

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

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

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Porcellana, Diane 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020 (MCF 17.071), 2016 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
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
BK	Bundeskanzlei
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

EPF	École polytechnique fédérale
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
UE	Union européenne
SSR	Société suisse de radiodiffusion
EIE	étude d'impact sur l'environnement
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
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
ChF	Chancellerie fédérale
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

Le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020 a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des 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.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.2017
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral présente son **projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020**, permettant ainsi de classer les interventions parlementaires 14.3571, 15.3543, 14.3837 et 15.3545. Il remplit son mandat, en répondant à l'obligation inscrite dans la loi sur le CO₂, de soumettre au Parlement des propositions pour les orientations à donner à la politique climatique suisse à partir de 2021. La loi actuelle règle la réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2020 conformément à la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto (2013–2020). Avec l'approbation de l'Accord de Paris, la Suisse s'est engagée à réduire d'ici à 2030 les émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à leur niveau de 1990. Pour atteindre cet objectif, la loi doit être complètement révisée.

Le projet vise à ce que les émissions de gaz à effet de serre soient réduites, en Suisse, de 30 % au moins par rapport à 1990. De plus, 20 % au plus des réductions de gaz à effet de serre devraient être obtenues par des mesures réalisées à l'étranger. Les mesures prévues par l'actuelle loi seront ponctuellement renforcées. Les secteurs du bâtiment, de l'industrie, des transports et de l'agriculture seront également impliqués en fonction de leur potentiel de réduction et des coûts de réduction. Concernant la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles, le projet propose de mettre fin aux mesures d'encouragement et de supprimer les affectations partielles de la taxe dans le secteur du bâtiment pour la fin 2025. Dès lors, des valeurs limites de CO₂ fixées

à titre subsidiaire devront garantir l'atteinte des objectifs définis. Pour le domaine des transports, il est prévu d'aligner les prescriptions concernant les émissions des nouveaux véhicules sur celles de l'UE. La compensation obligatoire pour les importateurs de carburants sera également étendue à l'étranger. Pour le secteur de l'industrie, le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et le remboursement de la taxe sur le CO₂ accordé même aux entreprises ne participant pas au SEQUE seront reconduits. D'autres instruments de mise en œuvre sont envisagés, notamment l'encouragement de la communication et de la formation dans le domaine du climat et les mesures volontaires dans le domaine des marchés financiers.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2018
DIANE PORCELLANA

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

Lors de cette discussion, la commission a soutenu l'objectif de réduction des émissions de 50% et la part de réduction à réaliser par des mesures prises en Suisse, fixée à 60%. Une minorité proposait de ramener l'objectif de réduction à 40%, tandis qu'une autre proposait de le relever à 60%. Ces deux propositions furent balayées par 13 voix contre 9 et par 16 voix contre 8. Concernant la part de la réduction à réaliser en Suisse, la disposition du Conseil fédéral a été maintenue par 13 voix contre 12. La CEATE-CN a également rejeté, par 13 voix contre 11 et 1 abstention, une proposition visant à ce qu'au minimum 75% de la réduction soit réalisée en Suisse. S'agissant des futures mesures relatives au secteur du bâtiment, par 14 voix contre 5 et 4 abstentions, la commission a décidé que le Conseil fédéral pourrait recommander aux Chambres fédérales l'introduction d'un standard unifié à l'échelle nationale pour les bâtiments dès la fin de l'année 2027. De plus, elle s'est prononcée contre la fixation d'un objectif intermédiaire au niveau national pour les émissions d'ici 2026/2027. Par 18 voix contre 7, elle a estimé que l'atteinte de l'objectif de réduction de 50%, par rapport à 1990 jusqu'en 2030, était de la responsabilité des cantons. La majorité des membres de la commission renonce à fixer des valeurs limites d'émissions de CO₂ pour les bâtiments en cas de réduction insuffisante des émissions. Des parlementaires siégeant dans la commission demandaient de renoncer à toute réglementation en matière de bâtiments et auraient voulu des buts moins ambitieux ou soutenir la version du Conseil fédéral. Finalement, par 22 voix contre 1 et 1 abstention, la commission a soutenu l'idée que les forêts et les produits en bois puissent être comptabilisés, en cas d'augmentation de leur capacité à capter le carbone, comme des réductions d'émissions de gaz à effet de serre.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.10.2018
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN a examiné les **mesures pouvant réduire les émissions de CO₂ des véhicules dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂**. De manière générale, elle a approuvé les propositions du Conseil fédéral. Plus particulièrement, elle a soutenu l'idée de limiter les émissions de CO₂ des voitures de tourisme nouvellement en circulation à 95 grammes de CO₂/km en moyenne dès 2021. Le Conseil fédéral aurait la compétence de définir des objectifs intermédiaires, des exceptions et des allègements. Par 13 voix contre 12, la commission a décidé de compléter le projet du Conseil fédéral pour permettre aux importateurs automobiles de ne pas comptabiliser les véhicules électriques dans la moyenne d'émissions de CO₂ des nouvelles flottes. Par conséquent, l'importation de véhicules à fortes émissions de CO₂ deviendrait difficile. L'objectif visé par la commission est l'augmentation de l'électrification de la mobilité. Elle ouvre également la voie aux projets de compensation en Suisse en matière de mobilité électrique. Une minorité considère que la disposition est préjudiciable au secteur automobile. D'autres aimeraient des mesures plus drastiques ou un assouplissement des dispositions. S'agissant du transport aérien, la commission s'est interrogée quant à une éventuelle introduction d'une taxe sur les billets d'avion prélevée par passager et en fonction de la longueur du vol. Elle a également adopté une proposition afin de freiner la construction d'installations à combustibles fossiles

produisant de la chaleur ou de l'électricité. De plus, elle a soutenu la proposition du Conseil fédéral de taxer les entreprises, 220 francs par tonne d'équivalents CO₂, pour les émissions qui ne sont pas couvertes par des droits d'émission. Elle a approuvé une taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles entre 96 et 210 francs par tonne de CO₂, elle n'a pas souhaité une extension de la taxe sur le CO₂ aux carburants. Finalement, la commission a biffé la nécessité de s'acquitter de 15'000 francs au moins au titre de la taxe sur le CO₂ pour le remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants ayant pris un engagement de réduction.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.2018
DIANE PORCELLANA

Après de longs débats, le **Conseil national a refusé le projet de révision totale de la loi sur le CO₂** par 92 voix contre 60 et 43 abstentions. Seuls le PDC et le PLR ont voté en faveur. La gauche accuse la droite d'avoir trop assoupli certaines mesures et vidé le contenu de la loi. L'UDC, dès le début, a toujours été peu convaincue par l'Accord de Paris. Avec la voix prépondérante de la présidente de la chambre, les parlementaires avaient défini une limite du réchauffement planétaire inférieure à deux degrés Celsius. L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de 50% d'ici 2030 par rapport à 1990, n'avait pas été contesté. Des mesures de compensation en Suisse, ainsi qu'à l'étranger, auraient dû être prises. Le Conseil fédéral aurait pu prévoir des objectifs intermédiaires. Le Conseil national préférerait parler de «valeur indicative» plutôt que «d'objectifs de réduction». La réduction de 50% en moyenne par rapport à 1990 des émissions de CO₂ issues de combustibles fossiles par les bâtiments en Suisse, avait été décidée pour 2030 au lieu de 2026-2027. Pour les nouvelles voitures de tourisme, elles n'auraient pas dû dépasser entre 2021 et 2024, 95 grammes de CO₂/km par an en moyenne. Les importateurs de voitures électriques n'auraient pas pu exempter ce type de véhicules de leur parc de véhicules neufs. La taxe sur les billets d'avion avait été rejetée. La hausse du prix de l'essence à la pompe due aux compensations d'émission de CO₂ imposées aux importateurs aurait été plafonnée à 8 centimes par litre. Le Conseil national avait approuvé la disposition du Conseil fédéral, à savoir une taxe sur les combustibles fossiles comprise entre 96 francs et 210 francs par tonne de CO₂. Un tiers du produit de la taxe sur le CO₂ aurait dû être affecté au financement de mesures de réduction des émissions des bâtiments. Les contributions auraient été allouées jusqu'en 2030.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2019
DIANE PORCELLANA

La **CEATE-CE a adopté le projet de révision totale de la loi sur le CO₂**, sans opposition. Elle approuve l'objectif du Conseil fédéral de réduire de moitié par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que de fixer à 60% la part minimale de la réduction à réaliser en Suisse. Elle s'est ainsi distancée du choix du Conseil national, à savoir de biffer l'objectif national. Elle souhaite, entre autres, inscrire explicitement dans le droit interne les objectifs de l'Accord de Paris.

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

De plus, la commission suggère de créer un Fonds pour le climat alimenté par le produit de la mise aux enchères de droits d'émission, les recettes provenant des sanctions, une part du produit de la taxe sur le CO₂ et du produit de la taxe sur les billets d'avion. L'objectif du fonds est de financer des mesures de réduction à long terme des émissions de CO₂ des bâtiments, de réduire la consommation d'électricité pendant l'hiver, de supporter des mesures visant à éviter les dommages résultant du changement climatique. Les cantons et les communes pourront bénéficier de ce fonds, à hauteur de 25 millions par an, pour des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le secteur des bâtiments, la commission recommande l'introduction d'une limitation d'émission de CO₂ en cas de remplacement du chauffage. Les valeurs limites d'émission ne devraient pas être fixées en tant que mesure subsidiaire, comme le propose le Conseil fédéral et le soutiennent deux minorités. Pour éviter les conflits d'objectifs entre la réduction des émissions de CO₂ et la protection du paysage et des sites construits, elle a déposé un postulat (19.3972) afin de clarifier la réglementation relative à l'assainissement énergétique. Enfin, elle suggère d'augmenter les contributions globales de la Confédération aux cantons pour financer les mesures dans le domaine des bâtiments.

En outre, la commission exige des directives en matière d'émission de CO₂ également pour les véhicules lourds, afin d'harmoniser la réglementation suisse avec celle en vigueur dans l'UE. Elle soutient la proposition du Conseil fédéral d'intégrer les carburants synthétiques dans les prescriptions sur les émissions de CO₂ des parcs de véhicules neufs, mais ne veut pas qu'il fixe des exigences applicables à l'électricité utilisée pour la production de carburants synthétiques si la production de ceux-ci engendre une demande accrue d'électricité non-renouvelable.

Concernant la compensation des carburants fossiles, elle veut, comme le Conseil fédéral, que la part des émissions de CO₂ à compenser au total puisse s'élever à 90% au maximum. Toutefois, la part des émissions à compenser par des mesures prises en Suisse devrait passer à 20% dès 2025. En outre, la commission désire que 3% des émissions soient compensées par le biais de mesures de réduction des émissions à long terme dans le trafic.

S'agissant des prestations de remplacement lorsque les importateurs de carburant ne remplissent pas leur obligation en matière de compensation, la tonne de CO₂ non compensée par une attestation nationale devrait coûter 320 francs; 100 francs pour une attestation internationale.

Enfin, deux scénarios ont été examinés s'agissant de la taxe sur le CO₂, à savoir le relèvement jusqu'à 210 francs de la taxe par tonne de CO₂ ou la fixation d'un plafond à 120 francs. La commission souhaite que l'exemption de la taxe en raison d'un engagement de réduction soit offerte aux entreprises s'acquittant d'au moins 10'000 et non pas de 15'000 francs au titre de la taxe sur le CO₂.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2019 debattierte der **Ständerat** ausführlich über die **Revision des CO₂-Gesetzes** und folgte dabei in den wesentlichen Punkten der UREK-SR. Der Ständerat beschloss, die Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei sollen mindestens 60 Prozent dieser Reduktionen durch Massnahmen im Inland erreicht werden. Dies hatte bereits seine Kommission vorgeschlagen. Eine starke Minderheit sprach sich im Ständerat für ein Inlandreduktionsziel von mindestens 80 Prozent aus. Im Gebäudebereich beschloss der Ständerat, dass für Altbauten ab 2023 ein CO₂-Grenzwert von maximal 20 Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter Energiebezugsfläche und Jahr gelten soll, wenn die Heizung ersetzt werden muss. Dieser Wert gälte ab 2023 und würde in Fünfjahresschritten verschärft. Hausbesitzer könnten mit diesem beschlossenen Grenzwert nur noch dann eine neue Ölheizung einbauen, wenn das Haus gut isoliert ist. Das komme für viele Häuser einem Ölheizungsverbot gleich, argumentierte SVP-Politiker Hannes Germann (svp, SH). Allerdings liess der Ständerat eine Ausnahme zu: Kantone, die eigene, gleich wirksame Regelungen umsetzten, sollen von der Umsetzung dieser Massnahme befreit werden. Teurer werden könnte nach dem Willen des Ständerates auch das Heizöl: Der maximale Satz der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute CHF 120 auf bis zu CHF 210 steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend reduziert werden.

Geht es nach dem Willen des Ständerates, so wird zukünftig auch eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets erhoben. Der Flugverkehr war bisher in diesem Bereich nicht besteuert worden. Die Abgabe soll mindestens CHF 30 und höchstens CHF 120 betragen. Die so gewonnenen Einnahmen sollen zur Hälfte an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte soll in einen neu zu schaffenden Klimafonds gehen. Ausserdem beschloss der Ständerat, dass auch auf Flügen mit Privatjets eine Abgabe erhoben werden soll – und zwar pauschal CHF 500. Auch für den Strassenverkehr wurden Massnahmen beschlossen: Zukünftig sollen Treibstoffimporteure einen grösseren Teil der CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der fossilen Treibstoffe entstehen, kompensieren. Der Ständerat will den Aufschlag aber begrenzen. Bis 2024 soll die Kompensation den Liter Treibstoff um höchstens 10 Rappen verteuern dürfen, ab 2025 um bis zu 12 Rappen. Für die Fahrzeuge wurden ebenfalls strengere Ziele gesetzt: Von 2021 bis 2024 dürfen beispielsweise neue Autos höchstens 95 Gramm CO₂ / Kilometer emittieren. Bis 2029 sollen es 15 Prozent weniger sein, ab 2030 wiederum rund 15 Prozent weniger. Sind die Emissionen der Neuwagenflotte von Fahrzeugen höher als diese Grenzwerte, muss der Importeur dem Bund pro Fahrzeug für jedes über der Zielvorgabe liegende Gramm CO₂ / Kilometer 95 bis 152 Franken entrichten.

Mit dem oben erwähnten neuen Klimafonds will der Ständerat ein Instrument schaffen, das unbefristet ist und mit jährlich rund einer Milliarde Franken ausgestattet wird. Die Einnahmen sollen dabei hauptsächlich aus den Abgaben auf Brennstoffen und den Flugtickets stammen. Eingesetzt werden soll das Geld unter anderem zur Weiterführung des Gebäudeprogramms sowie für Fernwärmeanschlüsse. Des Weiteren soll das Geld auch für Massnahmen, die Klimaschäden vermeiden und die Anpassung an den Klimawandel unterstützen, verwendet werden. Keine Massnahmen beschloss der Ständerat gegen klimaschädliche Investitionen des Finanzsektors. Er will hierzu die

Entwicklungen in der EU abwarten.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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 Kilogramm 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 wegbräche, 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.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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 (cyp, 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.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.¹²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 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 (cyp, 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.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 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.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 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.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

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 Zustimmungsraten 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 Abstimmungsergebnis 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.¹⁶

- 1) 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
- 2) FF, 2018,p.229s
- 3) Communiqué de presse CEATE-CN (1); Communiqué de presse CEATE-CN (2); Communiqué de presse CEATE-CN (3)
- 4) Communiqué de presse CEATE-CN du 10.10.2018; Communiqué de presse CEATE-CN du 21.8.18
- 5) 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
- 6) 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
- 7) 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
- 8) 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
- 9) AB SR, 2020, S. 643 ff.
- 10) AB NR, 2020, S. 1353 ff.
- 11) AB SR, 2020, S. 894 ff.
- 12) AB NR, 2020, S. 1761 ff.; AB NR, 2020, S. 1954; AB SR, 2020, S. 1011 ff. ; AB SR, 2020, S. 1069
- 13) 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
- 14) BBI 2021, S. 462 f.; Medienmitteilung BK vom 3.3.21
- 15) Medienmitteilung Bundesrat vom 29.3.2021
- 16) 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