

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | 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

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mach, André
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Scherrer, Debora

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mach, André; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Scherrer, Debora 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: CO2-Gesetz, 1993 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Grundlagen der Staatsordnung | 1 |
| Institutionen und Volksrechte | 1 |
| Volksrechte | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Energie | 1 |
| Energiepolitik | 1 |
| Kernenergie | 5 |
| Erdöl und Erdgas | 6 |
| Verkehr und Kommunikation | 8 |
| Strassenverkehr | 8 |
| Umweltschutz | 9 |
| Luftreinhaltung | 9 |
| Allgemeiner Umweltschutz | 9 |
| Klimapolitik | 10 |
| <hr/> | |
| Parteien, Verbände und Interessengruppen | 30 |
| Parteien | 31 |
| Grosse Parteien | 31 |
| Verbände | 31 |
| Verkehr | 31 |

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 |
| 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 |
| IPCC | Intergovernmental Panel on Climate Change |
| KMU | Kleine und mittlere Unternehmen |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| EVED | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement |
| EHS | Emissionshandelssystem |
| WWF | World Wide Fund for Nature |
| KVA | Kehrichtverbrennungsanlagen |

| | |
|-----------------|--|
| 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 |
| 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 |
| GIEC | groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat |
| PME | petites et moyennes entreprises |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| DFTCE | Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie |
| SEQE | Système d'échange de quotas d'émission |
| WWF | World Wide Fund for Nature |
| UIOM | Usines d'incinération des ordures ménagères |

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Volksrechte

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.08.2011
MARC BÜHLMANN

Zum zweiten Mal seit Einführung dieser Möglichkeit im Januar 2010 wurde eine Initiative bedingt zurückgezogen: Ein **bedingter Rückzug** einer Initiative wird dann wirksam, wenn ein indirekter Gegenvorschlag in Kraft tritt. Die Initiative „für menschenfreundliche Fahrzeuge (Offroader-Initiative)“ wurde unter der Bedingung zurückgezogen, dass die im März vom Parlament beschlossene Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen in Kraft tritt. Die Initiative sieht vor, dass neue Autos ab 2015 lediglich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen dürfen. Die Initianten bemängelten, dass die Regelung erst im Mai 2012 und nicht wie versprochen im Januar 2012 in Kraft gesetzt wird, sahen aber von einer Reaktivierung ihrer Initiative letztlich trotzdem ab.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.02.1993
ANDRÉ MACH

Le **parti écologiste suisse** a fait différentes propositions pour réformer la fiscalité dans un sens écologique. Il estime que la politique de l'environnement traditionnelle, basée sur des prescriptions et des interdictions, a révélé ses limites. Afin de reconverter l'économie de marché au respect de l'environnement, il **propose d'introduire des taxes incitatives sur l'énergie** et sur d'autres produits polluants, qui seraient compensées par une réduction du taux de l'ICHA, ou de la TVA, ou encore par une diminution des charges sociales. En reportant ainsi la charge de la fiscalité pesant sur le travail sur l'énergie, les propositions des écologistes devraient avoir un effet neutre sur la quote-part de l'Etat et permettre de réduire les coûts du travail.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.06.1993
ANDRÉ MACH

La commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et **de l'énergie du Conseil des Etats s'est prononcée en faveur d'une taxe d'incitation combinée sur l'énergie et le CO₂**, dont les recettes devraient être entièrement redistribuées. L'instauration d'une telle taxe d'incitation devrait se faire en coordination avec les autres pays européens. Les sénateurs ont estimé qu'un large débat public devait s'amorcer sur cette question.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.09.1993
ANDRÉ MACH

Un comité d'initiative réunissant près de 180 personnalités de divers horizons politiques, dont 32 parlementaires nationaux de tous les principaux partis, a **lancé deux initiatives populaires visant à compléter le programme Energie 2000**; la première de celles-ci, intitulée «Energie et environnement», a pour but de stabiliser, puis réduire la consommation d'énergie non-renouvelable. Pour y parvenir, le texte prévoit d'introduire une taxe d'incitation sur la consommation de tous les agents énergétiques non-renouvelables et sur les installations hydro-électriques d'une puissance supérieure à un mégawatt. L'initiative prévoit de redistribuer intégralement les recettes de la taxe aux personnes physiques et aux entreprises. Il est également prévu d'édicter des réglementations spéciales en faveur des entreprises fortement consommatrices d'énergie.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 23.12.1993
ANDRÉ MACH

Lors d'une conférence devant les directeurs cantonaux de l'énergie, le chef du DFTCE a annoncé que des collaborateurs de son département travaillaient à **l'élaboration d'un concept de taxes d'incitation sur l'énergie parallèlement à la préparation de la nouvelle loi sur l'énergie**. Le chef du DFTCE faisait ainsi un pas en direction des revendications des organisations écologistes. Cependant, afin de ne pas heurter l'opinion publique par l'annonce d'une nouvelle taxe, qui aurait pu nuire à l'approbation par le peuple de la TVA à la fin de l'année, le Conseil fédéral a décidé de repousser à

1994 la discussion sur l'introduction d'une taxe sur le CO₂ ou sur l'énergie (Un projet de taxe sur le CO₂ a été présenté pour la première fois en 1990 dans un rapport élaboré par l'administration fédérale).⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1994
LIONEL EPERON

Le Conseil fédéral a ouvert au mois de mars **une procédure de consultation concernant la taxe d'incitation sur le CO₂**. Selon le projet, l'introduction de la taxe sera progressive et frappera la consommation d'énergie d'origine fossile et les carburants en fonction de leurs émissions de CO₂. A son entrée en vigueur, dans l'hypothèse que celle-ci ait lieu au 1er janvier 1996, la taxe s'élèvera à CHF 12 par tonne de CO₂ émis pour ensuite être portée de CHF 24 en 1998 à CHF 36 en l'an 2000. Par ces mesures, les autorités fédérales s'attendent à ce que le produit de la taxe rapporte CHF 1,4 milliard dès la mise en oeuvre de la troisième étape. Les deux tiers de cette somme seront redistribués aux particuliers et aux entreprises, le Conseil fédéral souhaitant se réserver le tiers restant pour le financement de mesures énergétiques et de politique de l'environnement en Suisse et à l'étranger. En ouvrant cette procédure de consultation, le gouvernement a ainsi devancé l'Union européenne, estimant qu'en vertu de ses engagements écologiques dans le cadre d'Energie 2000 et lors de la Conférence de Rio, il ne pouvait attendre plus longtemps l'introduction d'une taxe analogue dans les pays de l'UE. Il a toutefois tenu à préciser que cela n'excluait pas une harmonisation ultérieure avec la législation européenne en la matière.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.11.1994
LIONEL EPERON

Pour des raisons de compétitivité internationale, le Vorort, l'UDC et le PDC ont déploré la volonté du gouvernement d'introduire en solitaire la taxe sur le CO₂. Les démocrates-chrétiens ont, en outre, souhaité que seuls 15% du produit de la taxe soient attribués à des mesures de politique énergétique. Si le PRD s'est déclaré favorable à ce que la Suisse devance l'UE en la matière, il a en revanche contesté la répartition du produit de la taxe prévue par le Conseil fédéral qui, selon lui, introduirait des désavantages concurrentiels pour les entreprises suisses. Cette répartition a aussi soulevé des critiques au sein de l'UDC qui a exigé que le principe de neutralité budgétaire de la taxe soit respecté, à l'instar du Vorort qui s'est prononcé pour un remaniement en profondeur du projet. Jugeant pour sa part que les effets de l'introduction en solitaire de la taxe sur le CO₂ ne porteraient qu'un préjudice limité à l'économie suisse, le PS a soutenu le projet du gouvernement, tout en se prononçant en faveur de l'instauration d'une taxe sur l'ensemble des agents énergétiques. Quant au parti écologiste, aux associations de protection de l'environnement et à la majorité des syndicats, ils se sont réjouis de l'étape franchie par le Conseil fédéral, étape qui, à leurs yeux, ne constitue cependant qu'un minimum. Seize cantons se sont enfin déclarés en faveur de l'introduction du projet des autorités fédérales. **Fort de ce soutien, le Conseil fédéral a réitéré sa volonté d'introduire la taxe incitative.**⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.1995
LIONEL EPERON

S'étant heurtée à de fortes résistances durant la procédure de consultation, **la volonté du gouvernement d'introduire une taxe sur le CO₂ a été reportée** suite à la décision des autorités fédérales d'accorder la priorité au financement des Nouvelles transversales ferroviaires alpines par une augmentation de 10 centimes du prix des carburants. Revenant ainsi sur son intention de taxer le gaz carbonique dès l'année prochaine, le Conseil fédéral a néanmoins opté pour l'élaboration - d'ici à l'été 1996 - d'un projet plus général de loi sur la réduction des émissions de CO₂ définissant les objectifs à atteindre en la matière pour les années 2005, 2010 et 2020. Bien que la réglementation envisagée table notamment sur la conclusion d'accords volontaires par les milieux économiques, la taxe sur le CO₂ avec toutes ses modalités (taux maximum, montants, étapes, etc.) figurera également à l'inventaire des instruments auxquels il sera possible de recourir au-delà de l'an 2000. Elle ne sera cependant prélevée que si les objectifs de réduction souhaités par la Confédération demeurent inatteignables, et ce malgré le programme Energie 2000, la loi sur l'énergie et les prélèvements pour financer les NLFA. Les recettes qui pourraient alors être récoltées seront par ailleurs intégralement redistribuées aux contribuables, conformément au souhait de la majorité des acteurs ayant pris part à la procédure de consultation.⁸

Conformément à ce qu'il avait annoncé en 1995, **le Conseil fédéral a mis en consultation un nouvel avant-projet de loi** sur la réduction des émissions de CO₂ dont l'objectif est de parvenir, d'ici à l'an 2010, à une diminution de 10% des rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère par rapport à 1990. Pour ce faire, le gouvernement table sur les efforts volontaires des entreprises et des particuliers ainsi que sur certaines mesures déjà en vigueur ou prévues dans le cadre de la politique de l'énergie (programme Energie 2000 et loi sur l'énergie), de la politique des transports (redevance poids lourds liée aux prestations) et de la politique des finances (augmentation de 10 centimes du litre d'essence pour le financement des NLFA). La taxe sur le CO₂ qui avait été vivement combattue en 1994 n'y figure qu'à titre subsidiaire, puisque son prélèvement effectif n'interviendra qu'en 2004 et ce seulement si les mesures décrites ci-dessus ne suffisaient pas à atteindre les objectifs fixés. Pour des raisons de transparence, les montants maximum de la taxe ont néanmoins déjà été inscrits dans le projet du gouvernement: ceux-ci devraient s'élever à CHF 201 par tonne de CO₂ pour les carburants et à CHF 30 par tonne de gaz carbonique pour les combustibles. D'un montant global de quelque CHF 3 milliards par année dès 2010, le produit de la taxe sera intégralement redistribué à la population et aux milieux économiques, soit par le biais de chèques aux particuliers, soit sous la forme d'une réduction des cotisations AVS payées par les entreprises à leurs employés.

Cette nouvelle version de loi sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone **a été, dans l'ensemble, favorablement accueillie** par les organismes consultés: ainsi, le Vorort et les partis bourgeois – qui avaient exprimé les plus fortes réticences à l'encontre du projet de taxe sur le CO₂ de 1994 – ont salué la volonté du gouvernement de n'introduire plus qu'à titre subsidiaire cet instrument incitatif; l'association faitière de l'économie a néanmoins réitéré son opposition à l'adoption d'un tel impôt en solitaire, alors que le PRD et l'UDC ont pour leur part souhaité que la compétence de lever la taxe soit transférée du Conseil fédéral au parlement. L'accueil réservé au projet par le parti socialiste et les milieux écologistes a été davantage mitigé: qualifiant les propositions du gouvernement de premier pas dans la bonne direction, le PS a regretté que le Conseil fédéral ait renoncé à l'instauration obligatoire de la taxe et s'est par ailleurs prononcé en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ de 20% par rapport à 1990. De leur côté, les verts ont souhaité que le seuil de 10% retenu par le gouvernement soit porté à 15%, mesure complétée par l'introduction d'une taxe sur l'énergie et d'une réforme fiscale écologique. Quant aux cantons, ils ont globalement apporté leur soutien au nouveau projet qui n'a été véritablement rejeté que par les organisations de transport routier.⁹

Au vu de **l'écho globalement positif obtenu par l'avant-projet** de loi sur la réduction des émissions de CO₂ durant la procédure de consultation, **le Conseil fédéral a transmis au parlement un message relatif à cet objet**. Visant à concrétiser à l'échelon national les engagements contractés par la Suisse dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, la nouvelle politique proposée par le gouvernement reprend les grandes orientations de l'avant-projet: Ainsi, la loi sur le CO₂ a pour but principal de parvenir, d'ici 2010, à une réduction totale de 10% des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère par rapport à leur niveau de 1990. Deux objectifs partiels ont en outre été fixés pour les combustibles (-15% par rapport à 1990) et les carburants (-5%). Pour atteindre ces résultats, le Conseil fédéral table avant tout sur l'augmentation des droits de douane sur les carburants prévue dans le cadre du financement des transports publics, sur la taxe poids lourds liée aux prestations, sur la taxe sur le transit alpin ainsi que sur la LEn et le programme Energie 2000. Ces diverses mesures qui relèvent des politiques sectorielles des finances, des transports et de l'énergie seront en outre complétées par des actions librement consenties par les consommateurs de combustibles fossiles ou de carburants.

Ne figurant dans le projet de loi qu'à titre subsidiaire, la taxe sur le CO₂ n'interviendra qu'à partir de 2004 et seulement au cas où les mesures décrites ci-dessus s'avèreraient inaptes à réaliser les objectifs fixés. Son montant maximal a néanmoins déjà été établi à CHF 210 par tonne de CO₂ afin de permettre aux milieux concernés d'évaluer la taxe maximale dont ils auront éventuellement à s'acquitter. En donnant par ailleurs la possibilité aux entreprises suisses d'être exemptées de la taxe si celles-ci s'engagent formellement à limiter de manière appropriée leurs émissions de gaz carbonique, la réglementation proposée évite que la compétitivité de la place économique helvétique soit diminuée au niveau international. Quant aux éventuelles recettes qui pourraient découler de cette ponction incitative, elles n'auront aucun effet sur le budget de la Confédération puisqu'elles seront intégralement redistribuées aux ménages et aux entreprises, après déduction des frais d'exécution.

A la publication du message, les réactions des divers milieux concernés furent pour le

moins contrastées: Les défenseurs de l'environnement – qui à l'image du WWF et de la FES avaient demandé que l'objectif de réduction des émissions de CO₂ d'ici l'an 2010 soit porté à 20% – virent d'un oeil peu enthousiaste les mesures envisagées. En revanche, le Vorort et le Forum pour l'énergie se déclarèrent globalement satisfaits par le projet du gouvernement, surtout en ce qui concerne le caractère facultatif de la taxe qui ne devra intervenir qu'en dernier recours, ont-ils précisé. Quant à l'économie pétrolière, elle a jugé que la loi sur le CO₂ était prématurée en l'absence d'un consensus international sur la question.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.04.1998
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session spéciale du mois d'avril, le **Conseil des Etats** a entamé les délibérations concernant le projet de loi sur une réduction des émissions de CO₂. La petite Chambre est entrée en matière sans opposition. La principale pierre d'achoppement fut l'attribution de la compétence pour l'introduction de la taxe. Reconnaissant que le parlement ne pouvait pas garantir la rapidité nécessaire de la mise en application de la loi, ni un accord entre les deux chambres, le Conseil des Etats a suivi la majorité de sa commission en donnant sa préférence au Conseil fédéral. Il a aussi ajouté au projet de loi, un article demandant au gouvernement de s'engager à présenter aux Chambres fédérales en temps opportun des projets pour la période après 2010. Le Conseil fédéral ne fixera la hauteur et la date d'entrée en vigueur de la taxe que suite à une procédure de consultation. Il prendra en considération les prix des combustibles fossiles des Etats voisins, a assuré le conseiller fédéral Leuenberger. Finalement, **la loi a été approuvée à l'unanimité.**¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.1998
LAURE DUPRAZ

Au Conseil national, une fraction de l'UDC a recommandé le renvoi du projet de loi au Conseil fédéral afin que ce dernier établisse toutes les répercussions d'une taxe énergétique sur l'économie suisse. Les députés ont toutefois suivi la majorité de la Ceate en acceptant l'entrée en matière par 113 voix contre 50. La majorité de la Ceate a souhaité étendre le champ d'application de la loi sur le CO₂ aux émissions de CH₄ (méthane) et de N₂O (protoxyde d'azote). Les parlementaires n'ont pas suivi cette proposition, ils ont préféré se rallier au Conseil des Etats. Moritz Leuenberger a précisé que la taxation des émissions de méthane et de protoxyde d'azote serait traitée dans le cadre de la loi sur l'agriculture. Une proposition, réclamant une diminution des émissions de CO₂ de 20% au minimum, fut rejetée. Enfin, la question de la compétence pour l'introduction de la taxe fut le point central des débats. La majorité de la commission était d'avis de la donner au parlement. Les socialistes et les écologistes ont combattu cette proposition, donnant leur préférence au Conseil fédéral. L'UDC souhaitait accorder la compétence au parlement et proposa d'y ajouter le référendum facultatif. Finalement, les députés ont décidé, par 95 voix contre 75, que la compétence irait à l'Assemblée fédérale, mais ils ont renoncé au référendum facultatif. Deux propositions furent rejetées par le plénum: l'une souhaitait ajouter à la taxe les énergies non renouvelables, l'autre demandait que la taxe soit utilisée pour diminuer les charges salariales. **Dans la votation finale, le Conseil national a approuvé la nouvelle loi sur la réduction des émissions de CO₂** par 61 voix contre 29, avec 48 abstentions.¹²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 03.10.1998
LAURE DUPRAZ

Le canton de Bâle-Ville a été le premier canton à introduire dans sa législation une taxe incitative sur le prix de l'électricité. En effet, le Grand Conseil a approuvé avec une forte majorité une nouvelle loi sur l'énergie contenant cette innovation. Concrètement, comme le prix de l'électricité est amené à baisser, les autorités ont décidé d'utiliser cette baisse pour mettre en place une taxe incitative. La facture des consommateurs restera la même et la différence entre le tarif et le prix payé constituera la taxe incitative. Cette dernière sera intégralement redistribuée l'année suivante aux consommateurs en tant que bonus. Pour les entreprises, ce bonus permettra d'abaisser les charges salariales. Cette nouvelle loi constitue un contre-projet à l'initiative populaire cantonale «Canton énergie 2000», déposée en 1992, réclamant une taxe incitative sur l'électricité. Le comité du nord-ouest de la Suisse contre l'énergie nucléaire a déclaré qu'il retirait son initiative suite à l'acceptation de cette nouvelle loi sur l'énergie.¹³

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

Au Conseil National, les députés ont transformé en postulat une motion de leur Ceate invitant le gouvernement à stabiliser la consommation d'agents énergétiques fossiles d'ici à l'an 2000, puis de la réduire de quelque 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil fédéral a assuré que la politique énergétique actuelle sera poursuivie et consolidée à l'aide des lois sur l'énergie et sur le CO2 et du programme qui prolongera «Énergie 2000» après le tournant du siècle. Néanmoins, l'exécutif estima que les réductions d'agents fossiles ne pourraient pas atteindre les 20% au cours des dix années suivantes. Le Conseil national a également transmis un postulat Vallender (prd, AR) (Po. 98.3277) invitant le Conseil fédéral à faire en sorte que les violations des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto du 10 décembre 1997, dans le domaine de la lutte contre les émissions de CO2, fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage internationale et que les pays en faute soient sanctionnés.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi à nouveau du projet, le Conseil des Etats n'a pas voulu céder sur la compétence de l'introduction de la taxe. Considérée comme une tâche avant tout exécutive, la compétence de l'introduction d'une taxe sur le CO2 a été maintenue au Conseil fédéral, par 22 voix contre 14.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.10.1999
LAURE DUPRAZ

Dans la procédure d'élimination des divergences, le Conseil national n'a pas cédé sur la compétence de l'introduction de la taxe sur le CO2. Il l'a maintenue du ressort des Chambres fédérales, par 91 voix contre 63. Le Conseil des Etats est revenu sur la question au cours de la session de printemps. Il a également campé sur ses positions en maintenant cette compétence à l'exécutif, par 20 voix contre 18. A la session d'été, le National ne cédant pas, une **conférence de conciliation** a été nécessaire. Elle a proposé une solution de compromis: le Conseil fédéral pourra introduire la taxe sur le CO2, si l'objectif de réduction du volume d'émissions n'est pas atteint. Toutefois, l'exécutif devra tenir compte de l'efficacité d'autres taxes sur l'énergie, des mesures adoptées par d'autres Etats, des prix des combustibles et des carburants dans les Etats voisins, de la capacité concurrentielle de l'économie en général et des différents secteurs économiques. Cependant, le montant de la taxe sera soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale. La Chambre haute a accepté la variante proposée sans discussion, la Chambre basse par 101 voix contre 36. Dans les **votes finaux**, la Chambre des cantons a accepté le projet par 38 voix contre 1, celle du peuple par 143 voix contre 44 et 7 abstentions. Au National, l'opposition était à majorité UDC, suivie de quelques radicaux et membres du PdL.¹⁶

Kernenergie

MOTION
DATUM: 19.09.1996
LIONEL EPERON

Le Conseil national a examiné une motion Fischer (prd, AG) comprenant diverses revendications en rapport avec la promotion de l'énergie nucléaire en tant que vecteur énergétique contribuant à la réduction des émissions de gaz carbonique. Hautement sensible en termes d'acceptabilité politique, le premier point de la motion charge en effet le gouvernement d'intégrer dans son projet de loi sur le CO2 des dispositions visant à encourager la production d'énergie obtenue à partir de l'atome. Les deux autres volets de la motion prient le Conseil fédéral d'indiquer le rôle qu'il entend accorder à cette source d'énergie dans sa stratégie visant à prévenir la pénurie d'électricité prévue pour 2010, d'une part, ainsi que dans le futur plan d'action national sur les changements climatiques, d'autre part. C'est par 63 voix contre 48 – respectivement par 67 voix contre 43 – que la première et la troisième revendications du député argovien ont été adoptées en tant que motions, et ce malgré le préavis négatif du gouvernement. Quant au point restant, il a été transmis comme postulat.¹⁷

Erdöl und Erdgas

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.12.2006
ANDREA MOSIMANN

2006 lagen in der Schweiz konkrete Pläne für den **Bau von grossen Gaskraftwerken** mit einer Leistung von je 400 Megawatt vor: Die BKW hatte in Uzenstorf (BE) eine Anlage projektiert, die Groupe E wollte in Corneaux (NE) bauen und die EOS-Gruppe plante ein Kraftwerk in Chavalon (VS). Allerdings beschloss der Ständerat in der Wintersession, dass die Gaskraftwerke ihren CO₂-Ausstoss durch Klimaschutzprojekte vollständig kompensieren müssen und zwar höchstens bis zu 30% im billigeren Ausland. Falls der Nationalrat diesem Entscheid folgt, dürfte dies die Anlagen wirtschaftlich unattraktiv machen.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Lors de la reprise des discussions au sujet de la mise en œuvre de la **loi sur le CO₂**, le Conseil des Etats s'est prononcé en faveur de l'obligation pour les centrales à cycles combinés alimentées au gaz de compenser intégralement leurs émissions de CO₂. La Chambre haute a en outre décidé que la part de cette compensation réalisée au moyen de certificats d'émission étrangers ne pourrait pas excéder 30%. Au Conseil national, une coalition de socialistes, écologistes et UDC a adopté, par 95 voix contre 81, une proposition Freysinger (udc, VS) visant à conférer au Conseil fédéral la compétence de fixer la part limite des certificats étrangers. Cette décision rend possible à la fois économiquement (rentabilité) et écologiquement (compensation) la construction de nouvelles centrales à gaz, tout en évitant le transfert de la production vers des pays n'appliquant ni la taxe sur le CO₂, ni l'obligation de compenser. Constatant que ces obligations excédaient le cadre fixé par la loi sur le CO₂, le Conseil des Etats a renvoyé le projet à sa commission afin qu'elle rédige un projet d'arrêté distinct fournissant la base légale nécessaire. En conséquence, la commission a présenté un projet d'**arrêté concernant la compensation des émissions de CO₂ des centrales à cycles combinés alimentées au gaz**. Ce projet prévoit que la part de la compensation réalisée au moyen de certificats étrangers ne peut excéder 30% des émissions totales. Le Conseil fédéral pourra toutefois relever ce plafond à 50% si l'approvisionnement électrique du pays l'exige. La durée de l'effectivité de l'arrêté est limité au 31 décembre 2008. La Chambre haute a adopté le projet de sa commission sans opposition. Le Conseil national s'y est rallié par 124 voix contre 51 et 15 abstentions. En votation finale, la Chambre haute a approuvé unanimement l'arrêté et la Chambre basse par 137 voix contre 53.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.10.2008
NICOLAS FREYMOND

En 2007, les chambres avaient donné mandat au Conseil fédéral de présenter un projet de loi modifiant la loi sur le CO₂, afin d'y intégrer **l'obligation pour les centrales à gaz de compenser intégralement leurs émissions**. La validité de l'arrêté fédéral sur la compensation des centrales à gaz étant limitée au 31 décembre 2008, les parlementaires souhaitaient voir la nouvelle loi entrer en vigueur le 1er janvier 2009. Jugeant les délais trop courts, notamment pour procéder à la consultation des milieux intéressés, le Conseil fédéral a présenté un projet visant à proroger l'arrêté fédéral jusqu'à fin 2010. Les deux chambres ont accordé ce délai supplémentaire sans l'ombre d'un débat et, à l'automne, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la modification de la loi sur le CO₂. Conformément aux exigences définies par le parlement, le projet oblige les centrales thermiques à combustibles fossiles à compenser intégralement les émissions et à utiliser une grande partie de la chaleur résiduelle produite. Le Conseil fédéral a répondu favorablement à la demande des entreprises électriques de relever de 30 à 50% la part maximale de la compensation réalisée à l'étranger. En contrepartie de la compensation intégrale, les centrales seront exemptées de la taxe sur le CO₂.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message du Conseil fédéral relatif à l'introduction dans la loi sur le CO₂ de **l'exemption de la taxe pour les centrales thermiques à combustibles fossiles** en contrepartie à l'obligation de compenser intégralement leurs émissions. À la suite de leur commission de l'énergie, les sénateurs se sont dit satisfaits du projet présenté par le gouvernement. Ils ont toutefois regretté l'absence d'un concept général pour les grandes centrales électriques qui permette de clarifier la mesure dans laquelle les centrales à gaz seront nécessaires pour garantir la sécurité de l'approvisionnement du pays. La chambre haute a ainsi approuvé, par 25 voix contre 9, une proposition Freitag (plr, GL) et renvoyé l'objet à sa commission avec le mandat d'élaborer une stratégie globale pour les grandes installations électriques.²¹

La CEATE-CE a présenté un rapport intermédiaire concernant l'élaboration d'une stratégie globale des grandes centrales électriques et invité la chambre haute à reprendre sans délai l'examen du projet gouvernemental de modification de la loi sur le CO2 visant à y introduire **l'exemption de la taxe sur le CO2 des centrales thermiques à combustibles fossiles**. En effet, l'arrêté fédéral en vigueur échéant au 31 décembre 2010, la commission a jugé qu'elle ne serait pas en mesure de présenter son projet dans les délais requis, notamment en raison de la difficulté à concilier les intérêts divergents non seulement des trois entreprises exploitant des centrales nucléaires, mais aussi des trois cantons sur le territoire desquels se trouvent ces centrales. Partageant le souci que l'exemption soit reconduite dès le 1er janvier 2011, le Conseil des Etats a repris l'examen du projet gouvernemental lors de la session de printemps. Les sénateurs ont tout d'abord décidé de limiter à 500 MW la production pouvant bénéficier de l'exemption de la taxe sur le CO2. Les discussions se sont ensuite concentrées sur la question de la part des émissions compensables à l'étranger. Si le Conseil fédéral souhaitait élever la limite maximale à 50%, la majorité de la CEATE-CE a proposé de la maintenir à 30%, tout en autorisant le gouvernement à l'augmenter à 50% à condition que l'approvisionnement du pays l'exige. À la faveur d'une alliance de circonstance entre la droite pronucléaire et les écologistes, les sénateurs ont toutefois suivi une minorité Cramer (pe, GE) et décidé, par 20 voix contre 17, que les émissions devraient être intégralement compensées en Suisse, au motif qu'il n'y avait aucune raison de favoriser le gaz et que les mesures de compensation profiteraient ainsi à l'économie nationale. Suivant une minorité Sommaruga (ps, BE), la chambre haute a jugé opportun, par 16 voix contre 15, d'assimiler les investissements dans les énergies renouvelables à des mesures compensatoires. Par ailleurs, la chambre des cantons a suivi le Conseil fédéral et approuvé, par 19 voix contre 16, une disposition transitoire limitant le champ d'application de l'obligation d'utilisation de la chaleur résiduelle aux nouvelles centrales afin que la transformation de la centrale de Chavalon (VS) demeure possible. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé la loi ainsi modifiée par 27 voix contre 1.

Au Conseil national, la restriction de la portée de l'exemption a suscité de vifs débats. La limitation de l'exemption à 500 MW a été rejetée, par 101 voix contre 69, au motif qu'elle restreignait de façon arbitraire et excessive la portée de l'exemption à la seule centrale de Chavalon (400 MW), remettant clairement en cause la possibilité de recourir aux centrales à gaz comme solution transitoire au problème d'approvisionnement électrique. Quant aux modalités de compensation, le plénum a suivi une minorité Wasserfallen (plr, BE) en optant, par 105 voix contre 72, pour un plafonnement de la part compensée à l'étranger à 30% assorti de la possibilité pour le Conseil fédéral de la porter à 50% si l'approvisionnement du pays l'exige. Contre les représentants du lobby nucléaire, d'une part, et plusieurs députés écologistes et verts libéraux, d'autre part, la majorité a estimé que l'obligation de compenser intégralement les émissions sur le territoire national rendrait impossible la construction de centrales à gaz pour d'évidentes raisons économiques. Enfin, par 92 voix contre 70, la chambre basse a supprimé la disposition transitoire dispensant la centrale de Chavalon de l'obligation d'utiliser la chaleur résiduelle.

Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats a maintenu ses décisions concernant les trois points les plus controversés. Sur proposition de sa commission, le Conseil national a supprimé toute possibilité de dérogation à la limite des 30% d'émissions compensées à l'étranger, mais il a maintenu les deux autres divergences. Les sénateurs se sont finalement ralliés à la chambre basse sur ces derniers points de désaccord. En votation finale, c'est respectivement à l'unanimité et par 126 voix contre 61 que la modification de la loi sur le CO2 a été adoptée.²²

Au sujet des modalités de compensation des émissions de CO2 au cas où des centrales thermiques à combustibles fossiles seraient construites, le Conseil national a créé, lors de la session d'automne, une différence par rapport au Conseil des Etats dans le cadre de la **révision de la loi sur le CO2**. Une majorité des sénateurs avaient exigé qu'au moins 70% des émissions soient compensées en Suisse. A la demande d'une minorité composée de membres des groupes de l'UDC et du PLR, la chambre du peuple s'est prononcée, par 94 voix contre 92, en faveur d'un taux de 50%. Sur proposition de sa commission, le Conseil national a en outre introduit une clause permettant au gouvernement d'abaisser ce taux à 20% si des centrales nucléaires devaient être débranchées du réseau avant 2020 et que leur absence mettrait en péril la sécurité d'approvisionnement en électricité. La nouvelle donne en matière de politique énergétique a pesé sur la décision des conseillers nationaux d'assouplir ces dispositions. En décembre, le Conseil des Etats a décidé de se rallier à la position du

Conseil national.²³

ANDERES

DATUM: 27.09.2012
LAURENT BERNHARD

Après plusieurs années de négociations, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'exploitant de la **centrale à gaz prévue à Chavalon (VS)** ont signé en septembre un contrat portant sur la compensation des émissions de CO₂. Le contrat prévoit notamment que la centrale compense ses émissions de CO₂ nocives pour le climat en investissant dans des programmes visant à mieux tirer parti des rejets de chaleur des infrastructures et à optimiser l'exploitation des grands bâtiments. La loi sur le CO₂ oblige les centrales à gaz à compenser l'intégralité de leurs émissions de CO₂. La réglementation actuelle exige que 70% des émissions soient compensées en Suisse.²⁴

MOTION

DATUM: 16.09.2019
MARCO ACKERMANN

Mittels einer Motion forderte der Luzerner Ständerat Damian Müller (fdp, LU), dass die **Mineralöl-Besteuerungsgrundlage von Liquefield Natural Gas (LNG)** – einem Treibstoff für LKWs, der im Vergleich zum Diesel rund 15 Prozent weniger CO₂-, 35 Prozent weniger Stickoxid- und 90 Prozent weniger Feinstaubemissionen verursacht – nicht mehr in Litern, sondern wie international üblich in Kilogramm definiert werden soll. Mit der Anpassung dieser Rahmenbedingung soll die Steuer-Ungleichheit – verflüssigte (Bsp. LNG) und gasförmige Gase (Bsp. Erdgas) werden nicht gleich besteuert – beseitigt und eine wirkungsvolle und günstige Möglichkeit geschaffen werden, um den ökologischen Fussabdruck der Logistikbranche zu verbessern. Der Bundesrat anerkannte in seiner Stellungnahme vom August 2019 den Handlungsbedarf und beantragte, das Begehren im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 (BRG 17.071) aufzunehmen. Zudem habe die UREK-NR dieses Problem ebenfalls erkannt und in den Beratungen zur Pa.lv. 17.405 vorgeschlagen, diese steuerliche Ungleichbehandlung so rasch wie möglich zu korrigieren und noch vor Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes in jener parlamentarischen Initiative zur Änderung des Mineralsteuer-, Umweltschutz- und CO₂-Gesetzes einzubauen. Auch Ständerat Müller wollte nicht mehr abwarten und bat Finanzminister Ueli Maurer in der Herbstsession 2019, das Thema schon jetzt anzupacken und nicht bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes zu warten. Der Bundespräsident räumte daraufhin ein, dass in der Gesetzgebung tatsächlich ein Fehler gemacht worden sei, und erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und umzusetzen. Das Stöckli folgte diesem Votum und nahm die Motion stillschweigend an.²⁵

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel **«Keine Feigenblätter für CO₂-Schleudern. Auf Supercredits ist zu verzichten»** wollte Nationalrat Jürg Grossen (glp, BE) den Bundesrat beauftragen, bei künftigen CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge auf sogenannte Supercredits oder sich ähnlich auswirkende Instrumente zu verzichten. Dank Supercredits konnten besonders emissionsarme Fahrzeuge bisher mehrfach an den CO₂-Flottendurchschnitt von Grossimporteuren angerechnet werden, erklärte der Motionär. Sie sollten zu einer schnelleren Marktdurchdringung von Elektroautos führen, da sie den Import von Elektrofahrzeugen für die Importeure besonders attraktiv machen. Eben weil die emissionsarmen Fahrzeuge mehrfach an den CO₂-Ausstoss ihrer Flotte angerechnet werden konnten, war es den Importeuren aber auch weiterhin möglich, Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss zu importieren, ohne dass der Durchschnitt des CO₂-Ausstosses zu hoch geworden wäre. Motionär Grossen sah deshalb in den Supercredits ein «Feigenblatt» für die Autoimporteure. Um die Klimaziele zu erreichen, sei auf diese zu verzichten.

Die im Dezember 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat, wo Bundesrätin Sommaruga auf die wenige Tage später im Ständerat folgende CO₂-Gesetz-Debatte verwies. Ihre Ablehnung der Motion sei «verfahrenstechnisch begründet», der Bundesrat sei der Meinung, man müsse jetzt am CO₂-Gesetz arbeiten. Der Nationalrat folgte der Umweltministerin und lehnte die Motion mit 89 zu 94 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.²⁶

Umweltschutz

Luftreinhaltung

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.²⁷

Allgemeiner Umweltschutz

MOTION
DATUM: 09.10.1998
LAURE DUPRAZ

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.²⁸

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.²⁹

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.³⁰

Klimapolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 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 1990.³¹

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 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 1990.³²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 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'OFEPF, 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.³³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 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.³⁴

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.³⁵

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 organisés 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 CO₂.³⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO₂ », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO₂. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissaient toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO₂**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consentis 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.³⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 19.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Mandaté par l'OFEFP, 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%.³⁸

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 2005.³⁹

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 (economiesuisse), 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.⁴⁰

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.⁴¹

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.⁴²

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.⁴³

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 Kommissionsmehrheit 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.⁴⁴

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.⁴⁵

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 Kommissionsmehrheit 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.⁴⁶

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 emissionsenkende 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.⁴⁷

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 Kommissionsmehrheit 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 dienen 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.⁴⁸

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.⁴⁹

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 Frühjahrsession 2007 nur noch über die klimapolitischen Auflagen für Gaskombikraftwerke debattiert.⁵⁰

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.⁵¹

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.⁵²

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.⁵³

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.⁵⁴

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.⁵⁵

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).⁵⁶

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).⁵⁷

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.⁵⁸

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 2011.⁵⁹

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.⁶⁰

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.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2011
MARLÈNE GERBER

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 29.8.12.⁶²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2011
MARLÈNE GERBER

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.⁶³

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.⁶⁴

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 aufgekommenen 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.⁶⁵

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.⁶⁶

**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.⁶⁷

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.⁶⁸

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 – Kommissionssmotion 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 Kommissionsmehrheit 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.⁶⁹

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 wird 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.⁷⁰

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.⁷¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

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

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faïtières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO2. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons.⁷²

MOTION
DATUM: 13.06.2017
MARLÈNE GERBER

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 Frühjahrsession 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.⁷³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.2017
DIANE PORCELLANA

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.⁷⁴

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.⁷⁵

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.⁷⁶

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 2030.⁷⁷

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 CO₂.⁷⁸

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.⁷⁹

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.⁸⁰

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.⁸¹

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.⁸²

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.⁸³

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.⁸⁴

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.⁸⁵

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.⁸⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 28.06.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Bezüglich der Umweltpolitik nahm die FDP an einer Fachtagung über **marktwirtschaftliche Lenkungsabgaben** ähnlich wie der Vorort die Position ein, derartige Abgaben grundsätzlich zu befürworten, falls sie staatsquoten- und indexneutral seien und zudem die **Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland** nicht beeinträchtigten. Anders als 1991 forderten Exponenten der FDP eine **strikte Trennung von Umwelt- und Fiskalpolitik** und plädierten für eine volle Rückerstattung der Abgabeerträge. Sie gaben wie die Vertreter der Wirtschaftsverbände einer europäisch harmonisierten CO₂-Abgabe den Vorzug gegenüber einer umfassenden Energieabgabe.⁸⁷

Verbände

Verkehr

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 26.11.2011
DEBORA SCHERRER

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** reformierte an einer ausserordentlichen Versammlung die Strukturen seiner nationalen Dachorganisation, wählte einen neuen Zentralpräsidenten und stimmte einer Revision seiner Statuten zu. Ein einziges nationales Führungsorgan mit 24 Verwaltungsräten, bestehend aus einem Zentralpräsidenten und den Vorsitzenden der Sektionen löst das bisher duale System bestehend aus einem Verwaltungsrat und Sektionsräten ab. Zudem bekräftigten die Delegierten, dass sie gegen das CO₂ Gesetz das Referendum ergreifen wollten.⁸⁸

-
- 1) BBl. 2011, S. 5517; AZ, 9.8.11.
 - 2) Presse du 11.2.93.
 - 3) Presse du 11.6.93.
 - 4) FF, 1993, III, p. 519 ss.; Presse des 1.2, 22.7 et 18.9.93; BZ, 22.6.93; WoZ, 30.7.93.
 - 5) Presse des 16.4, 21.6 et 23.6.93; NQ, 21.4.93; TA, 10.5.93; NZZ, 18.6 et 23.12.93; NZZ, 28.7.93.
 - 6) Presse du 24.3.94.
 - 7) TA, 8.7.94; BZ, 13.7.94; NZZ et BaZ, 27.10.94; presse du 1.11.94; 24 Heures, 1.6.95.
 - 8) Presse du 1.6.95; 24 Heures, 12.9.95.
 - 9) Blick, 20.4.96; Bund, 17.7.96; NQ, 22.7.96; presse du 24.10.96.; FF, 1996, IV, p. 1328
 - 10) FF, 1997, III, p. 395 ss.; TW, 3.1.97; presse des 11.1 et 18.3.97.
 - 11) BO CE, 1998, p. 468 ss.
 - 12) BO CN, 1998, p. 1725 ss.
 - 13) NZZ, 10.9.98; BaZ, 3.10.98.
 - 14) BO CN, 1998, p. 2203; BO CN, 1998, p. 740 s.
 - 15) BO CE, 1998, p. 1380 ss.
 - 16) BO CE, 1999, p. 107 ss.; BO CE, 1999, p. 946 s.; BO CE, 1999, p. 994; BO CN, 1999, p. 1007; BO CN, 1999, p. 2088 s.; BO CN, 1999, p. 2309; BO CN, 1999, p. 26 ss.; FF, 1999, p. 7911 ss.
 - 17) BO CN, 1996, p. 1417 s.; Presse du 19.9.96.
 - 18) AB SR, 2006, S. 1145 ff.; Bund, 29.6.06; BaZ, 21.7.06; SoZ, 29.10.06.
 - 19) BO CE, 2007, p. 114 ss., 179 s. et 308 s.; BO CN, 2007, p. 27 ss., 398 ss. et 594.
 - 20) FF, 2008, 4975 ss.; BO CE, 2008, p. 667 et 832; BO CN, 2008, p. 1078 s. et 1578; FF, 2008, p. 7603 (arrêté) et 7873 ss. (message).
 - 21) BO CE, 2009, p. 628 ss.; NZZ, 4 et 11.6.09.
 - 22) BO CE, 2010, p. 146 ss., 408 ss., 667 s. et 746; BO CN, 2010, p. 590 ss., 898 ss. et 1155; FF, 2010, p. 3933 s.
 - 23) BO CN, 2011, p. 1336 ss.; BO CE, 2011, p. 1163 ss.; SGT 16.12.11.
 - 24) Communiqué de l'OFEV du 26.9.12; NZZ, 21.9. et 27.9.12.
 - 25) AB SR, 2019, S.713
 - 26) AB NR, 2019, S. 1721
 - 27) BO CE, 2016, p. 199; BO CN, 2015, p.1873; Communiqué de presse CEATE-CE
 - 28) BO CN, 1998, p. 2190 s.
 - 29) BO CE, 2017, p.532s
 - 30) Rapport du Conseil fédéral du 21.6.19
 - 31) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.
 - 32) Presse du 24.4.01. Voir également APS 1999, p. 173.
 - 33) Presse du 3.7.01; DETEC, communiqué de presse, 2.7.01.
 - 34) BO CN, 2002, p. 261 s.; Lib., 15.3.02.
 - 35) Presse du 5.7.03.
 - 36) Presse du 24.4.04; DETEC, communiqué de presse, 23.4.04.
 - 37) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
 - 38) Presse du 19.10.04; DETEC, communiqué de presse, 16.4.04.
 - 39) Presse du 12.6 et 21.10.04; DETEC, communiqué de presse, 26.2, 11.6 et 20.10.04.
 - 40) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
 - 41) FF, 2005, p. 4621 ss.; presse du 24.3 et 23.6.05; DETEC, communiqué de presse, 22.6.05.
 - 42) DETEC, communiqué de presse, 30.8.05; presse du 31.8.05; TG, 4.10.05.
 - 43) Presse des 9.11 et 21.12.05
 - 44) 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.
 - 45) AB NR, 2006, S. 604.
 - 46) AB NR, 2006, S. 1020 ff. und 1057 ff.; Presse vom 31.5. (Kommission) und 21.6.06.
 - 47) Presse vom 4.2., 1.6., 30.6. und 20.10.06.
 - 48) AB SR, 2006, S. 1133 ff.; Presse vom 24.11. (Kommission) und 15.12.06; zur Problematik von Gaskraftwerken siehe BaZ, 19.12.06.
 - 49) AB NR, 2007, S. 495; AB SR, 2007, S. 931.

- 50) AB NR, 2007, S. 594; AB SR, 2007, S. 308 f.; BBl, 2007, S. 3377 (Beschluss des BR).
- 51) Lib., SGT und TA, 29.6.07.
- 52) NZZ, 29.6. und 30.6.07; AZ und TA, 30.6.07.
- 53) NZZ, 14.11.07.
- 54) AZ, NZZ und TA, 20.11.07.
- 55) Presse du 4 au 6.12.08.
- 56) 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.
- 57) NZZ, 28.11.09 (CF); LT, 3.12.09; BaZ et BÜZ, 5.12.09; presse du 7 au 21.12.09.
- 58) FF, 2010, p. 885 ss.; presse du 22.1.10.
- 59) 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).
- 60) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
- 61) Medienmitteilung BAFU vom 9.3.2011.
- 62) AB SR, 2011, S. 107 ff.; NZZ, 11.6.11.
- 63) AB SR, 2011, S. 104 ff., 230 und 339; AB NR, 2011, S. 309 ff. und 555.
- 64) AB SR, 2011, S. 424 ff. und 707; AB NR, 2011, S. 1288; NZZ, 14.7.11.; TA, 9.8.11.
- 65) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBl, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.
- 66) BBl, 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.
- 67) NZZ Online, 3.8.12, SGT, 4.8.12, NZZ, 4.8. und 1.12.12.
- 68) Medienmitteilung UVEK, BAFU und BFE vom 18.11.13
- 69) AB NR, 2015, S. 1531 ff.
- 70) AB NR, 2016, S. 1484 f.
- 71) AB NR, 2016, S. 1485 f.
- 72) 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
- 73) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
- 74) FF, 2018, p.229s
- 75) Communiqué de presse CEATE-CN (1); Communiqué de presse CEATE-CN (2); Communiqué de presse CEATE-CN (3)
- 76) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18
- 77) 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
- 78) 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
- 79) FF, 2019, p.3075s; LT, NZZ, 1.2.19; 24H, 27.3.19
- 80) Rapport de la CEATE-CE du 19.8.19
- 81) 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
- 82) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 83) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 84) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
- 85) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19
- 86) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277
- 87) Presse vom 28.6.93
- 88) NZZ, 26.11.20.