

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Indirekter Gegenvorschlag
Akteure	Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), Grüne Partei der Schweiz (GPS), WWF Schweiz
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Indirekter Gegenvorschlag, Grüne Partei der Schweiz (GPS), WWF Schweiz, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 2010*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

Abkürzungsverzeichnis

UREK-NR Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU Europäische Union

CEATE-CN Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de
l'énergie du Conseil national
UE Union européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO₂ qui tient lieu de contre-projet indirect. Soutenu par les Verts, le PS, l'ATE, le WWF et Greenpeace, le texte déposé par les jeunes verts propose, à des fins de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité routière, d'interdire l'importation des véhicules qui émettent plus de 250 grammes de CO₂ par kilomètre, ainsi que les voitures de tourisme qui pèsent plus de 2,2 tonnes à vide ou présentent un danger élevé pour les autres usagers de la route. À titre de dispositions transitoires, il prévoit en outre que les véhicules en circulation violant ces nouvelles normes soient soumis à une limite de vitesse plus sévère (100 km/h) et que les émissions de particules fines des véhicules diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2008 n'excèdent pas 2,5 mg/km. Le gouvernement a réaffirmé son rejet du texte en raison de la restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme qui en découlerait. Il a également mis en doute la pertinence des mesures proposées, tout en partageant l'avis des initiants sur la nécessité d'édicter des normes légales afin de réduire les émissions nocives du trafic routier. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un **contre-projet indirect** par lequel il met par ailleurs en œuvre la motion de la CEATE-CN en faveur d'un alignement sur les normes de l'UE que lui avait transmise le parlement en 2007. Le message transmis aux chambres comporte ainsi, outre un projet d'arrêté fédéral recommandant au peuple de rejeter l'initiative, un projet de modification de la loi sur le CO₂ abaissant la valeur moyenne d'émission des voitures neuves à 130 gr/km d'ici à 2015, conformément aux normes de l'UE en la matière. Le Conseil fédéral propose d'échelonner la réalisation de cet objectif, fixant respectivement à 65% en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015 la proportion des nouvelles immatriculations devant satisfaire à la nouvelle valeur limite. En cas de non respect, les importateurs devront compenser les émissions excédentaires, soit financièrement, soit par la vente de voitures moins polluantes. Le gouvernement a estimé que cette manière de procéder permettait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone visé par l'initiative, sans interdire les voitures de collection et de sport. S'agissant des émissions de particules fines par les voitures de tourisme diesel, le gouvernement a proposé de s'en tenir à la norme Euro 5 (4,5-5 mg/km, selon la méthode de mesure), jugeant inutile de s'en distancier alors que les émissions effectives des véhicules homologués jusqu'au 31 décembre 2008 (env. 0,6 mg/km) sont de toute manière nettement inférieures tant à la norme européenne qu'à celle voulue par les initiants. Quant à la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, il a estimé que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années, notamment grâce aux normes visant à réduire la gravité des blessures des piétons en cas d'impact. Assurant vouloir poursuivre dans cette voie, le Conseil fédéral a toutefois rappelé qu'il souhaite le faire en concertation avec les pays voisins afin d'éviter aux importateurs des obstacles supplémentaires sur le marché helvétique.¹

1) FF, 2010, p. 885 ss; presse du 22.1.10.