

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Loi sur la réduction des émissions de CO2</b>
Acteurs	<b>Sans restriction</b>
Type de processus	<b>Objet du conseil fédéral</b>
Date	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Imprimer

## Éditeur

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

## Contributions de

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

## Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, Objet du conseil fédéral, 1994 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 24.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	<b>1</b>
<b>Infrastructure et environnement</b>	<b>1</b>
Energie	1
Politique énergétique	1
Produits pétroliers et gaz	3
Protection de l'environnement	6
Politique climatique	6

## Abréviations

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>AHV</b>	Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>AVS</b>	Assurance-vieillesse et survivants
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Energie

#### Politique énergétique

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>**. 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>1</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>2</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 24.10.1996  
LIONEL EPERON

Conformément à ce qu'il avait annoncé en 1995, **le Conseil fédéral a mis en consultation un nouvel avant-projet de loi** sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>3</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 03.06.1997  
LIONEL EPERON

Au vu de l'**écho globalement positif obtenu par l'avant-projet** de loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> était prématurée en l'absence d'un consensus international sur la question.<sup>4</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>. 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.**<sup>5</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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 CO<sub>2</sub> aux émissions de CH<sub>4</sub> (méthane) et de N<sub>2</sub>O (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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>** par 61 voix contre 29, avec 48 abstentions.<sup>6</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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 CO<sub>2</sub> a été maintenue au Conseil fédéral, par 22 voix contre 14.<sup>7</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub>, 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.<sup>8</sup>

### Produits pétroliers et gaz

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>9</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 limitée 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.<sup>10</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>11</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>12</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 18.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> a été adoptée.<sup>13</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 16.12.2011  
LAURENT BERNHARD

Au sujet des modalités de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>**. 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 mettait 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.<sup>14</sup>

## Protection de l'environnement

### Politique climatique

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>15</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>16</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>17</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht als subsidiäre Massnahme die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe vor. Der Bundesrat hatte 2005 dem Parlament beantragt, auf Brennstoffen eine Abgabe von 35 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Gesetzes** in Angriff. Die vorberatende UREK beantragte Eintreten, empfahl jedoch mit 13:12 Stimmen, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen. Die Kommissionmehrheit wollte stattdessen mit den interessierten Gruppierungen eine Vereinbarung zur Einführung eines „Klimarappens II“ auf Brennstoffen abschliessen. Dazu sollte der Bundesrat eine separate Vorlage ausarbeiten, welche die Rechtsgrundlagen für den Bezug und die Verwendung der Klimarappen I und II beinhaltet. Gegen den Willen der SVP-Fraktion beschloss der Nationalrat mit 132:48 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Zum Rückweisungsantrag und vor allem zum damit verbundenen Vorschlag eines Klimarappens II fand eine breite und kontroverse Diskussion statt: Die Gegner der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Abgabe im Grundsatz. Das Geschäft ging zur Detailberatung zurück an die Kommission.<sup>18</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 21.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

In der Sommersession beschloss der Nationalrat mit 110:71 Stimmen eine **stufenweise Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe** auf fossilen Brennstoffen ab 2008 von 12 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>-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-Kommismissionsminderheit, die Abgabe ganz zu streichen, unterlag mit 110:70 Stimmen, ebenso wie das Anliegen einer weiteren bürgerlichen Minderheit, die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Abgabe. Anschliessend beantragte die Kommissionmehrheit dem Plenum, pro Jahr 100 Mio CHF aus den Erträgen der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Abgabe über die Krankenkassenprämien und die AHV vollständig an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückerstattet.<sup>19</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 14.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der **Ständerat** widmete sich dem **CO<sub>2</sub>-Gesetz** in der Wintersession. Das Ziel einer CO<sub>2</sub>-Reduktion war nicht umstritten, wohl aber der Weg dazu. So wollte die Kommissionmehrheit die Einführung der CO<sub>2</sub>-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.<sup>20</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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.<sup>21</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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.<sup>22</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 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.<sup>23</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 26.08.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la **politique climatique suisse après 2012** qui comporte un projet d'arrêté recommandant le rejet de l'**initiative populaire fédérale « pour un climat sain »** et un **contre-projet indirect** sous la forme d'une révision de la loi sur le CO2. S'il reconnaît l'urgence de mesures afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone, le gouvernement a toutefois estimé que l'inscription dans la Constitution d'un objectif de réduction de 30% (par rapport à 1990) sur le territoire national d'ici à 2020 ne laisserait pas suffisamment de flexibilité. L'initiative ne permettrait notamment pas d'acquérir 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 CO<sub>2</sub> 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).<sup>24</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 20.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>25</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 CO<sub>2</sub> 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 prévoie 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.<sup>26</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 08.03.2011  
MARLENE 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.<sup>27</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 18.03.2011  
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrsession befasste sich der Ständerat als Zweitrat mit dem **indirekten Gegenvorschlag zur Initiative „für menschenfreundliche Fahrzeuge (Offroader-Initiative)“**. Der bundesrätliche Entwurf, welchem der Nationalrat im Vorjahr bereits zugestimmt hatte, definiert für ab 2012 neu immatrikulierte Personenwagen einen Emissionszielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>28</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>29</sup>

In der Herbstsession gelangte die Vorlage zur **Differenzbereinigung** in den Nationalrat. Nachdem er seinen Entscheid im Vorjahr im Rahmen des indirekten Gegenvorschlages zur Offroad-Initiative bereits auf einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Gesetz stärker an das neue Umfeld der aufgekomenen Atomausstiegsdebatte angepasst werden müsse. Der Antrag blieb mit 30 zu 8 Stimmen jedoch chancenlos. Danach stimmte der Ständerat der Möglichkeit zur Auslandkompensation von fossil-thermischen Kraftwerken zu, sprach sich jedoch für die Streichung des vom Nationalrat in der Herbstsession eingeführten Zusatzes aus. Auch bei der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>30</sup>

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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>31</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**

DATE: 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 (SEQE) et le remboursement de la taxe sur le CO2 accordé même aux entreprises ne participant pas au SEQE 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.<sup>32</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**

DATE: 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.<sup>33</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>34</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 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.<sup>35</sup>

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

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

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

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

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

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

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

Enfin, deux scénarios ont été examinés s'agissant de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, à savoir le relèvement jusqu'à 210 francs de la taxe par tonne de CO<sub>2</sub> ou la fixation d'un plafond à 120 francs. La commission souhaite que l'exemption de la taxe en raison d'un engagement de réduction soit offerte aux entreprises s'acquittant d'au moins 10'000 et non pas de 15'000 francs au titre de la taxe sur le CO<sub>2</sub>.<sup>36</sup>

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes** und folgte dabei in den wesentlichen Punkten der UREK-SR. Der Ständerat beschloss, die Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei sollen mindestens 60 Prozent dieser Reduktionen durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Dies hatte bereits seine Kommission vorgeschlagen. Eine starke Minderheit sprach sich im Ständerat für ein Inlandreduktionsziel von mindestens 80 Prozent aus. Im Gebäudebereich beschloss der Ständerat, dass für Altbauten ab 2023 ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr gelten soll, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Dieser Wert gälte ab 2023 und würde in Fünfjahresschritten verschärft. Hausbesitzer könnten mit diesem beschlossenen Grenzwert nur noch dann eine neue Ölheizung einbauen, wenn das Haus gut isoliert ist. Das komme für viele

Häuser einem Ölheizungsverbot gleich, argumentierte SVP-Politiker Hannes Germann (svp, SH). Allerdings liess der Ständerat eine Ausnahme zu: Kantone, die eigene, gleich wirksame Regelungen umsetzen, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute CHF 120 auf bis zu CHF 210 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend reduziert werden. Geht es nach dem Willen des Ständerates, so wird zukünftig auch eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets erhoben. Der Flugverkehr war bisher in diesem Bereich nicht besteuert worden. Die Abgabe soll mindestens CHF 30 und höchstens CHF 120 betragen. Die so gewonnenen Einnahmen sollen zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte soll in einen neu zu schaffenden Klimafonds gehen. Ausserdem beschloss der Ständerat, dass auch auf Flügen mit Privatjets eine Abgabe erhoben werden soll – und zwar pauschal CHF 500. Auch für den Strassenverkehr wurden Massnahmen beschlossen: Zukünftig sollen Treibstoffimporteure einen grösseren Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der fossilen Treibstoffe entstehen, kompensieren. Der Ständerat will den Aufschlag aber begrenzen. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuern dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Für die Fahrzeuge wurden ebenfalls strengere Ziele gesetzt: Von 2021 bis 2024 dürfen beispielsweise neue Autos höchstens 95 Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer emittieren. Bis 2029 sollen es 15 Prozent weniger sein, ab 2030 wiederum rund 15 Prozent weniger. Sind die Emissionen der Neuwagenflotte von Fahrzeugen höher als diese Grenzwerte, muss der Importeur dem Bund pro Fahrzeug für jedes über der Zielvorgabe liegende Gramm CO<sub>2</sub> / Kilometer 95 bis 152 Franken entrichten. Mit dem oben erwähnten neuen Klimafonds will der Ständerat ein Instrument schaffen, das unbefristet ist und mit jährlich rund einer Milliarde Franken ausgestattet wird. Die Einnahmen sollen dabei hauptsächlich aus den Abgaben auf Brennstoffen und den Flugtickets stammen. Eingesetzt werden soll das Geld unter anderem zur Weiterführung des Gebäudeprogramms sowie für Fernwärmeanschlüsse. Des Weiteren soll das Geld auch für Massnahmen, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawandel unterstützen, verwendet werden. Keine Massnahmen beschloss der Ständerat gegen klimaschädliche Investitionen des Finanzsektors. Er will hierzu die Entwicklungen in der EU abwarten.<sup>37</sup>

- 
- 1) Presse du 24.3.94.  
2) Presse du 1.6.95; 24 Heures, 12.9.95.  
3) Blick, 20.4.96; Bund, 17.7.96; NQ, 22.7.96; presse du 24.10.96.; FF, 1996, IV, p. 1328  
4) FF, 1997, III, p. 395 ss.; TW, 3.1.97; presse des 11.1 et 18.3.97.  
5) BO CE, 1998, p. 468 ss.  
6) BO CN, 1998, p. 1725 ss.  
7) BO CE, 1998, p. 1380 ss.  
8) BO CE, 1999, p. 107 s.; 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.  
9) AB SR, 2006, S. 1145 ff.; Bund, 29.6.06; BaZ, 21.7.06; SoZ, 29.10.06.  
10) BO CE, 2007, p. 114 ss.; 179 s. et 308 s.; BO CN, 2007, p. 27 ss., 398 ss. et 594.  
11) 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).  
12) BO CE, 2009, p. 628 ss.; NZZ, 4 et 11.6.09.  
13) 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.  
14) BO CN, 2011, p. 1336 ss.; BO CE, 2011, p. 1163 ss.; SGT 16.12.11.  
15) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.  
16) FF, 2005, p. 4621 ss.; presse du 24.3 et 23.6.05; DETEC, communiqué de presse, 22.6.05.  
17) Presse des 9.11 et 21.12.05  
18) 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.  
19) AB NR, 2006, S. 1020 ff. und 1057 ff.; Presse vom 31.5. (Kommission) und 21.6.06.  
20) AB SR, 2006, S. 1133 ff.; Presse vom 24.11. (Kommission) und 15.12.06; zur Problematik von Gaskraftwerken siehe BaZ, 19.12.06.  
21) AB NR, 2007, S. 594; AB SR, 2007, S. 308 f.; BBI, 2007, S. 3377 (Beschluss des BR).  
22) Lib., SGT und TA, 29.6.07.  
23) Presse du 4 au 6.12.08.  
24) 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.  
25) FF, 2010, p. 885 ss.; presse du 22.1.10.  
26) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.  
27) AB SR, 2011, S. 107 ff.; NZZ, 11.6.11.  
28) AB SR, 2011, S. 104 ff., 230 und 339; AB NR, 2011, S. 309 ff. und 555.  
29) AB SR, 2011, S. 424 ff. und 707; AB NR, 2011, S. 1288; NZZ, 14.7.11.; TA, 9.8.11.  
30) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBI, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.  
31) BBI, 2012, S. 113 ff., 3435 und 5640, AB SR, 2012, S. 31 ff. und 268, AB NR, 2012, S. 551, NZZ, 28.3.12, Medienmitteilung BAFU vom 26.10.12.  
32) FF, 2018, p.229s  
33) Communiqué de presse CEATE-CN (1); Communiqué de presse CEATE-CN (2); Communiqué de presse CEATE-CN (3)  
34) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18  
35) 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  
36) 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

37) 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