

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Luftreinhaltung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Luftreinhaltung, Verwaltungsakt, 1996 – 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
WTO	Welthandelsorganisation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
EU	Europäische Union
EHS	Emissionshandelssystem

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
OMC	Organisation mondiale du commerce
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
UE	Union européenne
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.05.1996
LIONEL EPERON

Conformément à ce qui avait été annoncé en 1995, les autorités fédérales ont réitéré, d'un commun accord avec la majorité des cantons, leur intention de lancer une **campagne de sensibilisation contre la pollution de l'air** d'un genre nouveau. Portant sur la période 1997/1999, cette action devrait en effet consacrer l'instauration d'un instrument incitatif baptisé «Dollair» qui récompensera les personnes et entreprises au comportement particulièrement respectueux en matière de protection de l'air. Il est prévu que la Confédération prenne à sa charge la moitié des CHF 12 millions que coûtera cette campagne.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.05.1997
LIONEL EPERON

Publiée communément par la Confédération, les cantons, cinq villes alémaniques et la commune de Lausanne, la brochure «**L'Air du Temps**» dresse un bilan général de la qualité de l'air en Suisse. Outil pédagogique destiné aux élèves du niveau secondaire, ce document aborde notamment la question des coûts externes de la pollution atmosphérique.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.06.1997
LIONEL EPERON

La campagne de sensibilisation «**DollAir**» que la Confédération et les cantons avaient projeté de lancer dans le courant de l'année sous revue a été abandonnée, faute d'avoir pu trouver des partenaires suffisamment importants pour épauler cette action.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La Suisse a soutenu le développement d'un **système de dénitrification** permettant de réduire de plus de 90% les émissions d'oxydes d'azote des poids lourds. D'une valeur de 30 000 francs, le système de dénitrification des gaz d'échappement des moteurs diesel fonctionne indépendamment du moteur, ce qui permet de le monter sur tous les véhicules diesel, même les anciens modèles. Ainsi, n'importe quel moteur diesel pourra répondre à la norme Euro 5. L'OFEFP a pris en charge 40% des coûts de développement de ce produit, les 60% restants ont été assumés par des partenaires privés.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Juni verabschiedete der Bundesrat einen **Aktionsplan gegen Feinstaub**, welcher in den nächsten Jahren zu einer beträchtlichen Verringerung der Russmissionen beitragen soll: 1.) Der Bund will der WTO, der EFTA und der EU die vorzeitige Einführung des künftigen EURO 5 Russgrenzwertes für alle leichten Dieselfahrzeuge notifizieren, d.h. die genannten internationalen Organisationen informieren und um ihre Zustimmung ersuchen. Dies hätte zur Folge, dass ab 2007 neu in die Schweiz importierte Personenwagen, Kleinbusse und Lieferwagen mit Dieselmotor mit Partikelfiltern ausgestattet werden müssten. 2.) Öffentliche Transportunternehmen sollen die Mineralölsteuer künftig differenziert rückerstattet erhalten; für Busse ohne Partikelfilter erhalten sie nur noch den Mineralölsteuerezuschlag. 3.) Für neue Dieseltraktoren notifiziert der Bund im Rahmen der WTO und der EFTA/EU die vorzeitige Einführung des künftigen europäischen Dieselmotor-Grenzwertes III B. Die EU führt diesen Grenzwert voraussichtlich 2011-2013 ein; er entspricht der Einführung der Partikelfilter-Pflicht. 4.) Ab 2007 will der Bund nur noch dieselbetriebene Personen-, Liefer- und Lastwagen für Verwaltung und Militär kaufen, die mit Partikelfiltern ausgestattet sind, sofern solche Modelle auf dem Markt erhältlich sind. 5.) Hinsichtlich der nächsten Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lastwagen im Jahr 2008 will der Bundesrat mit der EU über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Filtern eine weniger hohe Abgabe zu erheben.⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.07.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Bund will auf das Jahr 2010 die Energie-Etikette für Autos zu einer **Umwelt-Etikette** weiterentwickeln. Damit sollen künftig umweltfreundliche Fahrzeuge tiefer besteuert werden als Dreckschleudern. Anfang Juli wurde den Kantonen, Verbänden und der Verwaltung ein Prototyp der Kriterien zur Verfügung gestellt, um deren Tauglichkeit zu erproben. Der Kriterienkatalog umfasst die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffherstellung. Die Emissionen werden unabhängig von Fahrzeuggrösse und Gewicht bewertet. Bis Ende 2008 sollen die definitiven Kriterien für die neue Umwelt-Etikette vorliegen.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.09.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Aktionsplan war auch vorgesehen, den **Euro-5-Russgrenzwert** für neue leichte **Dieselfahrzeuge** 2007 einzuführen. Aufgrund der ablehnenden Stellungnahmen der EU sowie der WTO-Mitglieder Japan und Korea beschloss der Bundesrat die tieferen Emissionsgrenzwerte erst 2009 in Kraft zu setzen. Zu diesem Zeitpunkt sollen sie auch in der EU schrittweise eingeführt werden. **Kleinroller und Minimotorräder** ohne Tempobegrenzer werden dagegen ab Januar 2008 nur noch zugelassen, wenn sie die Abgasnorm Euro 03 erfüllen. Dies obwohl die EU selbst die Einführung dieser Abgasnorm auf 2010 verschoben hat.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.10.2007
ANDREA MOSIMANN

Der Bundesrat hatte im Jahr 2006 einen Aktionsplan zur Bekämpfung der hohen Feinstaubbelastung verabschiedet, im Berichtsjahr begann nun die konkrete Umsetzung. Seit Juni gilt eine **Filterpflicht für Dieselmotoren** bei gewerbmässig eingesetzten Schiffen. Alle neuen Schiffe müssen obligatorisch mit einem Partikelfilter ausgestattet werden. Zudem wurden die Grenzwerte für **Holzfeuerungen** verschärft. Für grosse automatische Anlagen legte der Bundesrat besonders strenge Staubgrenzwerte und damit eine faktische Filterpflicht fest. Sie sollen schrittweise bis 2012 in Kraft treten. Für neue kleinere Holzofen und offene Cheminées gelten ab Januar 2008 rigidere Bestimmungen. Bestehende Holzfeuerungen dieser Leistungsstufe müssen aber nicht ersetzt oder nachgerüstet werden. Industrielle Grossanlagen unterstehen bereits seit Inkrafttreten der geänderten Luftreinhalteverordnung im September den strengen Vorschriften und brauchen ein Filtersystem. Deutlich tiefere Grenzwerte als bisher gelten auch für Anlagen in Zementwerken, der chemischen und Holzverarbeitenden Industrie sowie in der Maschinenindustrie oder in Sägereien.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.12.2007
ANDREA MOSIMANN

Ende 2007 wurde überdies die schrittweise **Einführung von strengeren Russgrenzwerten für Baumaschinen** in die Vernehmlassung geschickt.⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.01.2008
NICOLAS FREYMOND

L'OFEV et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ont tiré un bilan positif de la phase de test des critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules (projet KeeF (Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge)). Composante importante du plan d'action contre les poussières fines lancé en 2006, la fixation de ces critères constitue la première étape de la transformation de l'actuelle étiquette Energie en une **étiquette Environnement** combinant exigences énergétiques et écologiques (air, bruit, etc.). La version expérimentale du KeeF soumise par l'OFEV et l'OFEN aux cantons, organisations économiques et associations professionnelles portait sur près de 6000 véhicules. Au vu des évaluations des participants à cette phase de test, les deux offices ont jugé réaliste l'entrée en vigueur de l'étiquette Environnement pour les véhicules à l'horizon 2010.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.07.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFEV et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ont lancé conjointement une procédure d'audition concernant la transformation de l'actuelle étiquette Energie pour les voitures de tourisme en une **étiquette Environnement** indiquant non seulement leur consommation énergétique mais également leur charge environnementale. Cette dernière se compose des émissions de polluants atmosphériques (par ex. les poussières fines), de gaz à effet de serre et de bruit, ainsi que de la quantité de carburant nécessaire pour faire rouler véhicule. Les véhicules seront classés dans des catégories allant de A (voitures efficaces et peu polluantes) à G (inefficaces et très polluantes) auxquelles sont associées des couleurs (étiquette verte pour A et rouge pour G). Outre une information complète et transparente destinée aux acheteurs de

voitures, l'étiquette Environnement doit permettre de mesurer les incitations financières à acheter un véhicule et d'aménager l'impôt automobile fédéral et celui des cantons en fonction de critères écologiques. L'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation est prévue pour l'été 2010.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a actualisé sa **stratégie de protection de l'air** en réponse à une motion de la commission de l'environnement du Conseil national (CEATE-CN) que lui avaient transmise les chambres en 2000. Le bilan des actions entreprises depuis les années 1980 montre une amélioration de la qualité de l'air du point de vue des teneurs en dioxyde de soufre, monoxyde de carbone et métaux lourds. En revanche, pour d'autres polluants, les valeurs limites sont encore trop fréquemment dépassées. Afin de préserver la santé publique et l'environnement, le Conseil fédéral a fixé de nouveaux objectifs, à savoir réduire les émissions d'oxydes d'azote de 50%, celles de poussières fines de 45% et celles de composés organiques volatils de 20 à 30% (par rapport à 2005) d'ici à 2020. Enfin, il a soumis aux départements concernés l'examen d'une série de mesures telles que l'adoption de prescriptions plus sévères dans les domaines de l'industrie, de l'agriculture et des transports, l'introduction d'incitations financières et le renforcement de la collaboration internationale.¹²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.01.2011
MARLENE GERBER

Zu Beginn des Jahres informierte das UVEK, vorläufig auf eine schweizweite Regelung zur **Einrichtung von Umweltzonen verzichten** zu wollen. Eine entsprechende Verordnung hätte in solchen Zonen ermöglicht, die städtische Luftqualität durch ein Fahrverbot besonders umweltschädlicher Fahrzeugkategorien zu verbessern. Das UVEK fällt diese Entscheidung nach Eingang der mehrheitlich negativen Stellungnahmen im Anhörungsverfahren. Insbesondere die Kantone stellten sich mehrheitlich gegen eine solche Bundeslösung. Dabei war das Hauptargument, dass der beträchtliche Aufwand in einem Missverhältnis stehe zur beschränkten Wirksamkeit von Umweltzonen.¹³

Klimapolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

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.¹⁴

1) SoZ, 7.4.96; SGT, 10.5.96

2) 24 Heures, 7.5.97; NZZ, 22.5.97

3) Bund, 3.6.97

4) QJ, 6.4.04.

5) Presse vom 17.6.06.

6) NZZ und TG, 23.7.07.

7) AZ, 27.3.07; NZZ, 31.5.07 (Dieselfahrzeuge); TG, 11.9.07; TA, 13.9.07 (Kleinroller).

8) BaZ, 3.5.07 (Schiffsmotoren); NZZ, 5.7.07; BaZ und Bund, 29.10.07 (Holzfeuerungen, Zementwerke, Maschinenindustrie und Sägereien).

9) NZZ, 1.12.07.

10) NZZ, 26.1.08.

11) Presse du 3.7.09; OFEN et OFEV, communiqué de presse, 2.7.09.

12) FF, 2009, p. 5941 ss.; OFEV, communiqué de presse, 11.9.2009.

13) Medienmitteilung BAFU vom 12.1.11.

14) 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