs alignés sur ceux de l'UE, à savoir une réduction des émissions de CO₂ de 20% à 30% d'ici à 2020 (selon la voie suivie par l'UE). Le montant de la taxe sur l'essence et le diesel serait fixé en fonction de l'efficacité des autres mesures et du prix du pétrole. Au vu des conditions actuelles, sa quotité serait de 15 centimes par litre de carburant, mais pourrait atteindre 30 centimes au maximum. La seconde variante, dite « étapes contraignantes en vue de la neutralité climatique », ambitionne une réduction de 50% des émissions d'ici 2020 grâce à l'achat de certificats étrangers et à une taxe sur les carburants de 9 centimes par litre. Le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, a indiqué que les deux variantes pourraient être combinées en fonction du futur régime climatique mondial.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.08.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de **l'initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO₂. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative

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

On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles (MO. Germann, 09.3730).⁶²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En décembre de l'année sous revue s'est tenue à Copenhague la **Conférence de l'ONU sur le climat** vouée à l'adoption d'une stratégie climatique internationale post-Kyoto. La rencontre n'a finalement débouché que sur un accord politique de principe, et non sur un traité énonçant des objectifs contraignants en matière de lutte contre le réchauffement et de réduction des émissions de CO₂, comme le souhaitait une large majorité des participants, dont la Suisse. Dans la droite ligne de la stratégie proposée dans le projet de révision de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral avait en effet donné mandat à Moritz Leuenberger de négocier un accord global comportant des objectifs de réduction concrets et obligatoires, assortis de mécanismes flexibles (par ex. l'échange de certificats d'émission) et d'un système de contrôle transparent. L'échec des négociations est principalement imputable au refus catégorique des Etats-Unis et de la Chine, les deux principaux pollueurs, d'entrer en matière sur des objectifs chiffrés invoquant des raisons économiques (en particulier, la récession). Les parties se sont toutefois accordées sur la nécessité d'agir contre les changements climatiques et ont entériné l'objectif de limiter à 2°C le réchauffement global (par rapport à l'ère préindustrielle), selon les recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Le GIEC est parvenu à la conclusion que l'évolution du climat deviendrait incontrôlable si le réchauffement global excède 2°C (par rapport à l'ère préindustrielle).⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO₂ qui tient lieu de contre-projet indirect. Soutenu par les Verts, le PS, l'ATE, le WWF et Greenpeace, le texte déposé par les jeunes verts propose, à des fins de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité routière, d'interdire l'importation des véhicules qui émettent plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre, ainsi que les voitures de tourisme qui pèsent plus de 2,2 tonnes à vide ou présentent un danger élevé pour les autres usagers de la route. À titre de dispositions transitoires, il prévoit en outre que les véhicules en circulation violant ces nouvelles normes soient soumis à une limite de vitesse plus sévère (100 km/h) et que les émissions de particules fines des véhicules diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2008 n'excèdent pas 2,5 mg/km. Le gouvernement a réaffirmé son rejet du texte en raison de la restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme qui en découlerait. Il a également mis en doute la pertinence des mesures proposées, tout en partageant l'avis des initiants sur la nécessité d'édicter des normes légales afin de réduire les émissions nocives du trafic routier. Pour cette raison, le gouvernement a

décidé de lui opposer un **contre-projet indirect** par lequel il met par ailleurs en œuvre la motion de la CEATE-CN en faveur d'un alignement sur les normes de l'UE que lui avait transmise le parlement en 2007. Le message transmis aux chambres comporte ainsi, outre un projet d'arrêté fédéral recommandant au peuple de rejeter l'initiative, un projet de modification de la loi sur le CO₂ abaissant la valeur moyenne d'émission des voitures neuves à 130 gr/km d'ici à 2015, conformément aux normes de l'UE en la matière. Le Conseil fédéral propose d'échelonner la réalisation de cet objectif, fixant respectivement à 65% en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015 la proportion des nouvelles immatriculations devant satisfaire à la nouvelle valeur limite. En cas de non respect, les importateurs devront compenser les émissions excédentaires, soit financièrement, soit par la vente de voitures moins polluantes. Le gouvernement a estimé que cette manière de procéder permettait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone visé par l'initiative, sans interdire les voitures de collection et de sport. S'agissant des émissions de particules fines par les voitures de tourisme diesel, le gouvernement a proposé de s'en tenir à la norme Euro 5 (4,5-5 mg/km, selon la méthode de mesure), jugeant inutile de s'en distancier alors que les émissions effectives des véhicules homologués jusqu'au 31 décembre 2008 (env. 0,6 mg/km) sont de toute manière nettement inférieures tant à la norme européenne qu'à celle voulue par les initiants. Quant à la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, il a estimé que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années, notamment grâce aux normes visant à réduire la gravité des blessures des piétons en cas d'impact. Assurant vouloir poursuivre dans cette voie, le Conseil fédéral a toutefois rappelé qu'il souhaite le faire en concertation avec les pays voisins afin d'éviter aux importateurs des obstacles supplémentaires sur le marché helvétique.⁶⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national s'est saisi du message relatif à la **politique climatique suisse après 2012**. Le débat concernant le projet d'arrêté fédéral relatif à l'**initiative populaire « pour un climat sain »** a donné lieu à de vifs échanges opposant le PLR, l'UDC et le PBD, d'une part, au PS et aux Verts, de l'autre. Le groupe PDC-PEV-Verts libéraux s'est montré partagé, rejetant toutefois majoritairement l'initiative. Suivant le Conseil fédéral, les partis bourgeois ont jugé excessif l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30% d'ici 2020 (par rapport à 1990) prôné par les initiants, dans la mesure où il impliquerait un renchérissement sensible des carburants et des combustibles, ainsi que l'interdiction des véhicules à forte consommation. Ils ont par ailleurs mis en garde contre les conséquences économiques potentiellement graves de mesures aussi drastiques. Si le PLR et le PDC ont toutefois admis la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, l'UDC a pour sa part émis des doutes quant à la responsabilité de l'homme dans le réchauffement climatique et dénoncé une tentative des initiants d'imposer une augmentation de la charge fiscale sous couvert de protection de l'environnement. À l'inverse, le camp rose-vert a plaidé en faveur de l'initiative, arguant de la nécessité d'une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone afin de prévenir les conséquences néfastes du réchauffement, notamment le risque accru de catastrophes naturelles dans les régions alpines. Au vote, les députés ont décidé, par 107 voix contre 76, de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative. S'agissant du **contre-projet indirect**, une minorité UDC et PLR de la commission de l'environnement (CEATE-CN) s'est opposée à l'entrée en matière, jugeant trop contraignantes les mesures (notamment fiscales) proposées par le Conseil fédéral. L'UDC a par ailleurs déposé une proposition de renvoi intimant au gouvernement d'attendre que la communauté internationale convienne d'un objectif précis et contraignant avant de soumettre au parlement un nouveau projet de révision de la loi sur le CO₂. Suivant la majorité de la CEATE-CN, les députés ont rejeté, par 117 voix contre 67, la proposition de renvoi et décidé l'entrée en matière, par 102 voix contre 80. Lors de la discussion par article, l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (aligné sur l'UE) a été approuvé par 90 voix contre 87, après que des propositions visant soit à l'abaisser à 10% (UDC), soit à le relever à 40% (Verts) ont été rejetées. Sur proposition de sa commission, le plénum a décidé que la totalité des mesures de compensation devront être réalisées sur le territoire national. Il a en outre accordé au Conseil fédéral la compétence de relever l'objectif à 40% en fonction des futures conventions internationales. Dans ce cas, la part des compensations réalisées à l'étranger pourra atteindre 75% au maximum. Concernant les mesures applicables aux voitures de tourisme, les députés ont suivi la majorité de la CEATE-CN, en décidant, par 85 voix contre 81, de fixer à 150 grammes de CO₂ par kilomètre (g/km) les émissions maximales autorisées pour les voitures neuves d'ici à la fin de 2015, alors que le Conseil fédéral proposait de s'aligner sur la norme européenne (130 g/km). Cet amendement vise à tenir compte de la géographie particulièrement montagneuse de la Suisse, qui exige

l'usage de véhicules adaptés généralement plus gourmands en carburant. Suivant le Conseil fédéral, le plénum a approuvé la hausse de la taxe sur les combustibles fossiles à 36 francs par tonne de CO₂ (contre 12 francs actuellement), rejetant par là même des propositions de minorités émanant respectivement de l'UDC et des Verts et visant l'une au statu quo et l'autre à porter la taxe à 60 francs. Les députés ont en outre autorisé le gouvernement à procéder à de nouvelles augmentations jusqu'à concurrence de 120 francs par tonne afin de hâter la réalisation des objectifs de réduction des émissions. S'il excède 60 francs par tonne, le montant de la taxe devra toutefois être soumis à l'approbation du parlement, selon une proposition de la CEATE-CN. Le produit de cette taxe demeurera par ailleurs affecté au programme fédéral d'assainissement des bâtiments. La proposition d'autoriser le gouvernement à prélever une taxe sur les carburants dans la mesure où la réalisation de l'objectif de réduction de 20% l'exige, au titre de mesure subsidiaire, a suscité une vive confrontation gauche/droite, le PLR, l'UDC et le PBD la rejetant catégoriquement, tandis que le PS et les Verts, ainsi qu'une faible majorité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux l'ont soutenue. Suivant la majorité bourgeoise de la CEATE-CN, les députés ont biffé cette possibilité, par 108 contre 82. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la loi révisée, par 108 voix contre 78, l'UDC la rejetant unanimement et le PLR majoritairement. Les chambres ont en outre décidé de prolonger d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 29 août 2011.⁶⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO₂ adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoit de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.⁶⁶

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.⁶⁷

Im Berichtsjahr beriet der Ständerat als Zweitrat in einer beinahe sechsstündigen Sitzung die **Totalrevision des CO₂-Gesetzes**. Diese soll der Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ als indirekter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden und die Schweizer Klimapolitik nach 2012 definieren. Die Volksinitiative setzt sich, gemessen am Wert von 1990, eine 30 prozentige Reduktion der Treibhausgasemissionen im Inland bis im Jahr 2020 zum Ziel. Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag erfolgte, beschloss der Ständerat, Nationalrat und Bundesrat folgend, mit Artikel 3 des CO₂-Gesetzes ein Reduktionsziel von 20%. Der Ständerat folgte dabei einer Minderheit Diener (glp, ZH), welche beantragte, dass die Reduktion von 20% vollständig im Inland erfolgen soll. Mit diesem Entscheid folgte die kleine Kammer dem Nationalrat, welcher diesen Zusatz im Vorjahr dem bundesrätlichen Entwurf angefügt hatte. Dieser Parlamentsbeschluss hat drastische Auswirkungen auf die Stiftung Klimarappen, welche einen Grossteil ihrer Reduktionsprojekte im Ausland tätigt. Gemäss Bundesrätin Leuthard wäre eine Anrechnung von im Ausland erfolgten Emissionsreduktionen nur noch möglich, wenn der Bundesrat das Reduktionsziel erhöhen würde, wozu er – bis zu 40% – mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf berechtigt wäre. In Anbetracht der Tatsache, dass die Schweiz ihrer Reduktionsverpflichtung im Kyoto-Protokoll nur durch den zusätzlichen Kauf von ausländischen Emissionszertifikaten nachkommen konnte (vgl. den Umweltbericht des BAFU), bedeutete die beschlossene Änderung eine grosse Herausforderung für die Schweiz. Weiter schuf die kleine Kammer gewichtige Differenzen zum Nationalrat. Auf Anraten seiner Kommission und in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und der EU, stand der Ständerat dafür ein, dass die CO₂-Emissionen von Personenwagen bis 2015 durchschnittlich auf 130 g/km zu verringern seien. Der Nationalrat hatte sich im Vorjahr für einen Wert von 150 g/km ausgesprochen, da nur ein solcher den topographischen Gegebenheiten in der Schweiz angemessen Rechnung tragen würde. Diskussionslos beschloss der Ständerat zudem, dass fossil-thermische Kraftwerke ihre CO₂-Emissionen bedingungslos zu 70% im Inland zu kompensieren haben. Der Nationalrat hatte vorgesehen, dass der Anteil der Kompensation im Ausland von 30% auf 50% erhöht werden könnte. Die Idee war, faire Rahmenbedingungen für mögliche Investoren zu schaffen, falls sich zeigen sollte, dass für eine ausreichende Elektrizitätsversorgung nicht auf Gaskombikraftwerke verzichtet werden kann. Eine weitere Differenz wurde bei der CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe geschaffen, welche der Nationalrat im Vorjahr vollständig aus dem Gesetzesentwurf streichen wollte. Im Ständerat setzte sich mit 21 zu 16 Stimmen erneut eine links-grüne Kommissionsminderheit durch, die sich dem Bundesrat anschliessen wollte. Gemäss bundesrätlichem Entwurf könnte eine solche Abgabe zu einem Satz von höchstens CHF 120 pro Tonne CO₂ erhoben werden, sofern sie sich zur Erreichung des Reduktionsziels notwendig zeigen werde. Bezüglich CO₂-Abgabe auf Brennstoffen setzte sich ein Einzelantrag Hess (fdp, OW) durch. Dieser will die Brennstoffabgabe bei CHF 36 pro Tonne CO₂ belassen, was 9 Rappen pro Liter Heizöl entspricht. Diese Abgabe könnte jedoch vom Bundesrat, in Abhängigkeit des Zielerreichungsgrades auf CHF 120 pro Tonne erhöht werden. Chancenlos blieb ein Minderheitsantrag, welcher eine anfängliche Abgabenhöhe von CHF 90 pro Tonne und eine mögliche Erhöhung bis auf CHF 180 vorsah. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den revidierten Gesetzesentwurf mit 28 zu 6 Stimmen an. Zusätzlich beschloss das Parlament eine Fristverlängerung der Behandlung der Volksinitiative „für ein gesundes Klima“. Diese erstreckt sich neu bis zum 29.8.12.⁶⁸

In der Frühjahrssession befasste sich der Ständerat als Zweitrat mit dem **indirekten Gegenvorschlag zur Initiative „für menschenfreundliche Fahrzeuge (Offroad-Initiative)“**. Der bundesrätliche Entwurf, welchem der Nationalrat im Vorjahr bereits zugestimmt hatte, definiert für ab 2012 neu immatrikulierte Personenwagen einen Emissionszielwert von 130 g CO₂/km, womit sich die Vorlage an den Zielwerten der EU orientiert. Die Initiative enthält keine Zielwerte, hingegen aber ein konkretes Verbot für Personenwagen, welche mehr als 250 g CO₂/km ausstossen. Weiter verlangt die Initiative für Personenwagen eine Senkung des Partikel-Grenzwertes auf 2,5 mg/km sowie ein Verbot von Fahrzeugen mit einem Leergewicht von mehr als 2,2 t. Für diese Anliegen sieht der indirekte Gegenentwurf keine Bestimmungen vor. Ebenfalls keine Erwähnung in der Vorlage des Bundesrates finden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, was einer weiteren Forderung der Initianten entsprach. Diesen Aspekt wollte das Parlament jedoch im Zusammenhang mit der Behandlung der Vorlage Via Sicura angehen. Der Ständerat stimmte dem indirekten Gegenentwurf einstimmig zu, schuf jedoch eine Differenz zum Nationalrat. Auf Antrag der Kommission beschloss die kleine Kammer, dass die Erträge aus der Sanktionierung von Autoimporteuren bei Überschreitung des durchschnittlichen Zielwertes dem Infrastrukturfonds zukommen sollen. Faktisch käme dies der Umwandlung von einer Lenkungsabgabe in eine Steuer

gleich. In der Differenzbereinigung blieb der Nationalrat jedoch bei seinem Standpunkt, die Gelder über die Krankenkassenprämien an die Bevölkerung zurück zu erstatten. Darauf folgend legte die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) ihrem Rat den Antrag vor, dem Nationalrat zuzustimmen. Sie begründete ihren Entscheid damit, dass mit der Version des Ständerates eine Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes notwendig wäre, was im Rahmen des Gegenvorschlages, der per 2012 in Kraft treten sollte, nicht mehr möglich wäre. Im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes soll dieser Vorschlag jedoch erneut eingebracht werden. Der Ständerat stimmte dem Kommissionsantrag zu und das Geschäft passierte die Schlussabstimmung, wo es vom Ständerat einstimmig und vom Nationalrat mit 122 zu 62 Stimmen unter geschlossener Opposition der SVP angenommen wurde.⁶⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2011
MARLÈNE GERBER

In der Sommersession gab der Ständerat zudem seine Empfehlung zur **Offroader-Initiative** ab. Eine links-grüne Kommissionsminderheit gab sich zwar zufrieden mit dem indirekten Gegenvorschlag, welcher mit dem festgehaltenen Zielwert von durchschnittlich 130 g CO₂/km sogar weiter ging als die in der Initiative enthaltene Forderung. Dennoch beantragte sie die Annahme der Initiative, welche unter anderem zusätzliche Bestimmungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit enthalte. Der Antrag blieb jedoch chancenlos und so beschloss der Ständerat mit 32 zu 8 Voten, die Initiative dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen. Im Nationalrat wurde die Empfehlung mit 124 zu 62 Stimmen unter vollständiger Opposition der SP und der Grünen verabschiedet. Drei Monate nach dem Parlamentsbeschluss gab das Initiativkomitee unter der Leitung von Bastien Girod (gp, ZH) den bedingten Rückzug der Initiative bekannt. Dieser erlangt seine Gültigkeit, wenn der Gegenvorschlag nach Verstreichen der Referendumsfrist in Kraft tritt. Nicht erfreut über diesen Entschluss zeigten sich die Jungsozialisten. Sie beschuldigten die Initianten, sich der Automobillobby zu fügen. Trotzdem ergriff der Verband Freier Autohandel Schweiz (VFAS) das Referendum, zog es jedoch im Oktober wieder zurück. Nach Ablauf der Anhörungsfrist zur CO₂-Ausführungsverordnung hatten sich die Bedenken des Verbandes zerstreut. Der Bundesrat beschloss, den 1. Juli 2012 als Stichtag für die Autoimporteure festzulegen, womit die Änderung ein halbes Jahr später als angekündigt in Kraft treten wird. Dies wiederum erzürnte die Jungen Grünen, für welche die Aussicht auf rasche Umsetzung des Gegenvorschlages den Hauptgrund für den Rückzug der Initiative dargestellt hatte.⁷⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.12.2011
MARLÈNE GERBER

In der Herbstsession gelangte die Vorlage zur **Differenzbereinigung** in den Nationalrat. Nachdem er seinen Entscheid im Vorjahr im Rahmen des indirekten Gegenvorschlages zur Offroader-Initiative bereits auf einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von 130 g/km für Personenwagen revidiert hatte, war der Anschluss an den Ständerat in diesem Falle nur noch Formsache. Auf Anraten seiner Kommission, welche den Entscheid mit 15 zu 11 Stimmen gefällt hatte, hielt der Nationalrat an seiner Position zur Streichung der subsidiären Abgabe auf fossile Treibstoffe fest. Franziska Teuscher (gp, BE), die Sprecherin des zurückgezogenen Minderheitsantrages, der Zustimmung zum Ständerat gefordert hätte, kündigte jedoch an, die CO₂-Abgabe mit einem parlamentarischen Vorstoss wieder einzubringen, sollte sich abzeichnen, dass die im Gesetz enthaltenen Massnahmen zur Erreichung des Reduktionsziels nicht ausreichen würden. Der zentrale Grund für den Rückzug des links-grünen Minderheitsantrages – wie auch eines weiteren Minderheitsantrages Jans (sp, BS) – war die Befürchtung, dass das Gesetz in der Schlussabstimmung wegen Opposition von SVP und FDP versenkt würde. Dies wiederum irritierte Vertreter der FDP; sie bezeichneten die gewählte Taktik als unehrlich, da einerseits am starren Inlandziel festgehalten würde, jedoch eine Massnahme, welche zu dessen Erreichung zentral wäre, somit aus dem Gesetz gestrichen würde. Des Weiteren verblieb die Differenz zum Ständerat betreffend Kompensation von CO₂-Emissionen durch fossil-thermische Kraftwerke. Mit einer knappen rechts-bürgerlichen Mehrheit von 94 zu 92 Stimmen beschloss der Nationalrat, hier weiterhin dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen, der eine Kompensation im Ausland von bis zu 50% der Emissionen erlaubt. Der Nationalrat führte auf Antrag einer Kommissionsmehrheit eine weitere Differenz ein: Sollten sich Volk und Parlament für einen Atomausstieg bis 2020 aussprechen, sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, die im Ausland vorgenommene CO₂-Reduktion sogar auf 80% zu erhöhen. In der Wintersession hatte der neu zusammengesetzte Ständerat zuerst über einen Rückweisungsantrag Freitag (fdp, GL) zu beschliessen. Der Antragssteller vertrat die Ansicht, dass das CO₂-Gesetz stärker an das neue Umfeld der aufgekomenen Atomausstiegsdebatte angepasst werden müsse. Der Antrag blieb mit 30 zu 8 Stimmen jedoch chancenlos. Danach stimmte der Ständerat

der Möglichkeit zur Auslandkompensation von fossil-thermischen Kraftwerken zu, sprach sich jedoch für die Streichung des vom Nationalrat in der Herbstsession eingeführten Zusatzes aus. Auch bei der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe stimmte der Ständerat der grossen Kammer zu. Ausschlaggebend dafür war die Befürchtung, dass gegen eine Treibstoffabgabe das Referendum ergriffen werden könnte. Der Nationalrat sah stattdessen einen Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe bis maximal 5 Rappen vor, womit sich auch der Ständerat einverstanden zeigte. Die letzte verbleibende Differenz löste der Nationalrat in der Wintersession indem er sich, wie auch der Ständerat, dafür aussprach, dass Erträge aus Sanktionen bei Nichteinhaltung der CO₂-Grenzwerte von Neuwagen dem Infrastrukturfonds und nicht, wie vom Nationalrat gefordert, der Bevölkerung zukommen sollen. Somit erübrigte sich die Tagung einer Einigungskonferenz und das Geschäft gelangte noch an der letzten Sitzung der Wintersession zur Schlussabstimmung. Im Ständerat passierte das Gesetz mit 34 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen, im Nationalrat sprachen sich 130 zu 61 für den Entwurf aus. Abgelehnt wurde das Geschäft von der beinahe geschlossenen SVP, sowie von einigen Vertretern der FDP und einem BDP-Nationalrat. Die Referendumsdrohung, welche Ende August von Seiten der Wirtschaft wegen der vom Parlament beschlossenen 20-prozentigen Inlandreduktion laut wurde, schien sich Ende Jahr zu verflüchtigen. Economiesuisse begründete diese Wendung damit, dass im Falle vom Anschluss Schweizer Firmen an das europäische Emissionshandelssystem (ETS) anrechenbare Reduktionen weiterhin auch im Ausland möglich sein würden. Diese Interpretation wurde durch das BAFU gestützt.⁷¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.03.2012
MARLÈNE GERBER

Nach zweimaliger Fristverlängerung hatte der Ständerat im Frühjahr des Berichtsjahres seine **Empfehlung zur Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“** (Klima-Initiative) abzugeben. Dabei folgte er dem 2010 gefällten Entscheid des Nationalrates und beschloss, das Volksanliegen, das sich zum Ziel setzt, den CO₂-Ausstoss bis zum Jahre 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren, dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen. Der Ständerat fasste seinen Beschluss basierend auf der im Dezember des Vorjahres verabschiedeten Revision des CO₂-Gesetzes, welche als indirekter Gegenvorschlag zur Initiative ausgearbeitet wurde und die Schweiz dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 zu senken. In der Schlussabstimmung wurde die Beschlussfassung vom Nationalrat mit 122 zu 73 und vom Ständerat mit knapper Zweidrittelmehrheit bestätigt. Kurz nach dem ständerätlichen Nein zur Klima-Initiative verstrich die Referendumsfrist zur Revision des CO₂-Gesetzes, trotz anfänglicher Drohung von Seiten der Wirtschaftsverbände unbenutzt. Grund dafür war die bereits im Vorjahr in Aussicht gestellte Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems mit demjenigen der EU, wobei Unternehmen innerhalb eines Systems ermächtigt sind, ihre Emissionsrechte zu handeln. Die entsprechenden Verhandlungen Schweiz-EU gingen im Berichtsjahr erfolgreich in die dritte Runde. Kurz vor Ende der Referendumsfrist hatte sich das Initiativkomitee mit dem revidierten Gesetz zufrieden gezeigt und den bedingten Rückzug der Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ bekannt gegeben, welcher mit Ablauf der Referendumsfrist rechtskräftig wurde. Volk und Stände werden somit nicht über das im Jahr 2008 zustande gekommene Volksanliegen abstimmen.⁷²

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

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

ein nach der Vernehmlassung angefügter Zusatz, wonach Emissionen von fossilthermischen Kraftwerken nicht dem Reduktionsziel unterstehen werden. Der WWF liess verlauten, dies sei aufgrund der äusserst klimaschädlichen Auswirkungen von Gaskraftwerken inakzeptabel, und forderte eine entsprechende Anpassung der Verordnung.⁷³

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 18.11.2013
MARLÈNE GERBER

Im November wurde bekannt, dass die **Stiftung Klimarappen** die Vereinbarungen mit dem Bund zur Reduktion von CO₂-Emissionen im Umfang von insgesamt 17 Mio. Tonnen in den Jahren 2008–2012 erfüllt hatte. Die Stiftung Klimarappen wurde im Jahr 2005 als freiwillige Massnahme der Wirtschaft gegründet. Sie erhob bis August 2012 eine Abgabe auf Benzin- und Dieselölimporte in der Höhe von 1,5 Rp. pro Liter. Mit den so erzielten finanziellen Mitteln konnten zwischen 2008 und 2012 durch Investitionen in Projekte zur Treibhausgasreduktion im Umfang von 2,7 Mio. Tonnen CO₂ im Inland sowie 16 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente im Ausland eingespart werden, womit die Stiftung ihre Verpflichtungen gar übertraf (2 Mio. t im Inland, 15 Mio. t im Ausland). Das durch Übererfüllung der Vereinbarung durch ausländische Reduktionsleistungen entstandene Vermögen wird 2014 an den Bund gelangen. Die inländischen Reduktionsleistungen im Umfang von rund CHF 50 Mio. werden an die neue Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) verkauft. Der Verkaufserlös sowie weitere verbleibende Mittel der Stiftung werden weiterhin für Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen im Ausland eingesetzt. Die neue Stiftung KliK erfüllt als branchenweite Kompensationsgemeinschaft seit Beginn des Berichtsjahres die mit Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes entstandene gesetzliche Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe bis 2020. Ob die Schweiz ihren im Rahmen des Kyoto-Protokolls gefassten Verpflichtungen zur Emissionsreduktion zwischen 2008 und 2012 insgesamt nachkommen konnte, war zum Ende des Berichtsjahres noch nicht abschliessend klar.⁷⁴

MOTION

DATUM: 14.09.2015
MARLÈNE GERBER

Eine bürgerliche Mehrheit der UREK-NR störte sich an den Bestimmungen des neuen CO₂-Gesetzes, demgemäss 100% der erforderlichen CO₂-Reduktionen bis 2020 (-20% im Vergleich zu 1990) im Inland erfolgen sollen. Sie lancierte deswegen eine – von einer starken linken Minderheit abgelehnte – Kommissionsmotion zur Änderung des CO₂-Gesetzes, mit welcher erlaubt werden soll, **50% aller Emissionsreduktionen oder mehr im Ausland** zu tätigen. Nur so könne das bereits jetzt ehrgeizige Reduktionsziel von 20% oder gar mehr tatsächlich auch erreicht werden. Die Kommissionmehrheit hob in ihrer Argumentation hauptsächlich die Preisunterschiede einer Tonne CO₂ im In- und Ausland hervor: Der Erwerb ausländischer CO₂-Zertifikate sei um einiges preiswerter, was den Anreiz zur CO₂-Reduktion im Ausland stark erhöhe. Anstoss zur Motion gab eine Kommissionssitzung im April 2015, an der die UREK-NR Kenntnis vom Bericht in Erfüllung eines Postulats Girod (gp, ZH) nahm. In besagtem Bericht zu "Kosten und Potenzial der Reduktion von Treibhausgasen in der Schweiz" erachtete der Bundesrat die Erreichung des inländischen Reduktionsziels durch die Verschärfung bestehender Massnahmen im Grunde als möglich, wies jedoch auch Mehrkosten für alle betroffenen Bereiche – Industrie und Dienstleistungen, Verkehr und Wohngebäude – aus. Im erstberatenden Nationalrat fand das Anliegen der UREK-NR, die mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen für ihre Motion warb, mit Ausnahme zweier CVP-Vertreter keine Zustimmung über die SVP und die FDP hinaus, womit das Anliegen mit 73 gegen 106 Stimmen bei 4 Enthaltungen scheiterte. Ausschlaggebend für diesen Entscheid mögen die Überlegungen der Bundesrätin und des Sprechers der Kommissionsminderheit, Roger Nordmann (sp, VD), gewesen sein: Es sei wenig sinnvoll und für die betroffenen Akteure verwirrend, eine bis 2020 geltende Regelung per 2018 – dem erwarteten Termin zum Inkraftsetzen einer entsprechenden Gesetzesanpassung – zu ändern. Bundesrätin Leuthard stellte ferner in Aussicht, dass eine im Folgejahr in Vernehmlassung zu schickende Vorlage zur Regelung der Reduktionsziele bis 2030 Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Ausland vorsehen werde.⁷⁵

MOTION

DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Ein Missverhältnis zwischen erforderlichem administrativen Aufwand und nachweisbarer Umweltwirkung ortete Jacques Bourgeois (fdp, FR) beim **Emissionshandelssystem (EHS)**. Gegenwärtig erhalten um die 50 Unternehmen aufgrund ihrer hohen Gesamtfeuerungswärmeleistung vom Bund CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt. Stossen die Unternehmen mehr CO₂-Emissionen aus als die Menge, die ihnen aufgrund der Zertifikate zusteht, müssen sie entweder eine Busse bezahlen oder können bei anderen Unternehmen, die ihren "CO₂-Kredit" nicht

ausschöpfen, zusätzliche Zertifikate erwerben. Mittelgrosse Unternehmen können sich dem EHS auf freiwilliger Basis anschliessen. Der Freiburger Nationalrat schlug nun mittels Motion vor, den Emissionshandel auch für die besagten energieintensiven Unternehmen nicht mehr länger obligatorisch zu halten, sondern auch für diese den Emissionshandel als freiwillige Massnahme anzubieten. Ferner zeigte er sich skeptisch, dass die Verhandlungen zur Verknüpfung des schweizerischen und des europäischen Emissionshandelssystems erfolgreich abgeschlossen werden könnten. Würden die EHS auch in Zukunft nicht verknüpft, sähen sich Schweizer Unternehmen weiterhin einem Wettbewerbsnachteil gegenüber europäischen Unternehmen ausgesetzt, da Letztere aufgrund des grösseren Handelsgebiets bedeutend mehr Möglichkeiten für den An- und Verkauf ihrer Zertifikate hätten.

Zuversichtlicher zeigte sich der Bundesrat in seiner Antwort zur Motion und verwies auf die im Herbst 2014 erlassene Härtefallregel, welche in Art. 55a der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Erhöhung der Menge an Emissionszertifikaten für EHS-Unternehmen beinhaltet, um mögliche Wettbewerbsnachteile abzufedern. In der parlamentarischen Erstberatung im Nationalrat konnte Bundesrätin Leuthard dann auch vermelden, dass die Verhandlungen mit der EU abgeschlossen sind und sich das Parlament im Jahr 2017 zur Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme äussern können. Ferner verwies sie auf den Widerspruch betreffend Freiwilligkeit und Wettbewerbsgleichheit. Würde man das CH-EHS auf freiwilliger Basis organisieren, wäre ein Anschluss an das EU-EHS nicht möglich, womit sich die teilnehmenden Schweizer Unternehmen mit starken Wettbewerbsnachteilen konfrontiert sähen. Trotzdem votierten die Fraktionen der SVP, FDP und BDP geschlossen für das Anliegen Bourgeois, was diesem mit einem Stimmverhältnis von 103 zu 88 Stimmen zu einer relativ komfortablen Mehrheit im Erstrat verhalf.⁷⁶

MOTION
DATUM: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Gemäss CO₂-Gesetz und dessen Verordnung sind Unternehmen bei Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von Brennstoffen zu einer CO₂-Abgabe verpflichtet. Im Anhang 7 zur CO₂-Verordnung definiert der Bundesrat Wirtschaftszweige, deren Unternehmen sich unter bestimmten Voraussetzungen von der Abgabe befreien können – dies unter der Bedingung, dass sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 in einem bestimmten Umfang reduzieren und die Fortschritte in einem jährlichen Bericht festhalten. Die geltenden Bestimmungen sehen ferner vor, dass nur Unternehmen, die gemäss aktuellen Zahlen pro Jahr Treibhausgase im Umfang von mehr als 100 Tonnen CO₂-Äquivalent ausstossen, eine solche Vereinbarung abschliessen können. Unter dem Titel "Bürokratieabbau" verlangt eine von der FDP-Fraktion eingereichte Motion nun, Unternehmen die **Befreiung von der CO₂-Abgabepflicht** zu erleichtern. Konkret soll der Anhang 7 mit der Definition der notwendigen Tätigkeiten zur Abgabebefreiung gestrichen werden; stattdessen sollen sämtliche produzierende Branchen aus Industrie und Gewerbe sowie auch gewisse Dienstleistungserbringer, namentlich Hotelbetriebe, zur Befreiung von der Abgabe ermächtigt werden. Darüber hinaus soll es auch KMU erleichtert werden, Vereinbarungen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen abzuschliessen und sich so von der CO₂-Abgabe zu befreien. Als Begründung fügten die Motionäre zum einen Wettbewerbsnachteile für Schweizer Unternehmen an, da Unternehmen in umliegenden Ländern keine CO₂-Abgabe zu entrichten hätten. Zum anderen sei der Abschluss solcher Vereinbarungen wesentlich zielführender im Hinblick auf die Verringerung von Treibhausgasemissionen als das Bezahlen der CO₂-Abgabe.

In seiner Antwort stellte sich der Bundesrat gegen die Motion. Man hätte sich während den Beratungen zum CO₂-Gesetz in den Jahren 2010 und 2011 gegen eine flächendeckende Abgabebefreiung ausgesprochen und die Befreiungsmöglichkeit als flankierende Massnahme für energieintensive Unternehmen eingeführt; eine Abkehr von dieser Regelung bedürfte folglich einer Gesetzesanpassung. Ebenfalls abgelehnt worden sei damals der Vorschlag, dass die Nettobelastung aus der CO₂-Abgabe nach Abzug der Rückverteilung ausschlaggebend für die Berechtigung zur Abgabebefreiung sein soll. Dies fordern die Motionäre anstelle der in Anhang 7 geregelten Tätigkeiten. Nicht zuletzt betonte der Bundesrat, dass gerade die von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Regelung den Bürokratieaufwand noch erhöhen würde, da mit zusätzlichen Zielvereinbarungen zu rechnen sei, die es zu prüfen gälte. Bei positivem Bescheid müssten zudem die daraus resultierenden Verpflichtungen überwacht und bei Erfüllung die Abgabe zurückerstattet werden. Mit Stichentscheid der Präsidentin Markwalder (fdp, BE) nahm der Nationalrat in der Herbstsession 2016 das Anliegen als Erstrat mit kleinstmöglicher Mehrheit an. Für die Motion stimmten die geschlossenen Fraktionen der FDP und SVP.⁷⁷

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

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO2. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.⁷⁸

Da sich der Nationalrat im September 2016 für eine Motion der FDP.Liberalen ausgesprochen hatte, die allen Unternehmen die **Befreiung von der CO2-Abgabepflicht** im Austausch zum Abschluss einer CO2-Reduktionsvereinbarung erlauben will, machte der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch, dem Zweitrat die Abänderung der Motion zu beantragen. Diese sah im Wesentlichen eine generelle Befreiungsmöglichkeit für alle Unternehmen aus Wirtschaftszweigen vor, die mit der CO2-Abgabe belastet sind; dies jedoch nur „unter Wahrung der Verhältnismässigkeit“. Darüber hinaus soll diese Änderung nicht auf dem Verordnungsweg erfolgen, sondern über die geplanten Gesetzesänderungen im Rahmen der Klimapolitik nach 2020. Bundesrätin Leuthard betonte im Ständerat, dass die OECD das in der Schweiz geltende Befreiungssystem im November 2015 als ineffizient und verzerrend kritisiert hatte. Dies verlange nach einer Einschränkung der Befreiungsmöglichkeiten – entsprechend sei das vom Bundesrat vorgeschlagene Verhältnismässigkeitsprinzip in diesem Sinne zu verstehen. Sowohl der Ständerat in der Frühjahrssession 2017 als auch der Nationalrat in der darauf folgenden Sommersession nahmen den so abgeänderten Vorstoss diskussionslos an. Beide Kammern taten dies auf einstimmiges Anraten ihrer vorberatenden Kommissionen.⁷⁹

Le Conseil fédéral présente son **projet de révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020**, permettant ainsi de classer les interventions parlementaires 14.3571, 15.3543, 14.3837 et 15.3545. Il remplit son mandat, en répondant à l'obligation inscrite dans la loi sur le CO2, de soumettre au Parlement des propositions pour les orientations à donner à la politique climatique suisse à partir de 2021. La loi actuelle règle la réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2020 conformément à la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto (2013–2020). Avec l'approbation de l'Accord de Paris, la Suisse s'est engagée à réduire d'ici à 2030 les émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à leur niveau de

1990. Pour atteindre cet objectif, la loi doit être complètement révisée.

Le projet vise à ce que les émissions de gaz à effet de serre soient réduites, en Suisse, de 30 % au moins par rapport à 1990. De plus, 20 % au plus des réductions de gaz à effet de serre devraient être obtenues par des mesures réalisées à l'étranger. Les mesures prévues par l'actuelle loi seront ponctuellement renforcées. Les secteurs du bâtiment, de l'industrie, des transports et de l'agriculture seront également impliqués en fonction de leur potentiel de réduction et des coûts de réduction. Concernant la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles, le projet propose de mettre fin aux mesures d'encouragement et de supprimer les affectations partielles de la taxe dans le secteur du bâtiment pour la fin 2025. Dès lors, des valeurs limites de CO₂ fixées à titre subsidiaire devront garantir l'atteinte des objectifs définis. Pour le domaine des transports, il est prévu d'aligner les prescriptions concernant les émissions des nouveaux véhicules sur celles de l'UE. La compensation obligatoire pour les importateurs de carburants sera également étendue à l'étranger. Pour le secteur de l'industrie, le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et le remboursement de la taxe sur le CO₂ accordé même aux entreprises ne participant pas au SEQUE seront reconduits. D'autres instruments de mise en œuvre sont envisagés, notamment l'encouragement de la communication et de la formation dans le domaine du climat et les mesures volontaires dans le domaine des marchés financiers.⁸⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2018
DIANE PORCELLANA

La **CEATE-CN est entrée en matière sur le projet de révision totale de loi sur le CO₂** du Conseil fédéral, par 17 voix contre 8. La nécessité de lutter contre les changements climatiques et l'opportunité induite par la politique climatique pour la Suisse et son économie, ont motivé sa position. Une minorité ne voulait pas entrer en matière. Les coûts du projet seraient, selon elle, trop élevés et se répercuteraient sur l'économie et la population. Les entreprises seraient déjà exemplaires en matière de réduction des émissions de CO₂. La commission a également rejeté une proposition de renvoi au Conseil fédéral, par 15 voix contre 9. Une minorité souhaitait que soient intégrées dans le projet, des mesures plus strictes en matière de réduction des gaz à effet de serre, ainsi que des conditions pour des flux financiers plus compatibles avec les objectifs de l'accord de Paris sur le climat. La majorité des membres de la commission s'est opposée à cette proposition, estimant que les modifications substantielles pouvaient être apportées lors de la discussion par article au Parlement.

Lors de cette discussion, la commission a soutenu l'objectif de réduction des émissions de 50% et la part de réduction à réaliser par des mesures prises en Suisse, fixée à 60%. Une minorité proposait de ramener l'objectif de réduction à 40%, tandis qu'une autre proposait de le relever à 60%. Ces deux propositions furent balayées par 13 voix contre 9 et par 16 voix contre 8. Concernant la part de la réduction à réaliser en Suisse, la disposition du Conseil fédéral a été maintenue par 13 voix contre 12. La CEATE-CN a également rejeté, par 13 voix contre 11 et 1 abstention, une proposition visant à ce qu'au minimum 75% de la réduction soit réalisée en Suisse. S'agissant des futures mesures relatives au secteur du bâtiment, par 14 voix contre 5 et 4 abstentions, la commission a décidé que le Conseil fédéral pourrait recommander aux Chambres fédérales l'introduction d'un standard unifié à l'échelle nationale pour les bâtiments dès la fin de l'année 2027. De plus, elle s'est prononcée contre la fixation d'un objectif intermédiaire au niveau national pour les émissions d'ici 2026/2027. Par 18 voix contre 7, elle a estimé que l'atteinte de l'objectif de réduction de 50%, par rapport à 1990 jusqu'en 2030, était de la responsabilité des cantons. La majorité des membres de la commission renonce à fixer des valeurs limites d'émissions de CO₂ pour les bâtiments en cas de réduction insuffisante des émissions. Des parlementaires siégeant dans la commission demandaient de renoncer à toute réglementation en matière de bâtiments et auraient voulu des buts moins ambitieux ou soutenir la version du Conseil fédéral. Finalement, par 22 voix contre 1 et 1 abstention, la commission a soutenu l'idée que les forêts et les produits en bois puissent être comptabilisés, en cas d'augmentation de leur capacité à capter le carbone, comme des réductions d'émissions de gaz à effet de serre.⁸¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.10.2018
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN a examiné les **mesures pouvant réduire les émissions de CO₂ des véhicules dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂**. De manière générale, elle a approuvé les propositions du Conseil fédéral. Plus particulièrement, elle a soutenu l'idée de limiter les émissions de CO₂ des voitures de tourisme nouvellement en circulation à 95 grammes de CO₂/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 CO2 des nouvelles flottes. Par conséquent, l'importation de véhicules à fortes émissions de CO2 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 CO2, pour les émissions qui ne sont pas couvertes par des droits d'émission. Elle a approuvé une taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles entre 96 et 210 francs par tonne de CO2, elle n'a pas souhaité une extension de la taxe sur le CO2 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 CO2 pour le remboursement de la taxe sur le CO2 aux exploitants ayant pris un engagement de réduction.⁸²

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 CO2** 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 CO2 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 CO2/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 CO2 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 CO2. Un tiers du produit de la taxe sur le CO2 aurait dû être affecté au financement de mesures de réduction des émissions des bâtiments. Les contributions auraient été allouées jusqu'en 2030.⁸³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2019
DIANE PORCELLANA

La **CEATE-CE a adopté le projet de révision totale de la loi sur le CO2**, 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 CO2 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 CO2 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, à savoir le relèvement jusqu'à 210 francs de la taxe par tonne de CO₂ 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 CO₂.⁸⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.05.2019
DIANE PORCELLANA

L'initiative populaire «Pour une Suisse sans émissions de CO₂», dite **Initiative sur les glaciers**, a été lancée par l'Association suisse pour la protection du climat. Fondée en août 2018, elle brandissait la menace d'une initiative pour faire pression sur le Parlement lors des délibérations sur la mise en œuvre de l'Accord de Paris. Face à l'échec de la loi CO₂, elle a décidé d'agir. L'initiative vise l'interdiction des énergies fossiles à partir de 2050. Toutefois, il y aurait des exceptions pour les pratiques n'ayant pas de substitution technique, pour autant que des puits retirent la quantité correspondante de CO₂ de l'atmosphère. La gauche, les mouvements des jeunes en grève pour le climat, Stefan Engler (pdc, GR) et Ruedi Noser (plr, ZH) ont déjà exprimé leur soutien. Les initiants ont jusqu'au 30 octobre 2020 pour récolter les signatures.⁸⁵

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.⁸⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO₂-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 CO₂-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO₂ 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 umsetzten, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit

werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂ / 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 CO₂ / 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.⁸⁷

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die überwiesene Motion der FDP-Liberale Fraktion «**Bürokratieabbau. Allen Unternehmen die Befreiung von der CO₂-Abgabe ermöglichen**» wurde im September 2019 im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO₂-Gesetzes von beiden Räten beschrieben.⁸⁸

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Winter 2018 respektive im Herbst 2019 schrieben die Räte die Motion der FDP-Liberalen mit dem Titel «**Bürokratieabbau in der CO₂- und Energiegesetzgebung. Einheitliche Rahmenbedingungen für den Vollzug von Zielvereinbarungen**» ab. Dies geschah im Rahmen der Beratungen über das CO₂-Gesetz.⁸⁹

MOTION

DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine überwiesene Motion von Thomas Böhni (glp, TG), welche verlangte, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**, wurde im Rahmen der Botschaft des Bundesrates zur Revision des CO₂-Gesetzes zur Abschreibung beantragt. Der Bundesrat erachtete die Motion als erfüllt, indem er im CO₂-Gesetz vorschlug, dass sich Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die nachweislich aus erneuerbarer Elektrizität hergestellte Treibstoffe in Verkehr bringen, die daraus entstehenden Emissionsverminderungen an ihre durchschnittlichen Emissionen anrechnen lassen können. Aus handelsrechtlichen Gründen schlug der Bundesrat vor, dass die Anrechnung auch für im Ausland hergestellte Treibstoffe möglich ist.⁹⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 11.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2019 setzte sich die UREK-SR erneut mit der **parlamentarischen Initiative Burkart** auseinander. Mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die Kommission die von ihrer Schwesterkommission ausgearbeitete Gesetzesvorlage an, die die auslaufenden **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe** sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes verlängern will. Bei beiden Themen, der Mineralölsteuererleichterung und der CO₂-Gesetzgebung, schuf die Kommission jedoch Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. So möchte sie die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern. Aus Sicht der Kommission brauche es diesen längeren Zeithorizont, um den

inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bleibe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit, um ein längerfristiges Fördermodell für erneuerbare Treibstoffe auszuarbeiten. Bei den Regelungen zur CO₂-Gesetzgebung, welche aufgrund der verzögerten Revision des CO₂-Gesetzes ebenfalls notwendig geworden waren, wollte die UREK-SR zentrale Instrumente verstärken. Beispielsweise sollten die Treibhausgasemissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Zudem soll der Maximalsatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe pro Jahr um CHF 10 pro Tonne CO₂ erhöht werden können. Diese und weitere Bestimmungen waren als Übergangslösung gedacht, die so lange gelten sollen, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt. Eine Minderheit der Kommission lehnte die Verschärfung der Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes ab.⁹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2019 noch einmal über die parlamentarische Initiative Burkart zu den **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**. Zuvor hatte sich die Mehrheit der UREK-SR dafür ausgesprochen, aus der Vorlage ein umfassendes Übergangsgesetz zu machen – mit einer Verschärfung bestehender Massnahmen. Damit wollte sie sicherstellen, dass die Schweiz auch dann auf dem Absenkpfad bleibt, wenn sich die Beratungen zum totalrevidierten CO₂-Gesetz verzögern. Die Übergangslösung sollte so lange gelten, bis das neue CO₂-Gesetz in Kraft tritt. Im Rat setzte sich aber die Minderheit der Kommission durch. Deren Vertreterinnen und Vertreter argumentierten, es gehe nicht an, wichtige Massnahmen aus dem CO₂-Gesetz – über das die Räte noch berieten – schon vorwegzunehmen. Mit 28 zu 13 Stimmen sprach sich der Ständerat somit dagegen aus, die heutigen Klimainstrumente so zu verlängern und zu verstärken, dass die Schweiz den eingeschlagenen Weg fortsetzen würde. Die kleine Kammer reduzierte die Vorlage auf den Punkt, um den es ursprünglich ging: Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe, die seit Juli 2008 gewährt werden. Diese Förderung sollte gemäss dem Ständerat weiterhin bis 2023 gewährleistet sein. Damit blieben dem Parlament und der Branche genügend Zeit für die neue Regelung, hiess es im Rat. Noch in derselben Session folgte der Nationalrat dem Ständerat stillschweigend und bereinigte die Vorlage damit. In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 151 zu 42 Stimmen bei 4 Enthaltungen und der Ständerat einstimmig zu.⁹²

1) NZZ, 13.9.90; RO, 1990, 2, p. 1488 s.

2) BZ, 5.6. et 11.10.91; LM, 11.10.91

3) BO CE, 1992, p. 391 s.

4) BO CN, 1991, p. 1349 s.; BO CN, 1992, p. 2641 s.

5) Presse du 12.11.96

6) BO CN, 1999, p. 2207 s.

7) BO CN, 2005, p. 5 ss. et 471; BO CE, 2005, p. 392; LT, 19.3.05; 24h, 13.12.05; DETEC, communiqué de presse, 12.12.05.

8) Presse vom 16.1.-3.2.06.

9) Presse vom 17.6.06.

10) Presse vom 21.4. und 27.9.06.

11) AB SR, 2007, S. 66 f.

12) NZZ und TG, 23.7.07.

13) AZ, 27.3.07; NZZ, 31.5.07 (Dieselfahrzeuge); TG, 11.9.07; TA, 13.9.07 (Kleinroller).

14) BaZ, 3.5.07 (Schiffsmotoren); NZZ, 5.7.07; BaZ und Bund, 29.10.07 (Holzfeuerungen, Zementwerke, Maschinenindustrie und Sägereien).

15) NZZ, 1.12.07.

16) AB SR, 2007, S. 620; AB NR, 2007, S. 1839.

17) NZZ, 26.1.08.

18) NZZ, 27.2.08.

19) BO CE, 2008, p. 145.

20) BaZ, 20.9.08.

21) Presse du 3.7.09; OFEN et OFEV, communiqué de presse, 2.7.09.

22) FF, 2009, p. 5941 ss.; OFEV, communiqué de presse, 11.9.2009.

23) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.

24) Bericht UREK-NR vom 23.6.15

25) AB NR, 2015, S. 1869 ff.

26) BO CE, 2016, p. 199; BO CN, 2015, p. 1873; Communiqué de presse CEATE-CE

27) Bericht UREK-NR vom 15.2.16

28) BAFU. Erläuternder Bericht; Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 3.3.17; Medienmitteilung UREK-NR vom 5.7.16; TA, 4.3.17

29) BO CN, 2018, p. 1682; Rapport CEATE-CN 26.6.17

30) Communiqué de presse OFEV du 11.4.18; Rapport explicatif du DETEC du 11.4.18; Rapport sur les résultats de la consultation du 11.4.18; LMD, 23.2.18

31) BO CN, 1998, p. 2190 s.

32) BO CE, 2017, p. 532s

33) Rapport du Conseil fédéral du 21.6.19

34) Presse du 7.7.94

35) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.

36) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.

- 37) Presse du 24.4.01. Voir également APS 1999, p. 173.
- 38) Presse du 3.7.01; DETEC, communiqué de presse, 2.7.01.
- 39) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.
- 40) Presse du 5.7.03.
- 41) Presse du 24.4.04; DETEC, communiqué de presse, 23.4.04.
- 42) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
- 43) Presse du 19.10.04; DETEC, communiqué de presse, 16.4.04.
- 44) Presse du 12.6 et 21.10.04; DETEC, communiqué de presse, 26.2, 11.6 et 20.10.04.
- 45) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
- 46) FF, 2005, p. 4621 ss.; presse du 24.3 et 23.6.05; DETEC, communiqué de presse, 22.6.05.
- 47) DETEC, communiqué de presse, 30.8.05; presse du 31.8.05; TG, 4.10.05.
- 48) Presse des 9.11 et 21.12.05
- 49) AB NR, 2006, S. 445 ff. und 459 ff.; Presse vom 23.-25.1. (Kommission), 7.-8.3., 15.3. (Klimarappen) und 18.-24.3.06.
- 50) AB NR, 2006, S. 604.
- 51) AB NR, 2006, S. 1020 ff. und 1057 ff.; Presse vom 31.5. (Kommission) und 21.6.06.
- 52) Presse vom 4.2., 1.6., 30.6. und 20.10.06.
- 53) AB SR, 2006, S. 1133 ff.; Presse vom 24.11. (Kommission) und 15.12.06; zur Problematik von Gaskraftwerken siehe BaZ, 19.12.06.
- 54) AB NR, 2007, S. 495; AB SR, 2007, S. 931.
- 55) AB NR, 2007, S. 594; AB SR, 2007, S. 308 f.; BBI, 2007, S. 3377(Beschluss des BR).
- 56) Lib., SGT und TA, 29.6.07.
- 57) NZZ, 29.6. und 30.6.07; AZ und TA, 30.6.07.
- 58) NZZ, 14.11.07.
- 59) AZ, NZZ und TA, 20.11.07.
- 60) FF, 2008, p. 7199 s.; LT, 4.2 et 7.7.08; NZZ, 7.7.08; presse du 26.8.08 (initiative); NZZ, 20.12.08.
- 61) Presse du 4 au 6.12.08.
- 62) FF, 2009, p. 6723 ss.; presse du 18.3 (consultation), du 7.5 et du 27.8.09 (MCF); OFEV, communiqué de presse, 6.5 et 26.8.2009.
- 63) NZZ, 28.11.09 (CF); LT, 3.12.09; BaZ et BÜZ, 5.12.09; presse du 7 au 21.12.09.
- 64) FF, 2010, p. 885 ss; presse du 22.1.10.
- 65) BO CN, 2010, p. 476 ss., 541 ss., 599 ss., 644 ss. et 661.; BO CE, 2010, p. 579; Concernant la compensation des émissions des centrales à gaz cf. partie I, 6a (Produits pétroliers et gaz).
- 66) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
- 67) Medienmitteilung BAFU vom 9.3.2011.
- 68) AB SR, 2011, S. 107 ff.; NZZ, 11.6.11.
- 69) AB SR, 2011, S. 104 ff., 230 und 339; AB NR, 2011, S. 309 ff. und 555.
- 70) AB SR, 2011, S. 424 ff. und 707; AB NR, 2011, S. 1288; NZZ, 14.7.11.; TA, 9.8.11.
- 71) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBI, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.
- 72) BBI, 2012, S. 113 ff. , 3435 und 5640, AB SR, 2012, S. 31 ff. und 268, AB NR, 2012, S. 551, NZZ, 28.3.12, Medienmitteilung BAFU vom 26.10.12.
- 73) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
- 74) Medienmitteilung UVEK, BAFU und BFE vom 18.11.13
- 75) AB NR, 2015, S. 1531 ff.
- 76) AB NR, 2016, S. 1484 f.
- 77) AB NR, 2016, S. 1485 f.
- 78) 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
- 79) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
- 80) FF, 2018, p.229s
- 81) Communiqué de presse CEATE-CN (1); Communiqué de presse CEATE-CN (2); Communiqué de presse CEATE-CN (3)
- 82) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18
- 83) 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
- 84) 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
- 85) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19
- 86) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
- 87) 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
- 88) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 89) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 90) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 91) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19
- 92) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277