

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Taxe sur le CO2</b>
Acteurs	<b>Sans restriction</b>
Type de processus	<b>Initiative parlementaire</b>
Date	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</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  
Bühlmann, Marc  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène

## Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Taxe sur le CO2, Initiative parlementaire, 1995 - 2022*. 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>	1
<b>Eléments du système politique</b>	1
Institutions et droits populaires	1
Organisation de l'administration fédérale	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	2
Protection de l'environnement	2
Politique climatique	2

## Abréviations

<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<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>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>FINMA</b>	Eidgenössische Finanzmarktaufsicht
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale

---

<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<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 États
<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>FINMA</b>	Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes

# Chronique générale

## Eléments du système politique

### Institutions et droits populaires

#### Organisation de l'administration fédérale

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 10.09.2020  
MARC BÜHLMANN

Mittels parlamentarischer Initiative beabsichtigte Michael Töngi (gp, LU), **Bundesangestellte zu verpflichten, per Bahn zu reisen**, wenn die Reisezeit weniger als acht Stunden dauert. Die momentan geltende Empfehlung, bei fünf- bis sechsständigen Reisezeiten die Bahn zu nutzen, genüge nicht. Vor allem aus ökologischen Gründen sei eine Bahnreise einer Flugreise vorzuziehen.

Mit 15 zu 10 Stimmen beantragte die SPK-NR im August 2020, dem Vorstoss keine Folge zu geben. Die Mehrheit der Kommission sah keinen Handlungsbedarf, da die Verwaltungsangestellten für das Thema sowieso bereits sensibilisiert seien und der Bundesrat erst kürzlich einen Aktionsplan «Flugreisen» in Kraft gesetzt habe, der zu einer Bahnreise verpflichtet, wenn die Reisezeit weniger als sechs Stunden beträgt. Man müsse zuerst abwarten, wie diese neue Regelung wirke. Zudem sei aus ökologischer Perspektive nicht die Wahl des Verkehrsmittels per se, sondern der ökologische Fussabdruck der gesamten Reise zentral. Andri Silberschmidt (fdp, ZH) fügte den Kommissionsargumenten zudem den Umstand hinzu, dass der Bund bereits heute sämtliche CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiere. Deshalb würde die Forderung von Michael Töngi «auch klimapolitisch keinen grossen Mehrwert schaffen».

In seinem Plädoyer für sein Anliegen, das in der Herbstsession 2020 in der grossen Kammer beraten wurde, rechnete Töngi vor, dass die Bundesangestellten im Jahr 2019 insgesamt rund 1'600 mal um die Erde geflogen seien. Zwar habe der Bund einiges unternommen, aber seit 2006 hätten die Flugreisen um 24 Prozent zugenommen – vor allem nach Brüssel, Rom und London werde meistens das Flugzeug gewählt. Die aktuelle Regelung sehe zudem vor, dass nach wie vor das Flugzeug gewählt werden dürfe, wenn man damit auf eine Übernachtung vor Ort verzichten könne, was verhindere, dass für nahe Städte eher die Bahn gewählt würde. Eine letztlich doch recht knappe Mehrheit von 99 zu 85 Stimmen (1 Enthaltung) sah dies ähnlich und versenkte die parlamentarische Initiative. Unterstützt wurde die Idee von den geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der GP und von drei Bürgerlichen (Lukas Reimann (svp, SG), Anna Giacometti (fdp, GR) und Christoph Eymann (ldp, BS)).

Freilich dürfte die Frage nach der Wahl des Verkehrsmittels damit noch nicht gänzlich vom Tisch sein. Einer weiteren parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.407), mit der die Parlamentsmitglieder zur Vermeidung von Flugreisen verpflichtet werden sollen, war nämlich im Februar 2020 von beiden Büros Folge gegeben worden. Ausstehend war zudem eine Motion (Mo. 20.3026) von Katharina Prelicz-Huber (gp, ZH), die auch eine Reduktion der Flugreiseemissionen von Bundesratsmitgliedern fordert.<sup>1</sup>

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Politique des transports

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 13.03.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a décidé de donner suite à une **initiative parlementaire** du conseiller national Bundi (ps, GR) **demandant d'inscrire dans la Constitution le principe de la vérité des coûts**. Selon le texte de l'initiant, la Confédération devra prendre toutes les mesures pour que les coûts, internes et externes, des différents modes de transport soient pris en charge par ceux qui les occasionnent. En réalisant l'objectif de la vérité des coûts, ces mesures devraient en outre permettre d'éliminer les distorsions de la concurrence entre le rail et la route, de rentabiliser certains projets de transports publics (NLFA et Rail 2000) ainsi que d'améliorer la qualité de la vie dans les agglomérations et à proximité des grands axes routiers.<sup>2</sup>

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 22.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Le National a prorogé de deux ans le délai pour traiter l'**initiative parlementaire** Bundi (ps, GR) à laquelle le Conseil national avait donné suite en 1995. Le délai avait déjà été prolongé de deux ans en 1997. L'initiative demande une modification de la Constitution afin de proclamer le principe de la **transparence des coûts en matière de transport**. Elle charge en outre la Confédération de veiller à ce que les transporteurs couvrent, conformément au principe de la responsabilité causale, tous les frais qui peuvent leur être imputés, coûts externes inclus.<sup>3</sup>

### Trafic routier

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 12.06.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après huit ans de travaux, le Conseil national a définitivement classé par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire de l'ancien conseiller Bundi (ps, GR). Le texte demandait que le **principe du pollueur payeur** soit inscrit dans la Constitution et que les transporteurs paient tous les coûts qu'ils occasionnent, y compris les coûts externes et les nuisances à l'environnement. Le Conseil national a estimé que cette initiative défavorisait trop fortement le trafic routier et qu'elle avait le tort de ne pas prendre en compte les transports publics.<sup>4</sup>

### Protection de l'environnement

#### Politique climatique

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 01.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Die Schaffung eines umfassenden **energie- und klimapolitischen Lenkungssystems** verlangte die FDP-Fraktion mittels parlamentarischer Initiative. Ein ähnliches Vorhaben hatte bereits der Bundesrat in einem zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie ins Auge gefasst. Im Unterschied zum bundesrätlichen Entwurf will die FDP hingegen nur eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Brennstoffen und auf importiertem, aus CO<sub>2</sub>-intensiver Produktion stammendem Strom erheben, während die Regierung eine generelle Lenkungsabgabe auf verschiedene Stromquellen, darunter auch Atomstrom, einführen will. Ferner fordert die parlamentarische Initiative eine vollständige Rückerstattung der aus der Abgabe resultierenden Erträge an Haushalte und Unternehmen. Damit wäre die zum Zeitpunkt der Behandlung der parlamentarischen Initiative geltende Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, welche die Finanzierung von Förderprogrammen erlaubt, nicht mehr länger möglich. Die Mehrheit der vorberatenden UREK-NR empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben. Sie befürwortete eine Beratung über die Einführung eines solchen Lenkungssystems im Rahmen der bundesrätlichen Vorlage und ziehe den aktuellen Vorschlag des Bundesrats, wie er damals als Vernehmlassungsentwurf vorlag, der Vorlage der FDP-Fraktion vor. Der Nationalrat folgte seiner Kommissionsmehrheit in der Wintersession 2015 mit 108 zu 80 Stimmen bei 2 Enthaltungen und gab dem Anliegen keine Folge. Über die FDP-Fraktion hinaus fand der somit erledigte Vorschlag lediglich Zustimmung bei einer Grossmehrheit der SVP-Vertreterinnen und -Vertreter.<sup>5</sup>

INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
DATE: 12.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR beschloss im Juni 2021, eine **Kommissionsinitiative** einzureichen, um das **Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen gemäss geltendem CO<sub>2</sub>-Gesetz bis 2024 zu verlängern**. Die Fortschreibung des Reduktionsziels war im totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen gewesen. Nachdem dieses am 13. Juni 2021 an der Urne abgelehnt worden war, müsse nun diese Übergangslösung greifen, ansonsten werde die Schweiz ihr Klimaziel – die Reduktion der Treibhausgase bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 – nicht erreichen können, so die Begründung der Kommission. Mit der Fortschreibung des Reduktionsziels sollen auch wichtige Massnahmen, wie etwa «Verminderungsverpflichtungen, mit welchen sich Unternehmen bestimmter Branchen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreien können» und die Kompensationspflicht für den Import von Treibstoffen, verlängert werden. In der Medienmitteilung der UREK-NR wurde des Weiteren erläutert, dass die Kommission das Ziel verfolgt, bis Ende 2024 eine neue klimapolitische Vorlage zu erarbeiten, welche definieren soll, wie es mit der Schweizer Klimapolitik mittelfristig weitergehen solle. Eine Minderheit der UREK-NR sah es hingegen nicht als dringlich an, das Reduktionsziel sofort weiterzuführen und sprach sich folglich gegen die Initiative aus.

Die UREK-SR befasste sich im August 2021 mit der Initiative ihrer Schwesterkommission und stimmte ihr einstimmig zu.<sup>6</sup>

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

Gegen Ende der Herbstsession 2021 und damit keine zwei Wochen nach der bundesrätlichen Stellungnahme wurde die Vorlage bereits im Nationalrat diskutiert, wo sich eine intensive Debatte mit zahlreichen Wortmeldungen entwickelte. Kommissionssprecher Bäumle (glp, ZH) erläuterte den Zweck der Gesetzesrevision. Dieser bestehe darin, «das Reduktionsziel des bestehenden Gesetzes bis Ende 2024» fortzuschreiben, sowie wichtige Massnahmen weiterzuführen – insbesondere die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe an Betreiber mit Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen. Auf weiterführende Massnahmen habe die Kommission verzichtet, um das Gesetz nicht zu überladen und so ein Referendum abzuwenden. Weiterführende Massnahmen seien gemäss Bäumle unumgänglich, gehörten aber in eine andere Vorlage, beispielsweise in den Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative. Anschliessend präsentierten die verschiedenen Fraktionen ihre Positionen und ihre entsprechenden Minderheitsanträge. Dabei lagen Anträge von links-grüner Seite, welche die Vorlage ausbauen wollten, sowie Anträge von rechts-bürgerlicher Seite, die die Vorlage straffen wollten, vor. Eine Minderheit Clivaz (gp, VS) verlangte beispielsweise die regelmässige Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken durch die FINMA und die SNB und eine Minderheit Klopfenstein Broggini (gp, GE) forderte eine Lenkungsabgabe auf private Flüge. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums trat Albert Röstli (svp, BE) dafür ein, dass der maximal zulässige Kompensationszuschlag von 5 auf 1,5 Rappen pro Liter Benzin gesenkt wird. Bei den anschliessenden Abstimmungen wurden jedoch alle diese Minderheitsanträge abgelehnt. Einzig ein Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) fand mehrheitlich Zustimmung. Mit der Annahme dieses Antrags entschied die grosse Kammer, dass die Mandate für die derzeit mit der Umsetzung der Zielvereinbarungen betrauten Agenturen bis 2024 verlängert werden sollen. In der Schlussabstimmung votierten 143 Mitglieder des Nationalrats für die Annahme des Entwurfs; einzig die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen (53 Stimmen). Als nächstes wird sich der Ständerat mit der Vorlage befassen.<sup>7</sup>

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2021 über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in Umsetzung der parlamentarischen Initiative für eine «Verlängerung des Reduktionsziels im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz»**. Wie bereits der Nationalrat war sich auch die vorberatende UREK-SR einig, dass das Gesetz nicht mit Verschärfungen oder Erleichterungen modifiziert werden sollte, sondern lediglich die wichtigsten Massnahmen des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes bis 2024 verlängert werden sollten, wie Kommissionssprecher Schmid (fdp, GR) erläuterte. Die UREK-SR wollte denn auch nur eine einzige Differenz zum Nationalrat schaffen: Der durch einen Einzelantrag Regazzi (mitte, TI) eingebrachte Zusatz in Artikel 49b sollte gestrichen werden. Mit diesem Zusatz hatte der Nationalrat festgelegt, dass die Vereinbarungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch die Wirtschaft (so genannte Zielvereinbarungen) bis mindestens 2024 mit Hilfe derselben Organisationen, die diese Aufgabe auch bislang wahrgenommen haben, zu erarbeiten und umzusetzen seien. Schmid erläuterte, dass dieser Zusatz in Konflikt mit den WTO-Regeln geraten könnte, woraufhin die kleine Kammer dem Vorschlag der Kommission auf Streichung folgte. Der Ständerat schuf indes noch eine zweite Differenz zum Nationalrat, indem er einem Einzelantrag Wicki (fdp, NW) zustimmte. Wicki hatte vorgeschlagen, die in Erfüllung der parlamentarischen Initiative Burkart (fdp, AG; Pa.lv. 17.405) gewährten Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe ebenfalls bis Ende 2024 fortzuführen.

Vier Tage später schloss sich der **Nationalrat** in beiden Punkten dem Ständerat an, wodurch das Geschäft noch in der Wintersession bereinigt werden konnte. In den **Schlussabstimmungen** stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 142 zu 46 Stimmen bei 5 Enthaltungen zu; die ablehnenden Stimmen stammten allesamt aus der SVP-Fraktion. Der Ständerat nahm das Geschäft einstimmig mit 41 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen an.<sup>8</sup>

**INITIATIVE PARLEMENTAIRE**  
DATE: 31.08.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-NR befasste sich Ende August 2022 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche **Investitionen in den Klimaschutz** vermehrt aus allgemeinen Bundesmitteln finanzieren möchte. Die Kommissionsmehrheit (14 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen) entschied, der Initiative keine Folge zu geben, da derzeit der Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative beraten werde und eine separate Vorlage zu Fragen der Finanzierung des Klimaschutzes daher nicht sinnvoll erscheine. Zudem werde der Bundesrat voraussichtlich diesen Herbst die Botschaft zum CO<sub>2</sub>-Gesetz nach 2024 vorlegen. Die Kommissionsminderheit sah in der Initiative jedoch ein geeignetes Instrument, um die Investitionen in den Klimaschutz zu stärken.<sup>9</sup>

**INITIATIVE PARLEMENTAIRE**  
DATE: 13.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 zog Bastien Girod (gp, ZH) die **parlamentarische Initiative der Grünen zu Investitionen in den Klimaschutz** zurück. Girod begründete den Rückzug mit der Tatsache, dass das Parlament in der Herbstsession 2022 das neue Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit verabschiedet hat, durch welches der Klimaschutz mehr Bundesmittel erhalten soll, was auch seine parlamentarische Initiative gefordert hatte. Girod zeigte sich überzeugt, dass das neue Gesetz auch an einer allfälligen Urnenabstimmung bestehen würde.<sup>10</sup>

---

1) AB NR, 2020, S. 1400 ff.; Bericht SPK-NR vom 14.8.20; SoZ, 16.2.20; TA, 10.3.20

2) BO CN, 1995, p. 541 ss.

3) BO CN, 1999, p. 2669.

4) BO CN, 2001, p. 693 ss.; presse du 13.6.01.

5) AB NR, 2015, S. 1971 f.; Bericht UREK-NR vom 22.6.15

6) Medienmitteilung UREK-NR vom 22.6.21; Medienmitteilung UREK-SR vom 13.8.21; Pa. Iv. UREK-NR 21.477

7) AB NR, 2021, S. 1981 ff.; Stellungnahme Bundesrat vom 17.9.21

8) AB NR 2021, S. 2354 f.; AB NR 2021, S. 2758; AB SR 2021, S. 1170 ff.; AB SR 2021, S. 1446

9) Medienmitteilung UREK-NR vom 31.8.22

10) AB NR, 2022, S. 2328