

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Luftreinhaltung</b>
Akteure	<b>Schweizerische Volkspartei (SVP)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1998 - 01.01.2018</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène

## Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftreinhaltung, Schweizerische Volkspartei (SVP), 2010 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Klimapolitik	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Luftreinhaltung

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBECHLUS  
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.<sup>1</sup>

### Klimapolitik

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 prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement.<sup>2</sup>

Ende Februar 2015 bestätigten das UVEK und das BAFU, was im November des Vorjahres bereits von inoffizieller Seite gemunkelt worden war: **Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 50% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Damit befinde sich die Schweiz „im ehrgeizigen Durchschnitt der Empfehlungen der Klimaexperten (IPCC)“. Im Gegensatz zum 20%-Reduktionsziel bis 2020, das vollständig im Inland zu erfolgen hat, sieht der Bundesrat vor, dass eine Senkung von 30% im Vergleich zu 1990 im Inland zu erfolgen habe, weitere 20% der Reduktionen darüber hinaus jedoch im Ausland reduziert werden können. Dies begründete der Bundesrat mit der Effizienz der Reduktionsmassnahmen: Die Schweiz sei verantwortlich für 0,1% der globalen Treibhausgasemissionen. Durch die kohlenstoffarme Energieproduktion und die gering ausgeprägte Schwerindustrie seien die Kosten zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Schweiz hoch. Diametral verschieden fielen die Reaktionen von Rechts und Links aus: Während die Grünen und der WWF diese Ziele als völlig ungenügend kritisierten, erachteten sie die SVP und Economiesuisse als unrealistisch. Bundesrätin Leuthard ihrerseits bezeichnete die Ziele zwar als ambitioniert, aber machbar. Der Entwurf einer entsprechenden Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.<sup>3</sup>

Im September 2016 eröffnete der Bundesrat die dreimonatige Vernehmlassung zur zukünftigen Klimapolitik, welche gleich drei Vorlagen umfasste. Erstens beantragte die Regierung die Genehmigung des Klima-Übereinkommens von Paris, zweitens eine **Vorlage zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**, um die Umsetzung der damit verbundenen Klimaziele bis 2030 rechtlich zu verankern, und nicht zuletzt ebenfalls die Genehmigung des Abkommens mit der EU zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme. Bereits zu Beginn der Vernehmlassung zeichnete sich ab, dass in erster Linie die geplante Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und die darin vorgeschlagene Kompensationspflicht im In- und Ausland (60:40, resp. 30% der Reduktionen im Inland, 20% im Ausland) zu kontroversen Stellungnahmen führen würde. Fundamentale Opposition gegenüber dem vorgeschlagenen Reduktionsziel von 50% bis 2030 im Vergleich zu 1990 schien zu Beginn der Vernehmlassung hingegen nur bei der SVP wahrscheinlich.

Der bisherige Massnahmenmix soll mit der Totalrevision grundsätzlich weitergeführt werden, wobei bestehende Lenkungsabgaben bei Bedarf verschärft würden. Neu soll hingegen auch die Landwirtschaft einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase leisten. Ebenfalls sieht die Vorlage vor, bei Verpassen des Reduktionszwischenziels fossile Heizungen bei Neubauten und im Falle des Ersatzes bestehender Heizungen ab 2029 zu verbieten.<sup>4</sup>

---

1) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et OJ, 27.11.10.

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

3) Medienmitteilung UVEK vom 27.2.15; AZ, BZ, BaZ, LT, LZ, Lib, NZZ, TA, TG, 28.2.15

4) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 1.9.16; BaZ, LT, NZZ, TA, TG, 2.9.16; TG, 1.12.16; NZZ, 22.12.16