

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Luftreinhaltung
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1988 - 01.01.2018

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Luftreinhaltung, Bundesratsgeschäft, 1989 – 2017*. 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
Allgemeiner Umweltschutz	3
Klimapolitik	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
StoV	Stoffverordnung
USG	Umweltschutzgesetz
ChemRRV	Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

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
OFEV	Office fédéral de l'environnement
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
Osubst	Ordonnance sur les substances
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
ORRChim	Ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.02.1989
SERGE TERRIBILINI

La **modification de l'ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement** des voitures automobiles lourdes (OEV 2) va dans le sens d'une dépollution accrue. Ces normes sont accompagnées d'une nouvelle méthode de mesure des gaz et particules d'échappement. Lors de la procédure de consultation, deux tests différents s'étaient affrontés; un système européen (ECE 49) et un système américain (Transient-test) défendu par les organisations écologistes. C'est finalement le système ECE 49 qui fut choisi pour permettre aux autorités de travailler sur des normes européennes. Cette modification d'ordonnance est entrée en vigueur le 1er mai 1989, mais ne seront soumis aux nouvelles valeurs limites d'émission de particules, de monoxyde de carbone, de HC et de NOx que les véhicules importés ou construits en Suisse à partir du 1er octobre 1991.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.1989
SERGE TERRIBILINI

Malgré que le conseil fédéral ait publié en 1986 son rapport sur «la stratégie de lutte contre la pollution de l'air», les Chambres, en 1987, lui avaient demandé un programme précis sur la manière d'atteindre les buts fixés en la matière (ramener d'ici 1995 les émanations de SO₂ à leur niveau de 1950 et celles des NOx et des HC à celui de 1960) et avaient assorti leur demande de 54 suggestions diverses. Dans un **rapport intermédiaire commandé par l'OFEPF**, l'entreprise d'ingénieurs-conseils Elektrowatt estimait, fin 1988, que cela ne suffirait pas et s'engageait à étudier des propositions supplémentaires. Au début de l'année 1989, le Conseil fédéral présenta quelques mesures à envisager (abaissement de la teneur en soufre de l'huile de chauffage, introduction d'une taxe d'incitation sur les HC, réduction des pertes par évaporation des carburants etc.) et se réservait la possibilité de dresser un catalogue complet des mesures à prendre une fois qu'il aurait eu connaissance du rapport final d'Elektrowatt.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a modifié **l'ordonnance sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEV 1)** en renforçant les normes pour les émissions de particules des véhicules diesel. Pour les véhicules utilitaires équipés d'un moteur diesel et dont la charge utile est de 1'400 kg et plus, la limite admise a passé de 0.48 grammes/km à 0.37 pour les deux ans à venir. Durant cette même période, la limite autorisée pour les véhicules de moins de 1'400 kg de charge utile reste à 0.37. A partir du 1er octobre 1992, la limite pour tous les véhicules utilitaires légers avec moteurs diesel sera abaissée à 0.162 grammes/km. Ces nouvelles mesures sont entrées en vigueur le 1er octobre.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Toujours dans le but d'aller plus avant dans la mise en oeuvre de sa politique d'assainissement de l'air, le Conseil fédéral a mis en consultation un **projet de révision de l'OPair**. Celui-ci a principalement pour but de réduire de façon significative les émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures provenant des chauffages (dont une bonne partie devra subir des examens approfondis avant de pouvoir entrer en action) et des installations industrielles (pour la fabrication de ciment, de briques ou de verre aussi bien que pour l'élimination des ordures ou des déchets spéciaux).⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre du paquet de mesures arrêté par le gouvernement l'an passé et établi dans le but de retrouver un air de la qualité de celui d'il y a trente ans, le Conseil fédéral a adopté l'idée d'une **taxe sur les énergies fossiles**. Ce projet sera soumis à consultation en été 1991. Le parlement pourra ainsi en débattre en 1992 et il devrait être mis en application en 1993. Il vise à réduire les émissions de CO₂ (principal gaz responsable de l'effet de serre) et consiste essentiellement en une application plus stricte du principe du pollueur-payeur et en une dissuasion par la hausse des prix à la consommation des substances polluantes. Cela devrait se traduire par une taxation de l'essence de 15% (+15 centimes par litre par rapport au prix de septembre 1990), du

diesel de 18% (+18 centimes par litre), de l'huile de chauffage extra-lourde de 46% (+108 francs par tonne), de l'huile de chauffage mi-lourde et légère de 23% (+110 francs par tonne), du charbon de 42 à 105% (+89 francs par tonne) et du gaz de 20% (+0.7 centime par kWh). Cela rapporterait ainsi CHF 1.9 milliards et devrait permettre une réduction de 3.1 millions de tonnes des émissions de CO₂, soit une diminution de 2.5% par rapport à 1990. Un tiers de cette somme servirait à financer des mesures de politique énergétique et environnementale, le reste étant consacré, par mesure de compensation, à alléger l'impôt fédéral direct ou à subventionner certains secteurs dans le domaine social (caisses-maladies).⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.03.1991
SERGE TERRIBILINI

En mars, le Conseil fédéral a présenté son **concept complémentaire de lutte contre la pollution de l'air** (qui devrait renforcer les décisions déjà prises, telle l'introduction d'une taxe sur les énergies fossiles) qui résulte de son examen du plan de mesures de l'entreprise Elektrowatt présenté en 1989, afin de satisfaire les buts de la stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique. La principale proposition faite a concerné l'introduction d'un **écobonus** destiné à appliquer réellement le principe du pollueur-payeur par la pénalisation des activités polluantes et la récompense des comportements respectueux de l'environnement. Il a été présenté sous la forme d'une taxe prélevée en fonction des kilomètres parcourus (10 centimes par km), dont le produit (CHF 4 milliards par an) serait ensuite redistribué aux citoyens. Cela aurait dû entraîner une réduction importante du trafic (10-15%) et des émissions polluantes. Cette forme d'écobonus a été préférée à celle qui aurait consisté en une taxe sur le nombre de litres d'essence consommés. Afin de tenir cette comptabilité kilométrique annuelle, il aurait été nécessaire d'équiper chaque automobile d'un appareil (odomètre) fiable et non manipulable par l'utilisateur. Les autres mesures annoncées furent, entre autres, une limitation supplémentaire des émissions polluantes des poids lourds, une diminution des émissions de composés organiques volatiles, une augmentation des amendes, un accroissement des contrôles de vitesse ainsi que la promotion des véhicules électriques.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a décidé de soumettre les véhicules ayant un moteur diesel à un contrôle régulier (tous les deux ans) des gaz d'échappement, et désire appliquer ce projet, après consultation, dès le milieu de 1992. La procédure devrait être semblable à celle, obligatoire depuis 1986, concernant les moteurs roulant à l'essence. Cette mesure devrait permettre notamment de **réduire les émissions de suie** (particules cancérogènes) de 10 à 15%.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.1997
LIONEL EPERON

La pollution imputable au dioxyde de soufre (SO₂) ayant massivement reculé ces dernières années, le Conseil fédéral a décidé d'abroger, au 31 mars de l'année sous revue, les recommandations qu'il avait adressées aux cantons en 1987 en vue de lutter contre le **smog hivernal**. Etablies afin de préciser les dispositions des lois sur la protection de l'environnement et sur la circulation routière en matière de protection de l'air, les mesures préconisées par le gouvernement portaient notamment sur le remplacement de l'huile de chauffage "lourde" par des combustibles à plus faible teneur en soufre ainsi que sur la restriction temporaire et locale du trafic privé des véhicules à moteur.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.2009
DIANE PORCELLANA

En décembre 2009, la Suisse a adopté les **amendements du Protocole 1998 à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance**, de 1979, **relatif aux polluants organiques persistants**. Le protocole a été révisé afin de l'adapter à l'état actuel de la science et de la technique. Quatre décisions ont été prises (2009/1; 2009/2; 2009/3 et 2009/4). Elles concernent l'inscription de nouveaux produits chimiques industriels ou pesticides dans la liste des polluants organiques persistants; l'actualisation des interdictions de production, de l'utilisation, des restrictions applicables et des valeurs limites d'émission; la flexibilité des délais d'application de certaines émissions et techniques pour les nouvelles parties adhérant au protocole. Les décisions 2009/1 et 2009/2 modifiant le texte du protocole et ses annexes (I, II, III, IV et VIII) demandaient une ratification. Comme partie, la Suisse s'est engagée, par principe, à limiter et à réduire davantage les émissions de polluants organiques persistants. La qualité de l'air devrait être améliorée, engendrant un impact positif sur la santé de la population et de l'environnement. Grâce aux révisions de l'OPair et de l'ORRChim en

2015, le droit matériel de l'environnement suisse est déjà en adéquation avec les exigences du protocole modifié. L'Assemblée fédérale doit encore avaliser les modifications apportées au protocole. L'arrêté fédéral est sujet au référendum.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2011
MARLENE GERBER

Beide Räte diskutierten in der Frühjahrsession über eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes, welchem der Nationalrat in der Wintersession 2010 bereits ohne wesentliche Änderungen zugestimmt hatte. Ausgangspunkt der Vorlage war die am 29. November 2009 angenommene Volksabstimmung, mit welcher die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen neu auch für den Luftverkehr und nicht wie bis anhin nur für den Strassenverkehr eingesetzt werden können. Die Verfassungsbestimmungen sehen unter anderem vor, dass ein Viertel der für die Luftfahrt zur Verfügung stehenden **Erträge der Mineralölsteuer für Umweltschutzmassnahmen im Luftverkehr** eingesetzt werden sollen. Die nötige Gesetzesanpassung war unbestritten und wurde sowohl in der ständerätlichen Detailberatung sowie in beiden Schlussabstimmungen ohne Gegenstimme angenommen.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2017
DIANE PORCELLANA

En janvier 2017, la CEATE-CE approuvait à l'unanimité la **ratification des modifications apportées au Protocole de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif aux métaux lourds**. Le Conseil des Etats, par 40 voix, adhère au projet du Conseil fédéral. Le Conseil national, avec 174 voix, confirmait la position prise par la chambre des cantons lors du vote d'ensemble. La CEATE-CN n'avait pas formulé de remarques au sujet de l'arrêté et le soutenait à l'unanimité. L'arrêté a été adopté au vote final au Conseil des Etats avec 44 voix, au Conseil national par 193 voix contre 2 et 1 abstention. La Suisse s'engage ainsi à réduire davantage ses émissions de métaux lourds et de poussières fines dans l'air.¹¹

Allgemeiner Umweltschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.03.1989
SERGE TERRIBILINI

L'ordonnance sur les substances dangereuses pour l'environnement (Osubst) s'est vue modifiée par le Conseil fédéral. Celui-ci a décidé d'interdire l'utilisation de l'amiante dès 1995 et de promouvoir des produits de substitution inoffensifs. Cette mesure sera appliquée progressivement jusqu'à la fin de l'année 1994 et certains produits en fibrociment ne sont plus autorisés dès 1990. Des dérogations ne seront consenties que s'il n'existe aucune possibilité de rechange, mais chaque cas sera étudié isolément et l'ensemble des exceptions ne devra pas excéder 100 tonnes par an. Une des premières applications de cette modification réside dans l'obligation faite désormais aux fabricants d'apposer sur leurs produits ou objets contenant de l'amiante, afin qu'ils puissent être mis en vente, une étiquette portant le nom du producteur, une mise en garde sur les dangers encourus et des indications sur les mesures de protection possibles.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.1995
LIONEL EPERON

Evoquée en 1994 par la Ceate du Conseil national (94.3005), l'introduction éventuelle de **valeurs d'alarme** en matière de protection de l'air devait également retenir l'attention des parlementaires, puisqu'une forte minorité bourgeoise de la commission proposa de fixer de telles valeurs en cas de forte concentration d'ozone. Le dépassement de celles-ci aurait alors permis l'adoption de mesures urgentes par les pouvoirs publics. Souhaitées à un niveau nettement plus élevé que les valeurs-limites consacrées jusqu'alors dans la LPE, ces valeurs d'alarme n'ont toutefois pas trouvé grâce auprès des députés du National. Enfin, l'article prescrivant à la Confédération de **collaborer avec l'économie** pour la mise en oeuvre de la LPE - introduit en première lecture par le Conseil des Etats - a été retenu et élargi aux cantons.¹³

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.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2015
MARLÈNE GERBER

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 befindet 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 CO₂-Gesetzes soll Mitte 2016 in die Vernehmlassung geschickt werden.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.09.2016
MARLÈNE GERBER

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 CO₂-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 CO₂-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.¹⁶

1) NZZ, 14.2.89. ; RO, 1989, p. 496 ss.

2) TW, 11.2.89; TA, 11.2.89; SGT, 14.2.89; Presse du 15.2.89; VO, 16.2.89; WoZ, 17.2.89

3) NZZ, 13.9.90; RO, 1990, 2, p. 1488 s.

4) BaZ, 25.4.90; NZZ, 25.4., 20.8. et 8.10.90; Bund, 16.8.90; SZ, 31.8.90

5) LNN, 12.6. et 31.10.90; Ww, 28.6.90; TA, 10.10., 30.10. et 1.12.90; SHZ, 11.10.90; Vr, 30.10. et 31.10.90; Presse du 26.10. et 1.11.90

6) Presse du 12.3.91; TA et SGT, 5.3.91; Vat., 9.3.91; NZZ, 20.3.91; TA, 13.4. et 17.4.91

7) BZ, 5.6. et 11.10.91; LM, 11.10.91

8) Presse du 3.3.97

9) FF, 2017, p.7107ss

10) BBl, 2011, S. 2761 ff. und 6523 ff.; AB SR, 2011, S. 156 ff. und 340; AB NR, 2011.

11) BO CE, 2017, p. 246; BO CE, 2017,p.542; BO CN, 2017, p.1224; BO CN, 2017, p.736 s.; Communiqué de presse CEATE-CE

12) Presse du 12.1.89; Bulletin de l'OFEFP, 1989, no 1. ; RO, 1989, p. 270

13) BO CN, 1995, p. 1290 ss.; BO CN, 1995, p. 1310 ss.; BO CN, 1995, p. 1527; Presse des 31.5, 15.6 et 16.6.95

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

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

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