année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Sélection d'article sur la politique suisse

Dossier **Dossier: Révision totale de la loi sur le CO2**

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Bernhard, Laurent
Bovey, Audrey
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane

Citations préféré

Bernhard, Laurent; Bovey, Audrey; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane 2024. ***Sélection d'article sur la politique suisse: Dossier: Révision totale de la loi sur le CO2 , 2007 - 2021***. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 12.10.2024.

Sommaire

Volksinitiative «für ein gesundes Klima» und indirekter Gegenvorschlag (Revision CO2-Gesetz; BRG 09.067) 1
Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (Schweiz-EU) (BRG 17.073) 5
Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik (Po. 14.3571) 8
Accord de Paris sur le climat. Approbation (Paris 2015; Marrakech 2016) (MCF 16.083) 8
Réduction de la charge administrative dans les lois sur le CO2 et sur l'énergie 10
Motion verlangt Förderung CO2-neutraler Treibstoffe durch Anrechnung an Flottenregelung (Mo. 14.3837) 11
Motion verlangt weitere Befreiungsmöglichkeit von CO2-Abgabe für Unternehmen (Mo.15.3545) 12
Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020 (MCF 17.071) 13
Reconduite des allègements fiscaux de durée limitée pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants (iv. pa. 17.405) 21
Klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse in Umsetzung des Übereinkommens von Paris (Po. 19.3966) 23

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
SNB	Schweizerische Nationalbank
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
USG	Umweltschutzgesetz
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
EHS	Emissionshandelssystem
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
WWF	World Wide Fund for Nature
SSV	Schweizerischer Städteverband
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
BK	Bundeskanzlei
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
MinöStG	Mineralölsteuergesetz
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
EV	Erdöl-Vereinigung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
BNS	Banque nationale suisse
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
SSR	Société suisse de radiodiffusion
EIE	étude d'impact sur l'environnement
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
PME	petites et moyennes entreprises

USS	Union syndicale suisse
USAM	Union suisse des arts et métiers
SSP	syndicats des Services publics
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USP	Union Suisse des Paysans
WWF	World Wide Fund for Nature
UVS	Union des Villes Suisses
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
ChF	Chancellerie fédérale
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
UP	Union Pétrolière
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Volksinitiative «für ein gesundes Klima» und indirekter Gegenvorschlag (Revision CO2-Gesetz; BRG 09.067)

Politique climatique

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 11.05.2007
ANDREA MOSIMANN

Die **Volksinitiative «für ein gesundes Klima» will eine wirksame Klimapolitik** und fordert, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2020 im Vergleich zum Stand von 1990 um 30% zu reduzieren. Der Initiativtext geht damit über das von der EU ebenfalls im März angekündigte Ziel, die Klimagase bis 2020 um 20% zu reduzieren, hinaus. Konkrete Mittel, um diese Reduktion zu erreichen, sind nicht vorgegeben. Es wird lediglich festgehalten, die Ausführungsgesetzgebung solle den Schwerpunkt auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien legen. [1]

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 02.04.2008
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire fédérale « pour un climat sain » a formellement abouti début avril. Elle exige une réduction d'au moins 30% des émissions de CO2 d'ici 2020, par rapport à leur niveau de 1990. Les initiants entendent y parvenir par les énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficience énergétique et l'extension de la taxe sur les combustibles aux carburants à travers l'introduction d'une taxe générale sur le CO2. Le produit de cette taxe permettrait de financer des programmes d'assainissement des bâtiments, de recherche et de promotion des énergies renouvelables. Combattue par les partis bourgeois, l'initiative est soutenue par le PS, les Verts et le PEV, ainsi que par une trentaine d'organisations environnementales (ATE, WWF, Greenpeace, Initiative des Alpes, Pro Natura, etc.). [2]

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. [3]

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 CO2 par kilomètre d'ici 2015 (soit une consommation maximale de 5,6 litres d'essence ou 5 litres de diesel pour cent kilomètres).
On relèvera encore que le CN a rejeté deux motions du groupe UDC (Mo.08.3380; Mo.09.3677) et le CE une motion Germann (udc, SH) demandant le renoncement aux augmentations annoncées, voire la suppression pure et simple de la taxe sur les combustibles(MO. Germann, 09.3730). [4]

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 10.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national s'est saisi du message relatif à la **politique climatique suisse après 2012**. Le débat concernant le projet d'arrêté fédéral relatif à l'**initiative populaire « pour un climat sain »** a donné lieu à de vifs échanges opposant le PLR, l'UDC et le PBD, d'une part, au PS et aux Verts, de l'autre. Le groupe PDC-PEV-Verts libéraux s'est montré partagé, rejetant toutefois majoritairement l'initiative. Suivant le Conseil fédéral, les partis bourgeois ont jugé excessif l'objectif de réduction des émissions de CO2 de 30% d'ici 2020 (par rapport à 1990) prôné par les initiants, dans la mesure où il impliquerait un renchérissement sensible des carburants et des combustibles, ainsi que l'interdiction des véhicules à forte consommation. Ils ont par ailleurs mis en garde contre les conséquences économiques potentiellement graves de mesures aussi drastiques. Si le PLR et le PDC ont toutefois admis la nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, l'UDC a pour sa part émis des doutes quant à la responsabilité de l'homme dans le réchauffement climatique et dénoncé une tentative des initiants d'imposer une augmentation de la charge fiscale sous couvert de protection de l'environnement. À l'inverse, le camp rose-vert a plaidé en faveur de l'initiative, arguant de la nécessité d'une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone afin de prévenir les conséquences néfastes du réchauffement, notamment le risque accru de catastrophes naturelles dans les régions alpines. Au vote, les députés ont décidé, par 107 voix contre 76, de recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative. S'agissant du **contre-projet indirect**, une minorité UDC et PLR de la commission de l'environnement (CEATE-CN) s'est opposée à l'entrée en matière, jugeant trop contraignantes les mesures (notamment fiscales) proposées par le Conseil fédéral. L'UDC a par ailleurs déposé une proposition de renvoi intimant au gouvernement d'attendre que la communauté internationale convienne d'un objectif précis et contraignant avant de soumettre au parlement un nouveau projet de révision de la loi sur le CO2. Suivant la majorité de la CEATE-CN, les députés ont rejeté, par 117 voix contre 67, la proposition de renvoi et décidé l'entrée en matière, par 102 voix contre 80. Lors de la discussion par article, l'objectif de réduction de 20% d'ici 2020 (aligné sur l'UE) a été approuvé par 90 voix contre 87, après que des propositions visant soit à l'abaisser à 10% (UDC), soit à le relever à 40% (Verts) ont été rejetées. Sur proposition de sa commission, le plénum a décidé que la totalité des mesures de compensation devront être réalisées sur le territoire national. Il a en outre accordé au Conseil fédéral la compétence de relever l'objectif à 40% en fonction des futures conventions internationales. Dans ce cas, la part des compensations réalisées à l'étranger pourra atteindre 75% au maximum. Concernant les mesures applicables aux voitures de tourisme, les députés ont suivi la majorité de la CEATE-CN, en décidant, par 85 voix contre 81, de fixer à 150 grammes de CO2 par kilomètre (g/km) les émissions maximales autorisées pour les voitures neuves d'ici à la fin de 2015, alors que le Conseil fédéral proposait de s'aligner sur la norme européenne (130 g/km). Cet amendement vise à tenir compte de la géographie particulièrement montagneuse de la Suisse, qui exige l'usage de véhicules adaptés généralement plus gourmands en carburant. Suivant le Conseil fédéral, le plénum a approuvé la hausse de la taxe sur les combustibles fossiles à 36 francs par tonne de CO2 (contre 12 francs actuellement), rejetant par là même des propositions de minorités émanant respectivement de l'UDC et des Verts et visant l'une au statu quo et l'autre à porter la taxe à 60 francs. Les députés ont en outre autorisé le gouvernement à procéder à de nouvelles augmentations jusqu'à concurrence de 120 francs par tonne afin de hâter la réalisation des objectifs de réduction des émissions. S'il excède 60 francs par tonne, le montant de la taxe devra toutefois être soumis à l'approbation du parlement, selon une proposition de la CEATE-CN. Le produit de cette taxe demeurera par ailleurs affecté au programme fédéral d'assainissement des bâtiments. La proposition d'autoriser le gouvernement à prélever une taxe sur les

carburants dans la mesure où la réalisation de l'objectif de réduction de 20% l'exige, au titre de mesure subsidiaire, a suscité une vive confrontation gauche/droite, le PLR, l'UDC et le PBD la rejetant catégoriquement, tandis que le PS et les Verts, ainsi qu'une faible majorité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux l'ont soutenue. Suivant la majorité bourgeoise de la CEATE-CN, les députés ont biffé cette possibilité, par 108 contre 82. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la loi révisée, par 108 voix contre 78, l'UDC la rejetant unanimement et le PLR majoritairement. Les chambres ont en outre décidé de prolonger d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 29 août 2011. [5]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.03.2011
MARLÈNE GERBER

Im Berichtsjahr beriet der Ständerat als Zweitrat in einer beinahe sechsstündigen Sitzung die **Totalrevision des CO2-Gesetzes**. Diese soll der Volksinitiative „für ein gesundes Klima" als indirekter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden und die Schweizer Klimapolitik nach 2012 definieren. Die Volksinitiative setzt sich, gemessen am Wert von 1990, eine 30 prozentige Reduktion der Treibhausgasemissionen im Inland bis im Jahr 2020 zum Ziel. Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag erfolgte, beschloss der Ständerat, Nationalrat und Bundesrat folgend, mit Artikel 3 des CO2-Gesetzes ein Reduktionsziel von 20%. Der Ständerat folgte dabei einer Minderheit Diener (glp, ZH), welche beantragte, dass die Reduktion von 20% vollständig im Inland erfolgen soll. Mit diesem Entscheid folgte die kleine Kammer dem Nationalrat, welcher diesen Zusatz im Vorjahr dem bundesrätlichen Entwurf angefügt hatte. Dieser Parlamentsbeschluss hat drastische Auswirkungen auf die Stiftung Klimarappen, welche einen Grossteil ihrer Reduktionsprojekte im Ausland tätigt. Gemäss Bundesrätin Leuthard wäre eine Anrechnung von im Ausland erfolgten Emissionsreduktionen nur noch möglich, wenn der Bundesrat das Reduktionsziel erhöhen würde, wozu er – bis zu 40% – mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf berechtigt wäre. In Anbetracht der Tatsache, dass die Schweiz ihrer Reduktionsverpflichtung im Kyoto-Protokoll nur durch den zusätzlichen Kauf von ausländischen Emissionszertifikaten nachkommen konnte (vgl. den Umweltbericht des BAFU), bedeutete die beschlossene Änderung eine grosse Herausforderung für die Schweiz. Weiter schuf die kleine Kammer gewichtige Differenzen zum Nationalrat. Auf Anraten seiner Kommission und in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und der EU, stand der Ständerat dafür ein, dass die CO2-Emissionen von Personenwagen bis 2015 durchschnittlich auf 130 g/km zu verringern seien. Der Nationalrat hatte sich im Vorjahr für einen Wert von 150 g/km ausgesprochen, da nur ein solcher den topographischen Gegebenheiten in der Schweiz angemessen Rechnung tragen würde. Diskussionslos beschloss der Ständerat zudem, dass fossil-thermische Kraftwerke ihre CO2-Emissionen bedingungslos zu 70% im Inland zu kompensieren haben. Der Nationalrat hatte vorgesehen, dass der Anteil der Kompensation im Ausland von 30% auf 50% erhöht werden könnte. Die Idee war, faire Rahmenbedingungen für mögliche Investoren zu schaffen, falls sich zeigen sollte, dass für eine ausreichende Elektrizitätsversorgung nicht auf Gaskombikraftwerke verzichtet werden kann. Eine weitere Differenz wurde bei der CO2-Abgabe auf fossile Treibstoffe geschaffen, welche der Nationalrat im Vorjahr vollständig aus dem Gesetzesentwurf streichen wollte. Im Ständerat setzte sich mit 21 zu 16 Stimmen erneut eine links-grüne Kommissionsminderheit durch, die sich dem Bundesrat anschliessen wollte. Gemäss bundesrätlichem Entwurf könnte eine solche Abgabe zu einem Satz von höchstens CHF 120 pro Tonne CO2 erhoben werden, sofern sie sich zur Erreichung des Reduktionsziels notwendig zeigen werde. Bezüglich CO2-Abgabe auf Brennstoffen setzte sich ein Einzelantrag Hess (fdp, OW) durch. Dieser will die Brennstoffabgabe bei CHF 36 pro Tonne CO2 belassen, was 9 Rappen pro Liter Heizöl entspricht. Diese Abgabe könnte jedoch vom Bundesrat, in Abhängigkeit des Zielerreichungsgrades auf CHF 120 pro Tonne erhöht werden. Chancenlos blieb ein Minderheitsantrag, welcher eine anfängliche Abgabenhöhe von CHF 90 pro Tonne und eine mögliche Erhöhung bis auf CHF 180 vorsah. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den revidierten Gesetzesentwurf mit 28 zu 6 Stimmen an. Zusätzlich beschloss das Parlament eine Fristverlängerung der Behandlung der Volksinitiative „für ein gesundes Klima". Diese erstreckt sich neu bis zum 29.8.12. [6]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.09.2011
LAURENT BERNHARD

Le **programme national d'assainissement des bâtiments** a rencontré un franc succès auprès de la population. En 2010, la Confédération et les cantons ont reçu près de 30'000 demandes de subventions, soit le double de ce qu'ils avaient prévu. Les quelque 26'000 demandes qui ont été acceptées ont occasionné un coût de 204 millions de francs, dépassant ainsi les 133 millions de francs disponibles par an. Par conséquent, une partie des subventions prévues pour 2011 a dû être entamée. En outre, le comité du programme a décidé d'adapter les critères d'octroi des aides financières. A partir d'avril 2012, le montant minimal de subvention sera porté de 1000 à 3000 francs, alors que le coup de pouce destiné à remplacer les fenêtres diminuera de 70 à 40 francs par mètre carré. Dans le cadre de la révision de la loi sur le CO2, les deux chambres fédérales ont décidé d'augmenter le montant maximal destiné à la rénovation énergétique des bâtiments, dont les moyens financiers proviennent de la taxe CO2 sur les combustibles, de 200 à 300 millions de francs. [7]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.12.2011
LAURENT BERNHARD

Au sujet des modalités de compensation des émissions de CO2 au cas où des centrales thermiques à combustibles fossiles seraient construites, le Conseil national a créé, lors de la session d'automne, une différence par rapport au Conseil des Etats dans le cadre de la **révision de la loi sur le CO2**. Une majorité des sénateurs avaient exigé qu'au moins 70% des émissions soient compensées en Suisse. A la demande d'une minorité composée de membres des groupes de l'UDC et du PLR, la chambre du peuple s'est prononcée, par 94 voix contre 92, en faveur d'un taux de 50%. Sur proposition de sa commission, le Conseil national a en outre introduit une clause permettant au gouvernement d'abaisser ce taux à 20% si des centrales nucléaires devaient être débranchées du réseau avant 2020 et que leur absence mettait en péril la sécurité d'approvisionnement en électricité. La nouvelle donne en matière de politique énergétique a pesé sur la décision des conseilleurs nationaux d'assouplir ces dispositions. En décembre, le Conseil des Etats a décidé de se rallier à la position du Conseil national. [8]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 23.12.2011
MARLÈNE GERBER

In der Herbstsession gelangte die Vorlage zur **Differenzbereinigung** in den Nationalrat. Nachdem er seinen Entscheid im Vorjahr im Rahmen des indirekten Gegenvorschlages zur Offroader-Initiative bereits auf einen durchschnittlichen CO2-Ausstoss von 130 g/km für Personenwagen revidiert hatte, war der Anschluss an den Ständerat in diesem Falle nur noch Formsache. Auf Anraten seiner Kommission, welche den Entscheid mit 15 zu 11 Stimmen gefällt hatte, hielt der Nationalrat an seiner Position zur Streichung der subsidiären Abgabe auf fossile Treibstoffe fest. Franziska Teuscher (gp, BE), die Sprecherin des zurückgezogenen Minderheitsantrages, der Zustimmung zum Ständerat gefordert hätte, kündigte jedoch an, die CO2-Abgabe mit einem parlamentarischen Vorstoss wieder einzubringen, sollte sich abzeichnen, dass die im Gesetz enthaltenen Massnahmen zur Erreichung des Reduktionsziels nicht ausreichen würden. Der zentrale Grund für den Rückzug des links-grünen Minderheitsantrages – wie auch eines weiteren Minderheitsantrages Jans (sp, BS) – war die Befürchtung, dass das Gesetz in der Schlussabstimmung wegen Opposition von SVP und FDP versenkt würde. Dies wiederum irritierte Vertreter der FDP; sie bezeichneten die gewählte Taktik als unehrlich, da einerseits am starren Inlandziel festgehalten würde, jedoch eine Massnahme, welche zu dessen Erreichung zentral wäre, somit aus dem Gesetz gestrichen würde. Des Weiteren verblieb die Differenz zum Ständerat betreffend Kompensation von CO2-Emissionen durch fossil-thermische Kraftwerke. Mit einer knappen rechts-bürgerlichen Mehrheit von 94 zu 92 Stimmen beschloss der Nationalrat, hier weiterhin dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen, der eine Kompensation im Ausland von bis zu 50% der Emissionen erlaubt. Der Nationalrat führte auf Antrag einer Kommissionsmehrheit eine weitere Differenz ein: Sollten sich Volk und Parlament für einen Atomausstieg bis 2020 aussprechen, sollte die Möglichkeit erhalten bleiben, die im Ausland vorgenommene CO2-Reduktion sogar auf 80% zu erhöhen. In der Wintersession hatte der neu zusammengesetzte Ständerat zuerst über einen Rückweisungsantrag Freitag (fdp, GL) zu beschliessen. Der Antragssteller vertrat die Ansicht, dass das CO2-Gesetz stärker an das neue Umfeld der aufgekommenen Atomausstiegsdebatte angepasst werden müsse. Der Antrag blieb mit 30 zu 8 Stimmen jedoch chancenlos. Danach stimmte der Ständerat der Möglichkeit zur Auslandkompensation von fossil-thermischen Kraftwerken zu, sprach sich jedoch für die Streichung des vom Nationalrat in der Herbstsession eingeführten Zusatzes aus. Auch bei der CO2-Abgabe auf Treibstoffe stimmte der Ständerat der grossen Kammer zu. Ausschlaggebend dafür war die Befürchtung, dass gegen eine Treibstoffabgabe das Referendum ergriffen werden könnte. Der Nationalrat sah stattdessen einen Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe bis maximal 5 Rappen

vor, womit sich auch der Ständerat einverstanden zeigte. Die letzte verbleibende Differenz löste der Nationalrat in der Wintersession indem er sich, wie auch der Ständerat, dafür aussprach, dass Erträge aus Sanktionen bei Nichteinhaltung der CO2-Grenzwerte von Neuwagen dem Infrastrukturfonds und nicht, wie vom Nationalrat gefordert, der Bevölkerung zukommen sollen. Somit erübrigte sich die Tagung einer Einigungskonferenz und das Geschäft gelangte noch an der letzten Sitzung der Wintersession zur Schlussabstimmung. Im Ständerat passierte das Gesetz mit 34 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen, im Nationalrat sprachen sich 130 zu 61 für den Entwurf aus. Abgelehnt wurde das Geschäft von der beinahe geschlossenen SVP, sowie von einigen Vertretern der FDP und einem BDP-Nationalrat. Die Referendumsdrohung, welche Ende August von Seiten der Wirtschaft wegen der vom Parlament beschlossenen 20-prozentigen Inlandreduktion laut wurde, schien sich Ende Jahr zu verflüchtigen. Economiesuisse begründete diese Wendung damit, dass im Falle vom Anschluss Schweizer Firmen an das europäische Emissionshandelssystems (ETS) anrechenbare Reduktionen weiterhin auch im Ausland möglich sein würden. Diese Interpretation wurde durch das BAFU gestützt. [9]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.03.2012
MARLÈNE GERBER

Nach zweimaliger Fristverlängerung hatte der Ständerat im Frühjahr des Berichtsjahres seine **Empfehlung zur Volksinitiative „Für ein gesundes Klima"** (Klima-Initiative) abzugeben. Dabei folgte er dem 2010 gefällten Entscheid des Nationalrates und beschloss, das Volksanliegen, das sich zum Ziel setzt, den CO2-Ausstoss bis zum Jahre 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren, dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen. Der Ständerat fasste seinen Beschluss basierend auf der im Dezember des Vorjahres verabschiedeten Revision des CO2-Gesetzes, welche als indirekter Gegenvorschlag zur Initiative ausgearbeitet wurde und die Schweiz dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 zu senken. In der Schlussabstimmung wurde die Beschlussfassung vom Nationalrat mit 122 zu 73 und vom Ständerat mit knapper Zweidrittelmehrheit bestätigt. Kurz nach dem ständerätlichen Nein zur Klima-Initiative verstrich die Referendumsfrist zur Revision des CO2-Gesetzes, trotz anfänglicher Drohung von Seiten der Wirtschaftsverbände unbenutzt. Grund dafür war die bereits im Vorjahr in Aussicht gestellte Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems mit demjenigen der EU, wobei Unternehmen innerhalb eines Systems ermächtigt sind, ihre Emissionsrechte zu handeln. Die entsprechenden Verhandlungen Schweiz-EU gingen im Berichtsjahr erfolgreich in die dritte Runde. Kurz vor Ende der Referendumsfrist hatte sich das Initiativkomitee mit dem revidierten Gesetz zufrieden gezeigt und den bedingten Rückzug der Volksinitiative „Für ein gesundes Klima" bekannt gegeben, welcher mit Ablauf der Referendumsfrist rechtskräftig wurde. Volk und Stände werden somit nicht über das im Jahr 2008 zustande gekommene Volksanliegen abstimmen. [10]

Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (Schweiz-EU) (BRG 17.073)

Politique climatique

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 21.12.2010
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, les ministres de l'environnement des vingt-sept Etats membres de l'UE ont autorisé la Commission européenne à entamer des négociations avec la Suisse afin de **coordonner les systèmes européen et suisse de droits d'émission** de gaz à effet de serre. Du côté suisse, le Conseil fédéral s'était prononcé en faveur du rattachement du système suisse au système européen l'année précédente et avait adopté un mandat de négociations en ce sens. Cette coopération recèle des enjeux essentiellement économiques, dans la mesure elle doit garantir que les entreprises suisses et européennes à forte consommation énergétique soient soumises à des conditions identiques, notamment en matière d'échange de quotas d'émission, afin d'éviter toute distorsion de la concurrence. [11]

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 08.03.2011
MARLÈNE GERBER

Im März führte die Schweiz die ersten formellen **Verhandlungen mit der EU zur Verknüpfung der CO2-Emissionshandelssysteme**. Dabei soll ein Abkommen erarbeitet werden, welches die gegenseitige Anerkennung der Emissionsrechte sowohl bei Emissionen von fest installierten Anlagen wie Fabriken als auch im internationalen Luftverkehr garantieren würde. Der Schweiz würde sich somit ein grösserer Markt zum Emissionshandel eröffnen, was auch mehr Flexibilität bei der Erfüllung ihrer Emissionsziele bedeuten würde. Die Grundlagen zur Anpassung des schweizerischen an das europäische System wurden mit der Revision des CO2-Gesetzes geschaffen. [12]

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 12.12.2013
MARLÈNE GERBER

2013 fand die vierte und fünfte Verhandlungsrunde zwischen der Schweiz und der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme** (EHS) statt. Innerhalb der EHS können Emissionsrechte, die betroffene Unternehmen pro ausgestossene Tonne CO2 erlangen müssen, gehandelt werden. Die Verknüpfung beider EHS würde Schweizer Unternehmern einen bedeutend grösseren Markt zum An- und Verkauf solcher Emissionsrechte eröffnen. Da im EU-Rat und -Parlament der Entscheid über eine Ausdehnung des EU-EHS von stationären Industrieanlagen auf den Luftverkehr im Berichtsjahr noch ausstand, konnten die Verhandlungen Ende Jahr noch nicht abgeschlossen werden. Ferner publizierte das BAFU als Vollzugsbehörde 2013 zwei Mitteilungen an Unternehmen zur Teilnahme am Schweizerischen Emissionshandelssystem, resp. zur Umsetzung der Abgabebefreiung ohne Teilnahme am EHS. [13]

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 25.01.2016
MARLÈNE GERBER

Im Januar 2016 gab das BAFU bekannt, dass die längeren Verhandlungen mit der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Explizit begrüsst wurde dies von Seiten der Wirtschaft, der die Verknüpfung eine Vergrösserung des CO2-Marktes ermöglicht und die sich dadurch mehr Liquidität und eine stabilere Preisbildung erhofft. Kritisch äusserte sich der WWF, der für die Schweiz eine Preissenkung an das Niveau der EU erwartet. Deswegen lohne es sich für Unternehmen in Zukunft noch weniger, Geld für klimaschonende Techniken auszugeben, da die dadurch freiwerdenden Emissionsrechte durch die Verknüpfung an Wert verlieren würden. Im September desselben Jahres gab der Bundesrat zusammen mit zwei weiteren Klima-Vorlagen die Genehmigung dieses Abkommens in die Vernehmlassung. Ebenfalls in das Schweizer Emissionshandelssystem eingeschlossen werden sollen – analog zum europäischen EHS – die Betreiber von Luftfahrzeugen. Sofern sie innerhalb der Schweiz fliegen oder von der Schweiz aus eine Destination in der EU ansteuern, müssten diese in Zukunft ihre Emissionen mit Emissionshandelsrechten decken können. [14]

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO2 et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faîtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.
Le projet de couplage a rencontré un large soutien - tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faîtières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le

principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.
Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. [15]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.12.2017
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a soumis son **message concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en oeuvre**. Actuellement, le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de la Suisse ne permet qu'à 54 installations à fort taux d'émission de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre à moindres frais. De plus, le marché suisse du CO2 n'apporte qu'une contribution limitée à la réduction des émissions. L'accord avec l'Union européenne vise à ce que les entreprises suisses puissent accéder au marché européen et qu'elles profitent à long terme de coûts marginaux plus bas pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à la reconnaissance mutuelle des droits d'émissions suisses et européens, les exploitants des installations tenus de participer au SEQE suisse ou au SEQE européen, pourront utiliser les droits d'émission des deux systèmes pour couvrir leurs émissions. Afin de permettre la compatibilité des systèmes, les émissions de l'aviation civile et des centrales à combustibles fossiles seront incluses dans le SEQE suisse. Pour ce faire, la loi sur le CO2 devra être modifiée pour se conformer aux obligations issues de l'accord. L'accord soumis à approbation présente les principaux aspects techniques garantissant des droits équivalents et la sécurité des systèmes. Un comité mixte composé de représentants suisses et européens gérera et développera ultérieurement l'accord. En cas de différend, les parties pourront recourir à la Cour permanente d'arbitrage. L'accord pourra être dénoncé sous réserve d'un délai de préavis de six mois. [16]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.02.2018
DIANE PORCELLANA

Par 14 voix contre 7 et 2 abstentions, la CEATE-CN est **entrée en matière sur le projet sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission** entre la Suisse et l'UE. Elle refuse l'idée que la ratification n'ait lieu qu'une fois que les droits d'émission auront atteint un prix de 30 euros par tonne de CO2. Elle propose d'introduire une disposition visant à ce que le transport aérien ne soit pas doublement soumis à des exigences concernant la réduction des émissions. Si l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) introduit une obligation de compensation applicable aux vols internationaux, une nouvelle charge s'ajouterait à celle pour les vols au sein de l'EEE prévue dans l'accord. En cas de double charge, le Conseil fédéral, devrait, selon elle, réévaluer la situation dans un projet. [17]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 03.12.2018
DIANE PORCELLANA

Le Conseil national s'est penché sur le **projet de couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission**, en amont du traitement de la révision totale de la loi sur le CO2. Par 123 voix contre 58, il soutient la proposition de la majorité de la CEATE-CN, pour que les exploitants d'aéronefs ne soient pas doublement soumis à des systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le groupe UDC ne croit pas au système européen, trop régional, mais plutôt au système de réduction et de compensation des émissions de CO2 développé par l'OACI, regroupant un plus grand nombre de pays. La disposition modifiée par la majorité de la commission relative au remboursement de la taxe sur le CO2 aux centrales thermiques à combustibles fossiles est approuvée de justesse, par 92 voix contre 91. Elle a reçu le soutien des Verts, du PS, du PDC et du PBD. Pour l'article 19, le groupe UDC et les libéraux-radicaux ont voté pour les propositions de minorité. Elles voulaient une extension des critères de détermination du volume de droits d'émission attribué à une entreprise et biffer la disposition permettant au Conseil fédéral de réduire la quantité de droits d'émission. Les propositions de la majorité ont été acceptées par 93 voix contre 90, et 93 voix contre 91, laissant les groupes bourgeois sur la touche. La première lecture s'achève avec le vote sur l'ensemble, le projet modifié est avalisé par 116 voix contre 68 et 1 abstention. C'est au Conseil des Etats de statuer à présent. [18]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.03.2019
DIANE PORCELLANA

Sans opposition et par 1 abstention, la CEATE-CE a approuvé le projet de **couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission**. Toutes les modifications apportées par le Conseil national ont été validées par le Conseil des Etats à l'unanimité. En vote final, le projet a été adopté au Conseil national par 118 voix contre 78, et au Conseil des Etats par 43 voix et 1 abstention. Le couplage des systèmes d'échange de quotas entrera en vigueur le 1er janvier 2020, si aucun référendum n'est demandé. [19]

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 01.01.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Januar 2020 trat das Abkommen über die **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** der Schweiz und der EU in Kraft. Die Verknüpfung ermöglicht Unternehmen im Schweizer EHS den Handel mit Emissionsrechten im grösseren EU-Emissionsmarkt. Neu werden in der Schweiz, wie bereits in der EU, auch Emissionen der Zivilluftfahrt in das EHS einbezogen. Die Verknüpfung der beiden Systeme war die weltweit erste EHS-Verknüpfung zwischen Staaten. [20]

Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik (Po. 14.3571)

Politique climatique

POSTULAT
DATE: 25.11.2014
MARLÈNE GERBER

Mit Hilfe eines Postulats wollte der freisinnige Ständerat Felix Gutzwiller (fdp, ZH) die **Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik** schaffen. Um griffige Klimaziele bis 2030 zu erarbeiten - eine Aufgabe, der sich die Verwaltung im Auftrag des Bundesrates gegenwärtig widmet - sei eine gute Entscheidungsgrundlage zwingend. Des Weiteren habe der Bericht in Erfüllung des Postulats Girod (gp, ZH) gezeigt, dass die Energiestrategie 2050 alleine nicht ausreiche, um das globale Ziel der maximalen Erderwärmung um 2 Grad zu erreichen. Demzufolge müsste auch in weiteren, treibhausgasrelevanten Sektoren wie etwa der Abfallbewirtschaftung, der Landwirtschaft oder im Luftverkehr aufgezeigt werden, wie diese Ziele erreicht werden könnten, so der Initiant. In seiner befürwortenden Stellungnahme bekräftigte der Bundesrat sein Vorhaben, im Rahmen der anstehenden Arbeiten zur Klimagesetzgebung nach 2020 sektorbasiert verschiedene Optionen zur Verringerung des Treibhausgasausstosses prüfen zu wollen. Der Ständerat überwies das Anliegen in der Wintersession diskussionslos. [21]

POSTULAT
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat schrieb im Herbst 2019 das von Felix Gutzwiller (fdp, ZH) eingereichte Postulat «**Grundlagen für eine faktenbasierte Klimapolitik**» im Rahmen der Debatten zum CO2-Gesetz ab. [22]

Accord de Paris sur le climat. Approbation (Paris 2015; Marrakech 2016) (MCF 16.083)

Politique étrangère

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 12.12.2015
AUDREY BOVEY

Le 21 décembre 2016, le Conseil fédéral a soumis au Parlement un projet d'arrêté fédéral relatif à **l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat**, conclu le 12 décembre 2015 par la communauté internationale. Selon les termes du message du Conseil fédéral, l'arrêté en question a pour but de "créer les conditions favorables à la ratification de l'Accord de Paris sur le climat", exigeant notamment la transposition des objectifs énoncés dans la capitale française à l'échelle nationale et, donc, une profonde modification de la loi sur le CO2.
En novembre 2016 s'est tenue, à Marrakech, la première Conférence des Parties à l'Accord de Paris, lors de laquelle le délai pour l'élaboration des directives de mise en oeuvre dudit accord a notamment été fixé à 2018. Présente au Maroc en qualité d'observatrice, la Suisse est désormais tenue de ratifier l'Accord de Paris, afin de pouvoir prendre part de manière active aux négociations futures.
Le Conseil national se prononcera le premier sur ce projet fédéral, lors de la session parlementaire de printemps 2017. La majorité de la CEATE-CN s'est quant à elle déjà prononcée en faveur de l'entrée en matière et de l'adhésion.
En lien avec ce dossier, l'élue verte vaudoise Adèle Thorens a dénoncé, dans les

colonnes de la Tribune de Genève, le manque de cohérence entre les efforts qui seront imposés aux entreprises et aux citoyens, dans le cadre de la mise en oeuvre de l'Accord de Paris, et la politique de la BNS qui, pour sa part, maintient ses investissements dans les énergies fossiles. [23]

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO2. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faîtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.
Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faîtières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO2 sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.
Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faîtières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris. [24]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 02.03.2017
MARLÈNE GERBER

In der **nationalrätlichen Debatte** zur Ratifizierung des Klima-Übereinkommens von Paris war man sich in erster Linie uneinig über die Höhe des für die Schweiz geltenden Reduktionsziels bis 2030; die Genehmigung des Abkommens als solches stiess lediglich bei der SVP-Fraktion auf Widerstand. Ein von dieser Seite initiierter Minderheitsantrag auf Nicht-Eintreten fand keine einzige Stimme ausserhalb der eigenen Fraktion und scheiterte mit 60 zu 130 Stimmen bei 3 Enthaltungen aus den eigenen Reihen. Ein ähnliches Bild hatte sich bereits in der Vernehmlassung vom Vorjahr gezeigt: 95% der 246 eingegangenen Stellungnahmen, darunter auch die gewichtigen Wirtschaftsverbände und alle Parteien mit Ausnahme der SVP, befürworteten die Ratifizierung des Übereinkommens. Bezüglich des Gesamtreduktionsziels von 50% bis 2030 im Vergleich zu 1990 zeigte man sich jedoch sowohl von linker als auch von rechter Seite unzufrieden. Während dies den einen zu wenig weit ging, verurteilten die anderen die Zielsetzung als zu ambitioniert. In der UREK-NR fand sich denn auch eine breite, aus FDP- und SVP-Vertretern zusammengesetzte Kommissionsminderheit, die für die Herabsetzung des Reduktionsziels von 50% auf 40% plädierte. Aufgrund fehlender Unterstützung aus anderen Fraktionen – sowie durch Uneinigkeit innerhalb der FDP-Fraktion – fand dieses Anliegen im Nationalrat mit 87 zu 104 Stimmen bei 2 Enthaltungen jedoch keine Mehrheit. Ein Minderheitsantrag Fricker (AG, gp), der ein Reduktionsziel von 60% angestrebt hätte, wurde während der Debatte zugunsten des sich abzeichnenden Kompromissvorschlags von 50% zurückgezogen. Dennoch änderte der Nationalrat die bundesrätliche Botschaft in einem Punkt: Basierend auf einem Mehrheitsantrag der Kommission vertagte er den Entscheid über das Verhältnis der im In- und Ausland zu leistenden Reduktionsanteile bewusst auf die anstehende Debatte zur Totalrevision des CO2-Geseztes. [25]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.06.2017
MARLÈNE GERBER

Der **Ständerat** äusserte sich in der Sommersession 2017 mit Weitsicht zur Ratifizierung des Pariser Klimaübereinkommens und dies nicht nur, indem diverse Redner auf die bereits sichtbaren Folgen des Klimawandels im Alpenland Schweiz verwiesen – so etwa auf schmelzende Gletscher und zunehmende Hangrutsche –, sondern auch, indem er über den eigenen Tellerrand hinaus zu Reaktionen aus dem Ausland blickte. So etwa kritisierte Beat Vonlanthen (cvp, FR), den „himmelschreienden Trump-Entscheid" der vorangegangenen Woche, aus dem Pariser Klimaübereinkommen auszusteigen. Auch viele grosse Unternehmen würden diesen Entscheid bedauern, fügte Raphaël Comte (fdp, NE) daraufhin an und liess es sich nicht nehmen, den französischen Präsidenten Emmanuel Macron zu zitieren: „Make our planet great again". Klar aussichtslos blieb in der Kantonskammer ein Minderheitsantrag von Seiten der SVP mit der Forderung nach einem Reduktionsziel von 30% statt 50% mit 5 zu 38 Stimmen bei einer Enthaltung. Damit genehmigte der Ständerat die nationalrätliche Version ohne Änderung, womit das Geschäft noch in derselben Session in die Schlussabstimmung gelangte und dort den Nationalrat mit 126 zu 63 Stimmen (5 Enthaltungen) und den Ständerat mit 40 zu 3 Stimmen (1 Enthaltung) passierte. [26]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 05.10.2017
DIANE PORCELLANA

Aucun référendum n'a été déposé contre l'arrêté fédéral relatif à l'approbation de l'Accord de Paris. Le Conseil fédéral peut dès lors ratifier l'accord. Ainsi, la Suisse pourra prendre part de manière active aux futures négociations. [27]

Réduction de la charge administrative dans les lois sur le CO2 et sur l'énergie

Gestion de la qualité de l'air

MOTION
DATE: 15.03.2016
DIANE PORCELLANA

Le groupe libéral-radical appelle, par le biais d'une motion, à **une réduction de la charge administrative dans les lois sur le CO2 et sur l'énergie**. Il confie comme mission, à l'OFEV et à l'OFEN, l'harmonisation et la simplification de la mise en œuvre des outils permettant aux entreprises d'échapper à la taxe sur le CO2 et au supplément réseau. Le Conseil fédéral devra éliminer les écarts dus aux différences entre les périmètres systèmes et entre les modalités détaillées de mise en œuvre des deux lois. Actuellement, les entreprises peuvent éviter d'être taxées en mobilisant trois instruments (les droits d'émission et les deux types de conventions d'objectifs) relevant de textes différents. Par conséquent, il existe pour chaque entreprise neuf dispositifs possibles. Selon la loi concernée, les textes d'exécution des conventions d'objectifs divergent au niveau des périmètres systèmes, des périodes d'exemption, des bases de justification, des systèmes d'objectifs, des procédures de surveillance et des services compétents. Pour contenir cette bureaucratie, il faudrait remplacer les modalités détaillées par des objectifs clairs.
Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion. Il se déclare disposé à procéder à des simplifications. Il vise l'harmonisation de la mise en œuvre des modèles cantonaux pour les grands consommateurs. Le Conseil national a suivi l'avis du Conseil fédéral, sans discussion.
La CEATE-CE propose à l'unanimité à son conseil d'adopter la motion. Celui-ci soutient la position de la commission. Ainsi, le Conseil fédéral est chargé de faire en sorte que, après 2020, les conditions régissant l'application des conventions d'objectifs soient simplifiées et harmonisées dans le cadre de la législation sur le CO2 et sur l'énergie. [28]

MOTION
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Winter 2018 respektive im Herbst 2019 schrieben die Räte die Motion der FDP-Liberalen mit dem Titel «**Bürokratieabbau in der CO2- und Energiegesetzgebung. Einheitliche Rahmenbedingungen für den Vollzug von Zielvereinbarungen**» ab. Dies geschah im Rahmen der Beratungen über das CO2-Gesetz. [29]

Motion verlangt Förderung CO2-neutraler Treibstoffe durch Anrechnung an Flottenregelung (Mo. 14.3837)

Gestion de la qualité de l'air

MOTION
DATE: 16.06.2016
MARLÈNE GERBER

Eine Motion Böhni (glp, TG), nach Ausscheiden des Motionärs aus dem Rat übernommen von Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), beabsichtigt die **Förderung synthetischer, CO2-neutraler und in der Schweiz hergestellter Treibstoffe**, indem Betreibern, Importeuren und Herstellern solcher Fahrzeuge die geringeren CO2-Emissionswerte im Rahmen der Flottenregelung angerechnet werden sollen. Der Bundesrat befürwortete das Anliegen zwar in seiner Stossrichtung, empfahl aber dennoch dessen Ablehnung. Der Zeitpunkt für eine solche Regelung sei verfrüht, da sich diese Technologien noch in der Entwicklungsphase befänden. Darüber hinaus sei eine Anrechnung an die CO2-Emissionsvorschriften bereits in Abklärung, jedoch seien hier im Moment noch verschiedenste Fragen offen, weswegen man die laufenden Arbeiten abwarten wolle. Mit 162 zu 22 Stimmen, letztere beinahe ausschliesslich aus der CVP/EVP-Fraktion stammend, gab sich der Nationalrat im Sommer 2016 jedoch selten geeint und nahm das Anliegen als Erstrat an, um – gemäss Martin Bäumle – ein Signal an Bundesrat und Verwaltung zu senden. [30]

MOTION
DATE: 08.03.2017
MARLÈNE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO2-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO2-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO2-Emissionsvorschriften für Personenwagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an. [31]

MOTION
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine überwiesene Motion von Thomas Böhni (glp, TG), welche verlangte, **synthetische, CO2-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**, wurde im Rahmen der Botschaft des Bundesrates zur Revision des CO2-Gesetzes zur Abschreibung beantragt. Der Bundesrat erachtete die Motion als erfüllt, indem er im CO2-Gesetz vorschlug, dass sich Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die nachweislich aus erneuerbarer Elektrizität hergestellte Treibstoffe in Verkehr bringen, die daraus entstehenden Emissionsverminderungen an ihre durchschnittlichen Emissionen anrechnen lassen können. Aus handelsrechtlichen Gründen schlug der Bundesrat vor, dass die Anrechnung auch für im Ausland hergestellte Treibstoffe möglich ist. [32]

Motion verlangt weitere Befreiungsmöglichkeit von CO2-Abgabe für Unternehmen (Mo.15.3545)

Politique climatique

MOTION
DATE: 21.09.2016
MARLÈNE GERBER

Gemäss CO2-Gesetz und dessen Verordnung sind Unternehmen bei Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von Brennstoffen zu einer CO2-Abgabe verpflichtet. Im Anhang 7 zur CO2-Verordnung definiert der Bundesrat Wirtschaftszweige, deren Unternehmen sich unter bestimmten Voraussetzungen von der Abgabe befreien können – dies unter der Bedingung, dass sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 in einem bestimmten Umfang reduzieren und die Fortschritte in einem jährlichen Bericht festhalten. Die geltenden Bestimmungen sehen ferner vor, dass nur Unternehmen, die gemäss aktuellen Zahlen pro Jahr Treibhausgase im Umfang von mehr als 100 Tonnen CO2-Äquivalent ausstossen, eine solche Vereinbarung abschliessen können. Unter dem Titel "Bürokratieabbau" verlangt eine von der FDP-Fraktion eingereichte Motion nun, Unternehmen die **Befreiung von der CO2-Abgabepflicht** zu erleichtern. Konkret soll der Anhang 7 mit der Definition der notwendigen Tätigkeiten zur Abgabebefreiung gestrichen werden; stattdessen sollen sämtliche produzierende Branchen aus Industrie und Gewerbe sowie auch gewisse Dienstleistungserbringer, namentlich Hotelbetriebe, zur Befreiung von der Abgabe ermächtigt werden. Darüber hinaus soll es auch KMU erleichtert werden, Vereinbarungen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen abzuschliessen und sich so von der CO2-Abgabe zu befreien. Als Begründung fügten die Motionäre zum einen Wettbewerbsnachteile für Schweizer Unternehmen an, da Unternehmen in umliegenden Ländern keine CO2-Abgabe zu entrichten hätten. Zum anderen sei der Abschluss solcher Vereinbarungen wesentlich zielführender im Hinblick auf die Verringerung von Treibhausgasemissionen als das Bezahlen der CO2-Abgabe.
In seiner Antwort stellte sich der Bundesrat gegen die Motion. Man hätte sich während den Beratungen zum CO2-Gesetz in den Jahren 2010 und 2011 gegen eine flächendeckende Abgabebefreiung ausgesprochen und die Befreiungsmöglichkeit als flankierende Massnahme für energieintensive Unternehmen eingeführt; eine Abkehr von dieser Regelung bedürfte folglich einer Gesetzesanpassung. Ebenfalls abgelehnt worden sei damals der Vorschlag, dass die Nettobelastung aus der CO2-Abgabe nach Abzug der Rückverteilung ausschlaggebend für die Berechtigung zur Abgabebefreiung sein soll. Dies fordern die Motionäre anstelle der in Anhang 7 geregelten Tätigkeiten. Nicht zuletzt betonte der Bundesrat, dass gerade die von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Regelung den Bürokratieaufwand noch erhöhen würde, da mit zusätzlichen Zielvereinbarungen zu rechnen sei, die es zu prüfen gälte. Bei positivem Bescheid müssten zudem die daraus resultierenden Verpflichtungen überwacht und bei Erfüllung die Abgabe zurückerstattet werden. Mit Stichentscheid der Präsidentin Markwalder (fdp, BE) nahm der Nationalrat in der Herbstsession 2016 das Anliegen als Erstrat mit kleinstmöglicher Mehrheit an. Für die Motion stimmten die geschlossenen Fraktionen der FDP und SVP. [33]

MOTION
DATE: 13.06.2017
MARLÈNE GERBER

Da sich der Nationalrat im September 2016 für eine Motion der FDP.Liberalen ausgesprochen hatte, die allen Unternehmen die **Befreiung von der CO2-Abgabepflicht** im Austausch zum Abschluss einer CO2-Reduktionsvereinbarung erlauben will, machte der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch, dem Zweitrat die Abänderung der Motion zu beantragen. Diese sah im Wesentlichen eine generelle Befreiungsmöglichkeit für alle Unternehmen aus Wirtschaftszweigen vor, die mit der CO2-Abgabe belastet sind; dies jedoch nur „unter Wahrung der Verhältnismässigkeit". Darüber hinaus soll diese Änderung nicht auf dem Verordnungsweg erfolgen, sondern über die geplanten Gesetzesänderungen im Rahmen der Klimapolitik nach 2020. Bundesrätin Leuthard betonte im Ständerat, dass die OECD das in der Schweiz geltende Befreiungssystem im November 2015 als ineffizient und verzerrend kritisiert hatte. Dies verlange nach einer Einschränkung der Befreiungsmöglichkeiten – entsprechend sei das vom Bundesrat vorgeschlagene Verhältnismässigkeitsprinzip in diesem Sinne zu verstehen. Sowohl der Ständerat in der Frühjahrssession 2017 als auch der Nationalrat in der darauf folgenden Sommersession nahmen den so abgeänderten Vorstoss diskussionslos an. Beide Kammern taten dies auf einstimmiges Anraten ihrer vorberatenden Kommissionen. [34]

MOTION
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die überwiesene Motion der FDP-Liberale Fraktion «**Bürokratieabbau. Allen Unternehmen die Befreiung von der CO2-Abgabe ermöglichen**» wurde im September 2019 im Rahmen der Beratungen zur Revision des CO2-Gesetzes von beiden Räten abgeschrieben. [35]

Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020 (MCF 17.071)

Politique climatique

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le projet de révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020 a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faîtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.
La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO2 perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faîtières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO2. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO2 au fond de technologie est refusée par les organisations de protection de l'environnement et par la majorité des cantons. [36]

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. [37]

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 C02** 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 répercuteront sur l'économie et la population. Les entreprises seraient déjà exemplaires en matière de réduction des émissions de C02. 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. [38]

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. [39]

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 préférait 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. [40]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 12.02.2019
DIANE PORCELLANA

La **CEATE-CE a adopté le projet de révision totale de la loi sur le CO2**, sans opposition. Elle approuve l'objectif du Conseil fédéral de réduire de moitié par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que de fixer à 60% la part minimale de la réduction à réaliser en Suisse. Elle s'est ainsi distancée du choix du Conseil national, à savoir de biffer l'objectif national. Elle souhaite, entre autres, inscrire explicitement dans le droit interne les objectifs de l'Accord de Paris.
Elle propose également d'introduire une taxe d'incitation sur les billets d'avion entre 30 et 120 francs, dont les passagers en transit ou en transfert seront exemptés. Pour les vols intra-européens, la taxe serait de 30 francs. Une taxe plus élevée est prévue pour les vols long-courriers. Ce serait au Conseil fédéral de prévoir le montant de la fourchette en fonction de la classe de transport et de la distance parcourue. Il faudra éviter que les passagers se tournent vers les aéroports étrangers pour contourner la taxe.
De plus, la commission suggère de créer un Fonds pour le climat alimenté par le produit de la mise aux enchères de droits d'émission, les recettes provenant des sanctions, une part du produit de la taxe sur le CO2 et du produit de la taxe sur les billets d'avion. L'objectif du fonds est de financer des mesures de réduction à long terme des émissions de CO2 des bâtiments, de réduire la consommation d'électricité pendant l'hiver, de supporter des mesures visant à éviter les dommages résultant du changement climatique. Les cantons et les communes pourront bénéficier de ce fonds, à hauteur de 25 millions par an, pour des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
Dans le secteur des bâtiments, la commission recommande l'introduction d'une limitation d'émission de CO2 en cas de remplacement du chauffage. Les valeurs limites d'émission ne devraient pas être fixées en tant que mesure subsidiaire, comme le propose le Conseil fédéral et le soutiennent deux minorités. Pour éviter les conflits d'objectifs entre la réduction des émissions de CO2 et la protection du paysage et des

sites construits, elle a déposé un postulat (19.3972) afin de clarifier la réglementation relative à l'assainissement énergétique. Enfin, elle suggère d'augmenter les contributions globales de la Confédération aux cantons pour financer les mesures dans le domaine des bâtiments.
En outre, la commission exige des directives en matière d'émission de CO2 également pour les véhicules lourds, afin d'harmoniser la réglementation suisse avec celle en vigueur dans l'UE. Elle soutient la proposition du Conseil fédéral d'intégrer les carburants synthétiques dans les prescriptions sur les émissions de CO2 des parcs de véhicules neufs, mais ne veut pas qu'il fixe des exigences applicables à l'électricité utilisée pour la production de carburants synthétiques si la production de ceux-ci engendre une demande accrue d'électricité non-renouvelable.
Concernant la compensation des carburants fossiles, elle veut, comme le Conseil fédéral, que la part des émissions de CO2 à compenser au total puisse s'élever à 90% au maximum. Toutefois, la part des émissions à compenser par des mesures prises en Suisse devrait passer à 20% dès 2025. En outre, la commission désire que 3% des émissions soient compensées par le biais de mesures de réduction des émissions à long terme dans le trafic.
S'agissant des prestations de remplacement lorsque les importateurs de carburant ne remplissent pas leur obligation en matière de compensation, la tonne de CO2 non compensée par une attestation nationale devrait coûter 320 francs; 100 francs pour une attestation internationale.
Enfin, deux scénarios ont été examinés s'agissant de la taxe sur le CO2, à savoir le relèvement jusqu'à 210 francs de la taxe par tonne de CO2 ou la fixation d'un plafond à 120 francs. La commission souhaite que l'exemption de la taxe en raison d'un engagement de réduction soit offerte aux entreprises s'acquittant d'au moins 10'000 et non pas de 15'000 francs au titre de la taxe sur le CO2. [41]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO2-Gesetzes** und folgte dabei in den wesentlichen Punkten der UREK-SR. Der Ständerat beschloss, die Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei sollen mindestens 60 Prozent dieser Reduktionen durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Dies hatte bereits seine Kommission vorgeschlagen. Eine starke Minderheit sprach sich im Ständerat für ein Inlandreduktionsziel von mindestens 80 Prozent aus. Im Gebäudebereich beschloss der Ständerat, dass für Altbauten ab 2023 ein CO2-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO2 pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr gelten soll, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Dieser Wert gälte ab 2023 und würde in Fünfjahresschritten verschärft. Hausbesitzer könnten mit diesem beschlossenen Grenzwert nur noch dann eine neue Ölheizung einbauen, wenn das Haus gut isoliert ist. Das komme für viele Häuser einem Ölheizungsverbot gleich, argumentierte SVP-Politiker Hannes Germann (svp, SH). Allerdings liess der Ständerat eine Ausnahme zu: Kantone, die eigene, gleich wirksame Regelungen umsetzten, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO2-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute CHF 120 auf bis zu CHF 210 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend reduziert werden.
Geht es nach dem Willen des Ständerates, so wird zukünftig auch eine CO2-Abgabe auf Flugtickets erhoben. Der Flugverkehr war bisher in diesem Bereich nicht besteuert worden. Die Abgabe soll mindestens CHF 30 und höchstens CHF 120 betragen. Die so gewonnenen Einnahmen sollen zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte soll in einen neu zu schaffenden Klimafonds gehen. Ausserdem beschloss der Ständerat, dass auch auf Flügen mit Privatjets eine Abgabe erhoben werden soll – und zwar pauschal CHF 500. Auch für den Strassenverkehr wurden Massnahmen beschlossen: Zukünftig sollen Treibstoffimporteure einen grösseren Teil der CO2-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der fossilen Treibstoffe entstehen, kompensieren. Der Ständerat will den Aufschlag aber begrenzen. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuern dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Für die Fahrzeuge wurden ebenfalls strengere Ziele gesetzt: Von 2021 bis 2024 dürfen beispielsweise neue Autos höchstens 95 Gramm CO2 / Kilometer emittieren. Bis 2029 sollen es 15 Prozent weniger sein, ab 2030 wiederum rund 15 Prozent weniger. Sind die Emissionen der Neuwagenflotte von Fahrzeugen höher als diese Grenzwerte, muss der Importeur dem Bund pro Fahrzeug für jedes über der Zielvorgabe liegende Gramm CO2 / Kilometer 95 bis 152 Franken entrichten.
Mit dem oben erwähnten neuen Klimafonds will der Ständerat ein Instrument schaffen, das unbefristet ist und mit jährlich rund einer Milliarde Franken ausgestattet wird. Die Einnahmen sollen dabei hauptsächlich aus den Abgaben auf Brennstoffen und den Flugtickets stammen. Eingesetzt werden soll das Geld unter anderem zur Weiterführung

des Gebäudeprogramms sowie für Fernwärmeanschlüsse. Des Weiteren soll das Geld auch für Massnahmen, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawandel unterstützen, verwendet werden. Keine Massnahmen beschloss der Ständerat gegen klimaschädliche Investitionen des Finanzsektors. Er will hierzu die Entwicklungen in der EU abwarten. [42]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 09.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Nationalrat erneut mit der **Revision des CO2-Gesetzes**, nachdem er in der Wintersession 2018 in alter Besetzung noch Nichteintreten beschlossen hatte. Das Eintreten war dieses Mal eine klare Sache; nur die SVP stimmte nach der knapp zweieinhalbstündigen Eintretensdebatte fast geschlossen dagegen. Darüber hinaus kündigte Pierre-André Page (svp, FR) im Namen der SVP bereits das Referendum an, sollte dieses Gesetz verabschiedet werden.
Der Nationalrat folgte mit seinen Beschlüssen mit wenigen Ausnahmen seiner vorberatenden UREK-NR und damit auch vielen Entscheiden des Ständerats. Beim generellen Emissionsreduktionsziel sprach sich auch der Nationalrat für ein Ziel von minus 50 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 aus. Geht es nach der grossen Kammer, sollen von diesen 50 Prozent wiederum mindestens 75 Prozent im Inland reduziert werden. In diesem zweiten Schritt zeigte sich der Nationalrat somit ambitionierter als der Ständerat und der Bundesrat. Diese wollten die Klimaziele nur mit mindestens 60 Prozent an inländischen Massnahmen erreichen. Bei den Heizungen beschloss der Nationalrat, dass das Aus von fossilen Heizungen etwas später kommen solle, als vom Ständerat geplant. Zwar soll für Altbauten ab 2023 ein CO2-Grenzwert gelten, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Die Kantone sollen aber eine Übergangsfrist bis 2026 erhalten. Zudem soll der maximale Satz der CO2-Abgabe auf Brennstoffen von heute 120 auf bis zu 210 CHF pro Tonne CO2 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend zurückgehen.
Im Bereich Verkehr stimmte der Nationalrat der viel diskutierten Flugticketabgabe zu, wie sie der Ständerat initiiert hatte. Beim Strassenverkehr war der Nationalrat ebenfalls auf der Linie des Ständerats und beschloss, das Benzin weiter zu verteuern. Künftig sollen Treibstoffimporteure mehr CO2 kompensieren müssen – und einen grösseren Teil davon im Inland. Dazu soll bis im Jahr 2024 der Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuert werden dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Auch bei den Massnahmen im Bereich der Wirtschaft schuf der Nationalrat Differenzen zum Ständerat: Seit 2008 können sich grössere Unternehmen von der CO2-Abgabe befreien, wenn sie sich im Gegenzug mittels Zielvereinbarung dazu verpflichten, ihre Emissionen massgeblich zu senken. Nach dem Willen der grossen Kammer soll dieser Weg neu für alle Unternehmen möglich sein. Der Bundesrat hatte einen Schwellenwert für eine CO2-Abgabelast von jährlich CHF 15'000 vorgeschlagen, der Ständerat sprach sich für CHF 10'000 aus. Der Nationalrat möchte, dass auch KMU diese Zielvereinbarungen abschliessen können. Auch beim neu geplanten Klimafonds schuf der Nationalrat gewisse kleinere Differenzen zum Ständerat. [43]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

der Nationalrat wiederum mit diesem Thema beschäftigen müssen. [44]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich am Donnerstag der ersten Herbstsessionswoche 2020 über die noch verbliebenen **Differenzen** bei der **Totalrevision des CO2-Gesetzes**. Bei der Abgabe für Privatflugzeuge beharrte er auf seiner in der Sommersession 2020 beschlossenen Position, dass Flüge von Privatjets mit Abgaben zwischen CHF 500 bis CHF 5000 pro Abflug belastet werden sollen. Der Nationalrat fügte dem Gesetzesentwurf aber einen Passus bei, wonach der Bundesrat insbesondere die höchstzulässige Startmasse, die Reisedistanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze als Kriterien für die Preisgestaltung berücksichtigen könne. Damit näherte sich der Nationalrat etwas der Position des Ständerats. Eine zweite Differenz blieb bei der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer bestehen. Der Nationalrat stimmte hierbei einem Antrag von Martin Candinas (cvp, GR) deutlich zu, gemäss welchem zwar beim Ortsverkehr die Mineralölsteuer ab 2026 nicht mehr rückerstattet werden soll. Beim regionalen Verkehr hingegen soll ab 2030 in Ausnahmefällen weiterhin eine Rückerstattung der Mineralölsteuer erfolgen können, wenn es aus topographischen Gründen nicht möglich ist, auf CO2-neutrale Antriebe umzusteigen. [45]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 17. September 2020 befasste sich der **Ständerat** bereits zum zweiten Mal in derselben Session mit der **Totalrevision des CO2-Gesetzes**. Bei der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer schloss er sich der Version des Nationalrates an. Weiterhin nicht einigen konnten sich die Räte bei der CO2-Abgabe für Flüge mit Privatflugzeugen; der Ständerat kam dem Nationalrat aber insofern entgegen, als er nicht mehr auf einer Pauschale von CHF 500 pro Flug pochte, sondern eine Spannweite von CHF 500 bis 3000 beschloss. Noch nicht einig waren sich die Räte auch bei der Frage, ob Bussen ausgesprochen werden sollen, wenn eine Person aus Fahrlässigkeit die CO2-Abgabe umgeht, sowie bei der Frage, welcher Typ von Anlagen zur Produktion von erneuerbarer Energien in den Genuss von Beiträgen aus dem neu geschaffenen Klimafonds kommen soll. [46]

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nachdem National- und Ständerat je drei Mal über die **Revision des CO2-Gesetzes** debattiert hatten, bestanden immer noch einige Differenzen zwischen den Räten und so kam es in der Herbstsession 2020 zu einer Einigungskonferenz. Diese präsentierte Vorschläge für alle noch übrig gebliebenen Differenzen, welche in beiden Räten auf Zustimmung stiessen. Bei der wichtigsten Differenz, der CO2-Abgabe auf Flügen in Privatflugzeugen, setzte sich die Variante des Ständerates durch, wonach diese Abgabe je nach Gewicht des Flugzeugs, Reisedistanz und Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes zwischen CHF 500 bis CHF 3000 kosten soll. Einig wurden sich die Räte auch bei den Bussen, die bei der Umgehung der CO2-Abgabe anfallen sollen. Hier stimmte man der Version des Nationalrates zu, welche vorsieht, dass Bussen auch bei fahrlässiger Hinterziehung ausgesprochen werden sollen. Bei der letzten Differenz einigten sich die Räte schliesslich darauf, dass auch Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase in den Genuss von Beiträgen aus dem Klimafonds kommen sollen.
In der Schlussabstimmung im Ständerat stimmten einige Mitglieder von SVP und FDP gegen das Gesetz, es wurde jedoch klar angenommen (33 zu 5 Stimmen, bei 6 Enthaltungen). Im Nationalrat kündigte Christian Imark (svp, SO) in einer flammenden Rede an, dass das vorliegende Gesetz missraten sei und die SVP ein Referendum dagegen klar unterstützen werde. In der darauffolgenden Schlussabstimmung wurde die Vorlage mit 129 zu 59 Stimmen bei 8 Enthaltungen deutlich angenommen. Die SVP stimmte dabei mit einer Ausnahme geschlossen gegen das Gesetz. [47]

DÉBAT PUBLIC
DATE: 04.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 wurde das revidierte CO2-Gesetz von den Räten verabschiedet. Es brachte diverse klimapolitische Verschärfungen mit sich, wie beispielsweise ein Emissionsreduktionsziel von minus 50 Prozent bis 2030 im Vergleich zu 1990, die Ergänzung der CO2-Abgabe um eine Flugticketabgabe, die Schaffung eines Klimafonds oder verschärfte CO2-Zielwerte für Personenwagen und Lastwagen ab dem Jahr 2025. Die **Reaktionen auf das neue CO2-Gesetz** fielen naturgemäss sehr unterschiedlich aus. Es sei das erreicht worden, was politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich möglich sei, resümierte Nationalrat Stefan Müller-Altermatt (cvp, SO). Für Vertreterinnen und Vertreter der Grünen und der Grünliberalen ging das Gesetz

nicht weit genug, es sei aber ein veritabler Fortschritt im Vergleich zum Status quo, zudem müsse das Gesetz vor dem Stimmvolk bestehen können. Dieser Einschätzung stimmte auch Greenpeace zu. Gemäss Thomas Matter (svp, ZH) hingegen werde das neue CO2-Gesetz das Klima nicht beeinflussen, jedoch den Mittelstand und die Wirtschaft stark belasten. Die Weltwoche sah dies ähnlich und kritisierte das neue Gesetz scharf. Es sei unter anderem unsozial, unbezahlbar und unnütz – unsozial, weil sich nur noch reiche Personen den hohen Benzinpreis oder eine Flugreise leisten könnten; unbezahlbar, weil es den Mittelstand CHF 40 Mrd. bis CHF 50 Mrd. kosten werde; und unnütz, weil die Schweiz ohnehin nur einen Bruchteil der weltweiten Emissionen verursache.
Mehr zu reden gab jedoch die Ankündigung der SVP und einiger Wirtschaftsverbände (beispielsweise ACS, ASTAG und Swissoil) auf der einen Seite sowie vieler Westschweizer Sektionen der Bewegung «Klimastreik» auf der anderen Seite, das **Referendum gegen das CO2-Gesetz** ergreifen zu wollen. Während der SVP das CO2-Gesetz zu weit ging, erachtete es die Klimastreikbewegung insgesamt als zu wenig ambitioniert. Die Bewegung überliess es jedoch den einzelnen regionalen Sektionen, wie sie zur Ergreifung des Referendums stehen. Diese sogenannte **unheilige Allianz** wurde in der Klimastreikbewegung selber unterschiedlich aufgenommen. Während Mediensprecherin Lena Bühler nichts von einer Zerreissprobe wissen wollte, hielt Maya Tharian von der jungen GLP den Entscheid der Westschweizer Sektionen für einen fatalen Fehler. Auch die externen Reaktionen fielen kritisch aus. Die WOZ argumentierte, man solle doch besser das nun vorliegende Gesetz umsetzen, als für ein neues Gesetz kämpfen, das eventuell erst dann in Kraft trete, wenn es schon zu spät sei. Auch der Klimawissenschaftler Reto Knutti von der ETH Zürich bedauerte den Entscheid der Westschweizer Klimastreik-Sektionen. Er vertrat die Ansicht, dass die Klimaaktivistinnen und -aktivisten als Alliierte der SVP nur verlieren könnten. [48]

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 02.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2021 bestätigte die BK das **Zustandekommen des Referendums über das neue CO2-Gesetz**. Die beiden Komitees «Wirtschaftskomitee gegen das CO2-Gesetz» sowie «Referendum für einen sozialen und konsequenten Klimaschutz» reichten dafür insgesamt 72'622 gültige Unterschriften ein. Gemäss Entscheid des Bundesrates wird diese Vorlage am 13. Juni 2021 zur Abstimmung kommen. [49]

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 29.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2021 gab der **Bundesrat** seine **Empfehlung** für die **Abstimmung über das revidierte CO2-Gesetz** bekannt, welches im Juni 2021 der Stimmbevölkerung vorgelegt wird. Wie erwartet sprach sich der Bundesrat für die Annahme des Gesetzes aus.
Das Gesetz war im Herbst 2020 von den Räten verabschiedet worden. Zwei Komitees hatten erfolgreich das Referendum ergriffen; ein linkes Komitee «Referendum für einen sozialen und konsequenten Klimaschutz», dem das Gesetz nicht weit genug ging, und ein rechts-bürgerliches «Wirtschaftskomitee gegen das CO2-Gesetz», das das Gesetz als zu teuer und wirtschaftsfeindlich erachtete.
Bundesrätin Sommaruga erläuterte die Massnahmen des neuen Gesetzes an einer Pressekonferenz. Mit Lenkungsabgaben (insbesondere mit der CO2-Abgabe) werde dafür gesorgt, dass sich klimafreundliches Verhalten stärker auszahle. Zudem würden mit dem revidierten Gesetz klimafreundliche Investitionen in Gebäude und Infrastrukturen stärker unterstützt und innovative Firmen gefördert. Im Bereich des Verkehrs werde veranlasst, dass vermehrt emissionsarme Fahrzeuge auf den Markt kämen. Dadurch werde auch die Abhängigkeit von ausländischen Erdölkonzernen verringert und stattdessen könne das eingesparte Geld in innovative Schweizer Firmen investiert werden. Schliesslich sei das Gesetz auch sozial ausgestaltet, weil die Abgaben mehrheitlich an die Bevölkerung zurückverteilt würden.
Auch die Kantone sprachen sich für ein Ja an der Urne aus. Stellvertretend betonte der Bündner Regierungspräsident Mario Cavigelli (GR, cvp), Präsident der EnDK, dass für die Kantone vor allem die Massnahmen im Gebäudebereich (Erhöhung der Energieeffizienz und erneuerbare Wärmeversorgung) wichtig seien, bei denen das neue Gesetz zusätzliche Planungssicherheit und Investitionsanreize bringe. [50]

Im Juni 2021 stimmte die Schweizer Stimmbevölkerung über fünf Vorlagen ab. Nebst den Referenden über das Bundesgesetz über polizeiliche Massnahmen zur Bekämpfung von Terrorismus (PMT) und das COVID-19-Gesetz wurde auch über drei umweltpolitische Vorlagen entschieden: die Trinkwasser-Initiative, die Pestizid-Initiative sowie das **Referendum über das CO2-Gesetz**. Im Vorfeld der Abstimmung war für das CO2-Gesetz eine starke Inserate-Kampagne in den Schweizer Printmedien verzeichnet worden, wobei deutlich mehr Pro-Inserate geschaltet wurden als Contra-Inserate. Die Vorumfragen von SRG und Tamedia in April, Mai und Anfang Juni 2021 deuteten noch auf eine relativ knappe Annahme des Gesetzes hin, auch wenn die anfangs hohe Zustimmungsrate mit der Zeit doch erheblich gesunken war. Am Abstimmungssonntag selber stand die Entscheidung dann lange Zeit auf Messers Schneide. Schliesslich wurde das Gesetz mit 48.4 Prozent Ja-Stimmen gegenüber 51.6 Prozent Nein-Stimmen knapp abgelehnt.

Abstimmung vom 13. Juni 2021

Beteiligung: 59.68%
Ja: 1'568'036 Stimmen (48.4%)
Nein: 1'671'150 Stimmen (51.6%)

Parolen:
– Ja: EVP, FDP, GLP, GPS, Mitte, SD, SPS. Weitere Ja-Parolen (nicht abschliessend): EnDK, KDK, SBV, SGB, SSV, TCS, VCS, Verband öffentlicher Verkehr, VPOD, SAB, Pro Natura, Greenpeace, WWF, BirdLife, Schweizer Alpen-Club, SwissBanking, Versicherungsverband, Baumeisterverband, Hotelleriesuisse, Swissmem, Swisscleantech, Stiftung für Konsumentenschutz, Pro Velo
– Nein: EDU, PdA, SVP, ACS. Weitere Nein-Parolen (nicht abschliessend): Centre Patronal, Verbände des Autogewerbes, HEV, Swissoil, GastroSuisse, Verband Schweizer Flugplätze, Westschweizer Sektionen der Klimastreikbewegung
– Stimmfreigabe: SGV

In den Tagen darauf machten sich die Printmedien auf die Suche nach den **Gründen für dieses überraschende Verdikt**, war im Vorfeld doch, wie erwähnt, davon ausgegangen worden, dass die Vorlage angenommen werden würde. Die Medien machten verschiedene Ursachen für diesen «Hammerschlag» (NZZ) und diesen «Scherbenhaufen» (Aargauer Zeitung) aus: Ein gewichtiger Grund wurde in der terminlichen Verknüpfung dieser Vorlage mit den beiden Agrar-Initiativen (Trinkwasser-Initiative sowie Pestizid-Initiative) festgemacht. Die beiden Agrar-Initiativen hätten das bäuerlich-ländliche Milieu stark mobilisiert. Diese Mobilisierung habe dazu geführt, dass auch das CO2-Gesetz gescheitert sei, weil viele Personen in der Folge pauschal alle Umweltvorlagen abgelehnt hätten. In diesem Zusammenhang wurde in der Presse auch auf die Rolle von SBV-Präsident Ritter (mitte, SG) hingewiesen. Einige Zeitungen stellten sich die Frage, ob er sich zu wenig für das CO2-Gesetz engagiert habe. Ritter selber sah die Schuld jedoch nicht bei sich. Der SBV habe sich stark gegen die beiden Agrar-Initiativen engagiert, daher hätten die nötigen Ressourcen für den Kampf für das CO2-Gesetz gefehlt. Es sei aber der Bundesrat gewesen, der sich dazu entschieden habe, im Juni fünf Vorlagen an die Urne zu bringen. Auch die FDP, welche die Ja-Kampagne angeführt hatte, wurde für den Ausgang des Urnenausgangs verantwortlich gemacht. Die NZZ meinte dazu: «Die Parteileitung hat sich zwar auf den Klimakurs begeben. Doch es ist ihr misslungen, die eigene Basis vom Nutzen des CO2-Gesetzes zu überzeugen.» So vermochte der am 14. Juni 2021 angekündigte Rücktritt der FDP-Parteipräsidentin Gössi (fdp, SZ) die Medien dann auch nicht allzu sehr zu überraschen – sie stellten ihn teilweise implizit, teilweise explizit mit dem Abstimmungsergebnis in Zusammenhang. Gössi selber erwähnte das Abstimmungsresultat allerdings nicht als Grund für ihren Rückzug. Die NZZ machte einen möglichen weiteren Faktor für die Ablehnung bei der Klimastreik-Bewegung aus, hatten doch einige Westschweizer Sektionen für die Ablehnung des CO2-Gesetzes geworben, weil ihnen dieses zu wenig weit ging. Schliesslich hielten die Medien auch fest, dass das Nein-Komitee und hier insbesondere die SVP und der HEV eine sehr gute Kampagne durchgeführt hätten. Diese habe darauf abgezielt, finanzielle Ängste zu schüren; das Nein-Komitee habe die Erhöhung des Benzinpreises und des Heizölpreises sowie die Flugticketabgabe in den Mittelpunkt gestellt und damit die umfassende Vorlage zu Fall gebracht.

Ende Juli 2021 wurde die **Nachwahlbefragung** von gfs.bern publiziert, die weitere Informationen zu den verschiedenen Faktoren für die Ablehnung lieferte. So sei es

tatsächlich die ländliche Bevölkerung gewesen, welche das CO2-Gesetz zu Fall gebracht habe, beschied der Bericht. Sie sei mehrheitlich an die Urne gegangen, um gegen die Agrar-Initiativen zu stimmen, und habe dabei auch gleich ein Nein gegen das CO2-Gesetz eingelegt. Als Gründe für die Ablehnung wurden finanzielle Aspekte, aber auch ein Misstrauen gegenüber den Klimawissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern und den Umweltverbänden ausgemacht. Des Weiteren wurde festgehalten, dass die FDP-Wählerschaft das Gesetz grossmehrheitlich ablehnte, obwohl sich die Parteispitze dafür ausgesprochen und die Ja-Kampagne angeführt hatte. Schliesslich hätten gemäss Bericht nicht die Jungen, sondern vor allem ältere Bevölkerungsschichten mehrheitlich gegen das CO2-Gesetz gestimmt. [51]

Reconduite des allègements fiscaux de durée limitée pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants (iv. pa. 17.405)

Gestion de la qualité de l'air

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 19.03.2018
DIANE PORCELLANA

Thierry Burkart (plr, AG) demande la **reconduite des allègements fiscaux de durée limitée pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants jusqu'à fin 2030**. Il rappelle que des investissements ont été faits sur la base des allègements fiscaux de durée limitée accordés en vertu de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin). La suppression des allègements mettrait en péril la sécurité des investissements dans la branche. De plus, le climat pourrait en pâtir en raison du remplacement des carburants alternatifs par de l'essence et du diesel. Il faut, d'après l'auteur, reconduire les allègements fiscaux jusqu'en 2030, année d'échéance de la réduction des émissions qui sera prévue par la future loi sur le CO2. Ainsi, les exigences liées à la production durable des carburants renouvelables seraient maintenues. Lors de l'examen préalable, la CEATE-CN a décidé par 15 voix contre 9 et 1 abstention de donner suite à l'intervention. Elle a constaté que la consommation de biocarburants a fortement augmenté dans le pays grâce à l'obligation faite aux importateurs de carburant de compenser une partie des émissions de CO2. La commission a exprimé sa volonté d'approfondir la question, et ce, dans le contexte de l'extension de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburant, proposée par le Conseil fédéral dans la révision totale de la loi sur le CO2. A l'unanimité, la CEATE-CE a donné également suite à l'initiative. Il est, selon elle, nécessaire d'agir. La CEATE-CN est donc chargée de l'élaboration d'un projet d'acte. [52]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 25.06.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN a approuvé, par 22 voix contre 2, le projet de **reconduite des allègements fiscaux pour les carburants ménageant l'environnement**. Ce projet, modifiant la Limpmin, la LPE et la loi sur le CO2, supprime l'inégalité de traitement, sur le plan fiscal, entre l'état gazeux et les gaz liquéfiés. La promotion fiscale des carburants expirera le 30 juin 2020. Dans son projet de révision totale de la loi sur le CO2, le Conseil fédéral avait formulé une proposition pour sa prolongation. Puisque l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO2 risque d'être retardée, la commission a élaboré une modification législative afin de reconduire les allègements fiscaux et les instruments prévus par l'actuelle loi sur le CO2 jusqu'à fin 2021. Une minorité propose de ne pas entrer en matière sur le projet. D'autres minorités souhaitent que les reconductions perdurent au-delà de 2021 au cas où la révision totale de la loi sur le CO2 devait passer à la trappe. [53]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 16.08.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CE souhaite un **prolongement provisoire jusqu'à 2030 des allégements fiscaux accordés pour les carburants renouvelables**, tant que la chambre du peuple n'aura pas statué sur la mise en œuvre de l'initiative parlementaire. [54]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 09.09.2019
DIANE PORCELLANA

En août 2019, le Conseil fédéral a approuvé le rapport de la CEATE-CN portant sur **la reconduite des allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants**. Dans son rapport, il était en faveur d'un prolongement de 18 mois des allégements de l'impôt sur les huiles minérales accordés pour les carburants renouvelables. Il jugeait également opportun de prolonger d'une année les principaux instruments de l'actuelle loi sur le CO2 si la révision totale de celle-ci n'entrait pas en vigueur en janvier 2021.
Lors du passage au Conseil national, la proposition UDC de non entrée en matière a été rejetée par 120 voix contre 55. Celle du prolongement provisoire des allégements jusqu'à 2030 a également été balayée par 132 voix contre 56. Pour éviter un vide réglementaire, il a donc prolongé jusqu'en 2021 quelques instruments de la loi sur le CO2 comme par exemple l'obligation de compenser et l'exemption de la taxe sur le CO2. Les débats ont été recadrés à plusieurs reprises pour ne pas anticiper ceux prévus pour la révision totale de la loi sur le CO2. Le projet a été finalement accepté en vote d'ensemble, à l'unanimité. [55]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 11.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2019 setzte sich die UREK-SR erneut mit der **parlamentarischen Initiative Burkart** auseinander. Mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die Kommission die von ihrer Schwesterkommission ausgearbeitete Gesetzesvorlage an, die die auslaufenden **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe** sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO2-Gesetzes verlängern will. Bei beiden Themen, der Mineralölsteuererleichterung und der CO2-Gesetzgebung, schuf die Kommission jedoch Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. So möchte sie die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern. Aus Sicht der Kommission brauche es diesen längeren Zeithorizont, um den inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bleibe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit, um ein längerfristiges Fördermodell für erneuerbare Treibstoffe auszuarbeiten. Bei den Regelungen zur CO2-Gesetzgebung, welche aufgrund der verzögerten Revision des CO2-Gesetzes ebenfalls notwendig geworden waren, wollte die UREK-SR zentrale Instrumente verstärken. Beispielsweise sollten die Treibhausgasemissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Zudem soll der Maximalsatz für die CO2-Abgabe auf Brennstoffe pro Jahr um CHF 10 pro Tonne CO2 erhöht werden können. Diese und weitere Bestimmungen waren als Übergangslösung gedacht, die so lange gelten sollen, bis die Totalrevision des CO2-Gesetzes in Kraft tritt. Eine Minderheit der Kommission lehnte die Verschärfung der Instrumente des geltenden CO2-Gesetzes ab. [56]

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 29.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2019 noch einmal über die parlamentarische Initiative Burkart zu den **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**. Zuvor hatte sich die Mehrheit der UREK-SR dafür ausgesprochen, aus der Vorlage ein umfassendes Übergangsgesetz zu machen – mit einer Verschärfung bestehender Massnahmen. Damit wollte sie sicherstellen, dass die Schweiz auch dann auf dem Absenkpfad bleibt, wenn sich die Beratungen zum totalrevidierten CO2-Gesetz verzögern. Die Übergangslösung sollte so lange gelten, bis das neue CO2-Gesetz in Kraft tritt. Im Rat setzte sich aber die Minderheit der Kommission durch. Deren Vertreterinnen und Vertreter argumentierten, es gehe nicht an, wichtige Massnahmen aus dem CO2-Gesetz – über das die Räte noch berieten – schon vorwegzunehmen. Mit 28 zu 13 Stimmen sprach sich der Ständerat somit dagegen aus, die heutigen Klimainstrumente so zu verlängern und zu verstärken, dass die Schweiz den eingeschlagenen Weg fortsetzten würde. Die kleine Kammer reduzierte die Vorlage auf den Punkt, um den es ursprünglich ging: Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe, die seit Juli 2008 gewährt werden. Diese Förderung sollte gemäss dem Ständerat weiterhin bis 2023 gewährleistet sein. Damit blieben dem Parlament und der Branche genügend Zeit für die neue Regelung, hiess es im Rat.
Noch in derselben Session folgte der Nationalrat dem Ständerat stillschweigend und bereinigte die Vorlage damit. In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 151 zu 42 Stimmen bei 4 Enthaltungen und der Ständerat einstimmig zu. [57]

Klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse in Umsetzung des Übereinkommens von Paris (Po. 19.3966)

Politique climatique

POSTULAT
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die UREK-SR forderte den Bundesrat auf, in einem Bericht aufzuzeigen, wie die Schweiz eine **klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse** erreichen kann. Im Entwurf des CO2-Gesetzes, das derzeit beraten wird, seien in diesem Bereich noch keine Massnahmen vorgesehen, so die Kommission. Im geforderten Bericht solle der Bundesrat nun entsprechende Massnahmen vorschlagen und erläutern, wie die Unternehmen Transparenz über die Klimaauswirkungen und -risiken ihrer Tätigkeit sicherstellen sollten. Der Bericht solle aufzeigen, welche Ansätze und Massnahmen bei den Finanzmarktakteuren die richtigen Anreize setzen, um die Investitionen in klimafreundliche Anlagen umzusetzen. Denkbar seien dabei etwa Branchenvereinbarungen, verbindliche Zielvorgaben oder regulatorische Eingriffe, wie sie im EU-Aktionsplan «Finanzierung nachhaltigen Wachstums» vorgesehen sind.
Der Bundesrat sprach sich für die Ausarbeitung des geforderten Berichts aus und erläuterte, dass darin zum einen die Resultate aus einem noch zu erstellenden Verwaltungsbericht einfliessen sollen, in welchem die Chancen und die Wettbewerbsfähigkeit für den Schweizer Finanzplatz in Bezug auf Umweltaspekte geprüft und dahingehende Vorschläge gemacht werden. Zum anderen sollen auch die Resultate aus der Standortbestimmung durch den zweiten, freiwilligen Klimaverträglichkeitstest für die Finanzmarktakteure integriert werden, welcher voraussichtlich im Herbst 2020 publiziert wird. Der Postulatsbericht soll schliesslich auch evaluieren, inwieweit bislang mit freiwilligen Massnahmen eine Klimawirkung erzielt werden konnte beziehungsweise welche weitergehenden Schritte allenfalls angezeigt sind. Der Ständerat nahm das Postulat im Herbst 2019 stillschweigend an. [58]

RAPPORT
DATE: 17.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat publizierte im November 2021 den **Bericht in Erfüllung des Postulates «Klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse in Umsetzung des Übereinkommens von Paris»** der UREK-SR. Im Bericht wurden mehrere mögliche Massnahmen geprüft, um die Finanzmittelflüsse von Schweizer Institutionen wie Banken und Versicherungen auf das CO2-Reduktionsziel von Paris hin auszurichten. Die Analyse zeigte, dass insbesondere Massnahmen, welche explizit auf die klimaverträgliche Ausrichtung der Investitionen abzielen, wirksam sind. Dazu zählen namentlich Branchenvereinbarungen zwischen der Finanzbranche und dem Bund. Zudem habe man festgestellt, dass auch mehr Transparenz für die Kundinnen und Kunden wirke: «Wenn Finanzinstitute die negativen oder positiven Auswirkungen von Investitionen auf das Klima sichtbar machen, führt dies zu besser informierten Investitionsentscheiden der Kundinnen und Kunden sowie von anderen Finanzinstituten», hiess es im Bericht. Der Bundesrat gab bei der Veröffentlichung des Berichts zudem bekannt, er habe beschlossen, Transparenzmassnahmen zur Verhinderung von Greenwashing und den Abschluss von Branchenvereinbarungen anzustreben. [59]

---

1) NZZ, SGT und TG, 13.3.07; BBl, 2007, S. 3667 ff.
2) FF, 2008, p. 2327 s.; presse du 1.3.08.
3) Presse du 4 au 6.12.08.
4) 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.
5) BO CN, 2010, p. 476 ss., 541 ss., 599 ss., 644 ss. et 661.; BO CE, 2010, p. 579; Concernant la compensation des émissions des centrales à gaz cf. partie I, 6a (Produits pétroliers et gaz).
6) AB SR, 2011, S: 107 ff.; NZZ, 11.6.11.
7) BO CE, 2011, p. 125 ss.; BO CN, 2011, p. 1336 ss.; QJ et NZZ, 25.3.11
8) BO CN, 2011, p. 1336 ss.; BO CE, 2011, p. 1163 ss.; SGT 16.12.11.
9) AB NR, 2011, S. 1336 ff., 2139 ff. und AB NR, 2012, S. 552; AB SR, 2011, S. 1163 ff. und 1305; BBl, 2012, S. 113 ff.; BaZ, 14.9.11; SoS, 24.12.11.
10) BBl, 2012, S. 113 ff. , 3435 und 5640, AB SR, 2012, S. 31 ff. und 268, AB NR, 2012, S. 551, NZZ, 28.3.12, Medienmitteilung BAFU vom 26.10.12.
11) NZZ et QJ, 21.12.10.
12) Medienmitteilung BAFU vom 9.3.2011.

13) Medienmitteilung BAFU vom 9.7.13; Medienmitteilung BAFU, BAZL und IB vom 12.12.13; www.bafu.admin.ch
14) Medienmitteilung BAFU vom 25.1.16; TA, 26.1.16; NZZ, 2.9.16
15) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
16) FF, 2018, p. 399s; TA, 25.11.17
17) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 20.2.2018
18) BO CN, 2018, p.1924s ; NZZ, 4.12.18
19) BO CE, 2019, p.238; BO CE, 2019, p.63s; BO CN, 2019, p.617; Communiqué de presse CEATE-CE du 11.1.19
20) Medienmitteilung BAFU vom 9.12.19
21) AB SR, 2014, S. 1037 f.
22) AB SR, 2019, S. 922 ff.
23) FF, 2016, p. 289 ss.; TG, 2.3.17
24) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
25) AB NR, 2017, S. 139 ff.; Presse vom 3.3.17; Vernehmlassungsbericht vom 21.12.16
26) AB NR, 2017, S. 1225; AB SR, 2017, S. 431 ff.; AB SR, 2017, S. 544
27) RO, 2017, p.5733ss; TG, 7.11.17
28) BO CE, 2016, p. 199; BO CN, 2015, p.1873; Communiqué de presse CEATE-CE
29) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
30) AB NR, 2016, S. 1139 f.
31) AB SR, 2017, S. 165 f.
32) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
33) AB NR, 2016, S. 1485 f.
34) AB NR, 2017, S. 1062; AB SR, 2017, S. 258 f.
35) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
36) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16
37) FF, 2018,p.229s
38) Communiqué de presse CEATE-CN (1); Communiqué de presse CEATE-CN (2); Communiqué de presse CEATE-CN (3)
39) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18
40) 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
41) 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
42) 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
43) AB NR, 2020, S. 779 ff.; AB NR, 2020, S. 814 ff.; AB NR, 2020, S. 855 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 12.2.20; Medienmitteilung UREK-NR vom 15.1.20; Medienmitteilung UREK-NR vom 26.11.19; Medienmitteilung UREK-NR vom 29.10.20
44) AB SR, 2020, S. 643 ff.
45) AB NR, 2020, S. 1353 ff.
46) AB SR, 2020, S. 894 ff.
47) AB NR, 2020, S. 1761 ff.; AB NR, 2020, S. 1954; AB SR, 2020, S. 1011 ff. ; AB SR, 2020, S. 1069
48) Blick, LT, 24.9.20; LT, NZZ, TA, 26.9.20; WOZ, WW, 1.10.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 3.10.20; So-Bli, 4.10.20; LT, 6.10.20; WOZ, 8.10.20; LT, 10.10.20; So-Bli, 11.10.20; Exp, 13.10.20; So-Bli, 18.10.20
49) BBl 2021, S. 462 f.; Medienmitteilung BK vom 3.3.21
50) Medienmitteilung Bundesrat vom 29.3.2021
51) Heidelberger, Anja und Marc Bühlmann (2021). APS- Zeitungs- und Inserateanalyse zu den Abstimmungen vom 13. Juni 2021; TG, 30.4.21; AZ, 8.5.21; TA, 19.5., 2.6.21; Blick, 3.6.21; TA, 4.6.21; AZ, Blick, CdT, Exp, LT, Lib, NF, NZZ, QJ, SZ, TA, TG, 14.6.21; AZ, BaZ, Blick, CdT, LT, NZZ, SZ, TA, TZ, 15.6.21; AZ, NZZ, TA, 16.6.21; Blick, NZZ, TG, WOZ, WW, 17.6.21; CdT, LT, NZZ, 18.6.21; AZ, TA, 19.6.21; So-Bli, SoZ, 20.6.21; AZ, TA, 21.6.21; NZZ, TA, 22.6.21; Lib, TA, 23.6.21; SZ, WW, 24.6.21; Blick, 26.6.21; LT, 28.6.21; SGT, 29.6.21; WW, 1.7.21; AZ, 2.7.21; NZZ, 31.7.21
52) Communiqué de presse CEATE-CE; Communiqué de presse CEATE-CN
53) Communiqué de presse CEATE-CN du 25.6.19
54) Communiqué de presse CEATE-CE du 16.8.19
55) BO CN, 2019, p. 1387s; FF, 2019, p.5575s
56) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19
57) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277
58) AB SR, 2019, S. 941
59) Bericht des Bundesrates vom 17.11.21; Medienmitteilung des Bundesrates vom 17.11.21