

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftreinhaltung
Akteure	Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ehinger, Paul
Freymond, Nicolas
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ehinger, Paul; Freymond, Nicolas; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftreinhaltung, Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS), 1970 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Allgemeiner Umweltschutz	2
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
WHO	World Health Organization
EHS	Emissionshandelssystem
EnEV	Energieeffizienzverordnung
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OMS	Organisation mondiale de la Santé
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
OEEE	Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

BERICHT
DATUM: 10.09.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Alle Bundesratsparteien, die Automobil- und die Umweltverbände begrüßten den bundesrätlichen **Massnahmenkatalog** und bekräftigten ihr grundsätzliches Einverständnis mit der Stossrichtung **des Luftreinhalte-Konzepts**. Von den Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch verwirklichen möchte, stiessen die vorgeschlagenen Verschärfungen der Abgasvorschriften mehrheitlich auf Zustimmung. Hingegen meldeten die FDP, die SVP und die Automobilverbände gegen die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffen, aber auch gegen die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer Bedenken an. Konsequenterer Schritte zur Verminderung der Luftbelastung durch den Verkehr verlangten die Umweltorganisationen und die SP. Dabei stellten sie auch eine weitere Zunahme der Mobilität in Frage. Einstweilen ist das Parlament noch nicht bereit, drastische und bei breiten Bevölkerungsschichten wenig populäre Massnahmen zu beschliessen. So lehnte der Nationalrat eine Standesinitiative des Kantons Bern (Kt.Iv. 85.202), welche die Vorbereitung einer Treibstoffrationierung verlangte, mit 91 zu 36 Stimmt ab.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Les réactions à ce catalogue de mesures furent de divers ordres. Le PRD s'est montré relativement positif vis-à-vis de ces propositions, mais s'est inquiété de la **dimension antisociale de l'écobonus**. Le PDC s'est déclaré heureux de voir mieux appliqué le principe du pollueur-payeur. Le PS fut satisfait que le principe de l'introduction d'un écobonus soit explicitement formulé. L'UDC s'est, par contre, montrée très sceptique, en particulier au sujet de l'écobonus dont elle doutait de la praticabilité. Les organisations automobilistes, quant à elles, ont rejeté les mesures proposées, jugées impraticables, onéreuses ou inutiles. Par contre, les organisations de protection de l'environnement ont salué ces propositions, mais ont regretté les longs délais que nécessiterait leur mise en oeuvre.²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.³

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 01.06.2018
DIANE PORCELLANA

La **nouvelle ordonnance sur la protection de l'air (OPair)** est entrée en vigueur suite à l'approbation du Conseil fédéral. L'ordonnance a subi quelques modifications pour tenir compte de l'état actuel de la technique et pour améliorer la qualité de l'air. Des valeurs limites pour les poussières fines ont été notamment définies pour les petites installations de chauffage de bois. Dorénavant, ces installations subiront des contrôles périodiques. Ceux pour les chauffages au gaz seront espacés en raison des progrès techniques. L'ordonnance révisée intègre également des nouvelles prescriptions

européennes pour les nouveaux appareils et machines à moteur à combustion, et étend les contrôles antipollution pour les machines de chantier à tous les types de machines. Des dispositions relatives aux installations industrielles et artisanales, et aux combustibles liquides sont modifiées. La Suisse s'aligne sur les recommandations de l'Organisation de la Santé (OMS) en introduisant une valeur limite d'immission pour les poussières fines d'un diamètre inférieur à 2.5 micromètres. Les normes sur la mise dans le commerce d'installations de chauffage sont reprises dans l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE).

Lors de la procédure de consultation, le projet de révision avait rencontré globalement un large soutien. Seuls les cantons du Jura et de Lucerne rejetaient en grande partie le projet. Le canton alémanique jugeait les restrictions prévues pour les chauffages au bois contre-productives pour la politique énergétique et climatique. Le Jura s'inquiétait des conséquences pour la population et les exploitants des installations. Les autres cantons croyaient en l'amélioration de la qualité de l'air. Du côté des partis politiques, les Verts et le PS avaient salué le projet. Le PDC considérait que les modifications apportées allaient trop loin dans le domaine des installations de combustion alimentées au bois. La plupart des associations économiques ou professionnelles étaient favorables au projet tout en proposant d'autres modifications. Les organisations environnementales et de la santé considéraient le projet prometteur mais incomplet vis-à-vis des derniers développements techniques. Finalement, les entreprises ont en grande partie salué le projet, avec quelques réserves.⁴

Allgemeiner Umweltschutz

Les efforts consécutifs à la proclamation de l'année de la nature ont été couronnés par **l'adoption aux Chambres d'un article 24 septies sur «la protection de l'homme et de son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes»**. Il vise en premier lieu la protection de l'homme mais aussi celle des animaux et des plantes, de l'air et du sol. Il est destiné à lutter contre la pollution des eaux, contre les odeurs incommodes, certaines trépidations et divers rayonnements visibles ou invisibles, etc., et plus particulièrement contre la pollution de l'atmosphère et contre le bruit. La Confédération assume la tâche d'élaborer les lois d'exécution y afférentes, alors que l'exécution elle-même en est confiée aux cantons. Le message du Conseil fédéral relatif à l'article 24septies a paru au début mai et a rencontré un écho favorable auprès des organisations politiques et économiques. Le National l'a accepté par 132 voix sans opposition. Seuls quelques socialistes et indépendants auraient préféré un projet qui eût mieux spécifié les compétences de la Confédération. Egalement unanime, le Conseil des Etats a adopté le projet par 37 voix sans opposition.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1970
PAUL EHINGER

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.02.1978
HANS HIRTER

Trotz der wirtschaftlichen Rezession der letzten Jahre soll nach Ansicht einer Mehrheit der Bevölkerung der Umweltschutz keinesfalls vernachlässigt werden. Eine im Berichtsjahr durchgeführte Meinungsumfrage ergab, dass die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt als wichtigstes Ziel der schweizerischen Politik betrachtet wird. Um diesem eindeutigen Volkswillen, welcher sich bereits 1971 mit der überwältigenden Annahme des Verfassungsartikels über den Umweltschutz manifestiert hatte, gerecht zu werden, legte der Bundesrat einen **zweiten Entwurf zu einem Umweltschutzgesetz** vor. In Anbetracht der Kritik am ersten, in der Vernehmlassung gescheiterten Entwurf will sich das neue Gesetz auf die Regelung der Bereiche Luftverschmutzung, Lärm und Abfallbewirtschaftung beschränken. Für diese Problemkreise soll der Bundesrat Vorschriften (insbesondere über Emissionsgrenzwerte) erlassen können. Die Erhebung einer Lenkungsabgabe, welche die Schadstoffhersteller mit materiellen Sanktionen zu einem umweltgerechten Verhalten veranlassen könnte, ist hingegen nicht vorgesehen. Von entscheidender Bedeutung für die Wirksamkeit des neuen Gesetzes (falls es in der vorliegenden Form verabschiedet wird), dürfte es demnach sein, welche Grenzwerte der Bundesrat vorschreiben wird und von welchem Zeitpunkt an sie eingehalten werden müssen. Mit dem neuen Gesetz soll im weitern eine Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt werden, welcher sich alle grösseren Bauvorhaben zu unterziehen hätten. Das noch 1978 abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren zeigte, dass auch dieser zweite Entwurf **nicht mit allgemeiner Zustimmung rechnen kann**. Die Kritik kommt allerdings diesmal von der entgegengesetzten Seite. Die Umweltschutzorganisationen, die SPS, die SVP und der Landesring würden eine umfassendere Vorlage bevorzugen; dies würde ihrer Meinung nach auch besser dem Verfassungsauftrag entsprechen. Daneben bemängeln sie insbesondere den grossen Ermessensspielraum, welcher dem Bundesrat beim Erlass der Emissionsgrenzwerte eingeräumt werden soll, und den Verzicht auf das

Instrument der Lenkungsabgabe. Sie begrüßen jedoch die Verankerung des Verursacherprinzips sowie die Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und hoffen, die Vorlage bei der parlamentarischen Beratung noch in einigen Punkten zu ihren Gunsten abändern zu können. Weitgehend befriedigt äusserten sich die CVP, die FDP und die Vertreter der Wirtschaft. Dabei warnte der Vorort bereits vor einer strengen Auslegung des Gesetzes, da sonst die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft gefährdet werden könnte.⁶

Klimapolitik

L'initiative populaire fédérale « pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement » a formellement abouti à l'automne. Lancée par les Jeunes Verts et soutenue par le PS, les Verts, le mouvement Ecologie libérale et des organisations écologistes (ATE, WWF, Greenpeace), cette initiative vise à interdire l'importation de véhicules qui émettent des quantités excessives de substances nocives (notamment le CO₂ et les poussières fines) et ceux particulièrement dangereux pour les cyclistes et les piétons. Les véhicules émettant plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus de 2,5 milligrammes de particules par kilomètre seraient interdits en Suisse, tout comme les voitures de tourisme d'un poids excédant 2,2 tonnes. L'initiative est combattue par les partis bourgeois et les milieux routiers et économiques. En fin d'année, **le Conseil fédéral a rejeté l'initiative**. Bien qu'il ait admis qu'elle permettrait une réduction de 2% des émissions du trafic routier, il a jugé qu'elle entraînerait une restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme. Il a par ailleurs estimé que les objectifs visés par l'initiative étaient parfaitement réalisables par la révision des normes et valeurs limites en matière d'émissions polluantes comme de sécurité routière en faisant l'économie des contraintes et inconvénients impliqués par le texte des initiants.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.09.2008
NICOLAS FREYMOND

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO₂ adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoit de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.⁸

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO₂ et l'approbation de l'accord sur le 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 faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO₂, 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 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 est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour 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, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.⁹

1) AB NR, 1986, S. 1624 ff.; AB NR, 1986, S. 1658; BBI, 1986, III, S. 269 ff.; Presse vom 18.9.86; Vat., 20.9.86; L'Hebdo, 25.9.86; NZZ, 27.9.86.; Umweltschutz in der Schweiz, 1986, Nr. 4, S. 1 ff.

2) NZZ et TW, 13.3.91; Baz, 16.3.91; SGT, 16.3.91

3) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.

4) Communiqué de presse OFEV du 11.4.18; Rapport explicatif du DETEC du 11.4.18; Rapport sur les résultats de la consultation du 11.4.18; LMD, 23.2.18

5) AZ, 12.5., 2.10. et 3.12.70; GdL, 12.5.70; JdG, 12.5., 1.6., 2.10. et 3.12.70; TdG, 12.5. et 2.6.70; Vat., 12.5. et 7.8.70; NZZ, 12.5., 2.10., 3.11. et 3.12.70; Lb, 29.7.70; Lib., 31.7. et 2.10.70; NZN, 2.10.70; Berner Tagblatt, 24./25.10.70.; BO CE, 1970, p. 406 ss.; BO CN, 1970, p. 578 ss.; FF, 1970, I, p. 773 ss.; FF, 1970, II, p. 1627

6) Bühler (1978). Grenzen einer schweizerischen Umweltschutzgesetzgebung.; NZZ, 4.2., 12.6., 18.7., 18.9., 29.7., 30.9. und 9.8.78; JdG, 6.2.78; Presse vom 22.2.78; BaZ, 5.8.78; wf. Dok., 6.11. und 13.11.78; LNN, 2.12.78; FDP-Information, 1978, Nr. 4, S. 34.; SKA, Bulletin, 84/1978, Nr. 10, S. 9 f.; Parti libéral suisse, Ecologie et liberté, 1978; Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz. Bulletin, 1978, Nr. 2.

7) FF, 2008, p. 7199 s.; LT, 4.2 et 7.7.08; NZZ, 7.7.08; presse du 26.8.08 (initiative); NZZ, 20.12.08.

8) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.

9) 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