

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>18.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Feinstaub</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Holenstein, Katrin  
Mosimann, Andrea  
Porcellana, Diane  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Feinstaub, 1988 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 18.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Klimapolitik	9

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>EFTA</b>	Europäische Freihandelsassoziation
<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>WHO</b>	World Health Organization
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EnEV</b>	Energieeffizienzverordnung
<b>LRV</b>	Luftreinhalte-Verordnung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>AELE</b>	Association européenne de libre-échange
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<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>OFEN</b>	Office fédéral de l'énergie
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la Santé
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>OEEE</b>	Ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
<b>OPair</b>	Ordonnance sur la protection de l'air

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 09.05.2008  
NICOLAS FREYMOND

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs: le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 21.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Rahmen des Aktionsplans Feinstaub gab der Bundesrat bekannt, er wolle bei der nächsten **Erhöhung der LSVA im Jahr 2008** mit der EU über die Möglichkeit verhandeln, für Lastwagen mit Filtern eine weniger hohe Schwerverkehrsabgabe zu erheben. Die Transporteure wollen die geplante Erhöhung der LSVA bis 2011 hinauszögern; der Bund mache durch die höhere Belastung gewisser Lastwagen teure Investitionen zunichte. Zur geplanten Erhöhung der LSVA und deren Folgen für die Berggebiete und Randregionen siehe die Antwort des Bundesrats auf eine Interpellation Hutter (fdp, ZH) (05.3892).<sup>2</sup>

#### Umweltschutz

##### Luftreinhaltung

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 24.02.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Da heute gut 70 Prozent der Stickoxidemissionen in der Schweiz vom Strassenverkehr stammen, ist zur Verwirklichung des Luftreinhaltkonzepts eine **weitere Begrenzung des Schadstoffausstosses von Motorfahrzeugen vordringlich**. Nachdem seit 1987 das Katalysator-Obligatorium für neue Personenwagen gilt, will der Bundesrat die Abgasemissionen der übrigen Fahrzeugkategorien ebenfalls drastisch reduzieren. Im Februar wurden die Abgasvorschriften für Motorräder (FAV 3) weiter verschärft. Die neuen Normen gelten für alle nach dem 1. Oktober 1990 hergestellten oder importierten Motorräder. Das Ziel, anfangs der 90er Jahre auch bei dieser Fahrzeugkategorie einen etwa gleichwertigen Abgasentgiftungsgrad zu erreichen wie bei den Personenwagen, kann mit dieser Massnahme allerdings nicht erreicht werden. Der Bundesrat kündigte daher bereits eine nochmalige Verschärfung der FAV 3 an.<sup>3</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 30.04.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Von der Sache und der Zielsetzung her ebenfalls unbestritten war die vorgesehene weitere **Verschärfung der Abgasvorschriften für schwere Motorwagen (FAV 2)**. Dagegen dauerte die **Kontroverse über die Frage der Messmethode** an. Zur Auswahl standen das europäische Testverfahren (ECE R 49) und der aufwendigere, aber besser erprobte amerikanische Transient-Test, der einen möglichst realistischen Fahrzyklus zugrunde legt und auch den Ausstoss von Partikeln einbezieht. In der Vernehmlassung hatten die Umweltorganisationen, der VCS und die Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter (VSA) die Übernahme der amerikanischen Testverfahren

verlangt, da nur so die Einhaltung der strengen Abgasqualitätsziele geprüft werden könne. Demgegenüber machten sich die Automobilverbände, das Transportgewerbe und der Vorort für die europäischen Normen stark und verlangten, dass der Zeitpunkt der Inkraftsetzung nicht im Schweizer Alleingang, sondern in einem europaweiten Konzept im Rahmen der EG/EFTA-Gespräche fixiert werde.<sup>4</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 01.05.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Im Mai fällte der Bundesrat einen **Grundsatzentscheid zugunsten des europäischen Messverfahrens**, ergänzt um Partikelvorschriften. Mit einem Jahr Rückstand auf den ursprünglichen Fahrplan sollen die strengeren Abgaswerte für Dieselfahrzeuge auf den 1. Oktober 1991 in Kraft treten und gleichzeitig erstmals auch die Partikelemissionen begrenzt werden. Von ihrem Entscheid verspricht sich die Regierung zudem eine Signalwirkung auf die Abgasprogramme der EG. Während die Begrenzung der Emissionen nach US-Vorbild allgemein begrüsst wurde, kritisierten vor allem die Umweltorganisationen den Kompromiss in der Frage des Messverfahrens. In seiner Antwort auf ein vom Nationalrat überwiesenes Postulat Wiederkehr (Idu, ZH), das verlangte, bei den Grenzwerten und Prüfverfahren für Abgase und Partikel den fortschrittlichsten Stand der Technik zugrunde zu legen, verteidigte der Bundesrat seinen Entscheid. Die gestellten Anforderungen seien die strengsten in Europa, und das amerikanische Messverfahren würde keine zusätzliche Verminderung der Emissionen bewirken, sondern vielmehr die Einführung wirksamer Abgasvorschriften verzögern.<sup>5</sup>

**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.<sup>6</sup>

**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.<sup>7</sup>

**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%.<sup>8</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 04.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat Jagmetti (prd, ZH) demandant une **réduction accrue des émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur**. Ce texte propose l'exploration de trois voies pour y parvenir: abaisser les valeurs limites d'émissions, améliorer les contrôles et diminuer les impôts sur les véhicules consommant peu de carburant.<sup>9</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Danuser (ps, TG) que J. Scherrer (pa, BE) avait combattu en 1991. Ce texte demande au gouvernement de **réviser l'ordonnance de 1987 sur les gaz d'échappement** afin d'adapter les prescriptions sur les émissions des automobiles à l'évolution de la technologie, et d'élargir le cercle des véhicules concernés aux machines de chantier et aux véhicules agricoles.<sup>10</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 12.11.1996  
LIONEL EPERON

Prenant notamment appui sur les études Sapaldia et Scarpol récemment réalisées, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a revendiqué l'introduction de valeurs-limites plus sévères concernant les **particules polluantes** en suspension dans l'atmosphère. En premier lieu provoquées par le trafic routier, les systèmes de chauffage et les installations industrielles, ces poussières fines sont à l'origine de difficultés respiratoires et d'atteintes au système pulmonaire pouvant mettre en danger la santé. En conséquence, la Commission de l'hygiène de l'air a proposé qu'une limite de 20 microgrammes par m<sup>3</sup> en valeur moyenne annuelle soit adoptée à l'égard des poussières dont le diamètre est inférieur à 10 microns (PM10) contre les 70 microgrammes actuellement fixés dans l'OPair.<sup>11</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.10.1999  
LAURE DUPRAZ

Un postulat Stump (ps, AG), cosigné par 33 députés de gauche, a été transmis par le Conseil national. Il invite l'exécutif à prendre les dispositions et les mesures incitatives nécessaires pour que tous les véhicules utilitaires lourds soient équipés de **filtres à particules**, afin de réduire fortement les émissions de particules de la catégorie PM 10. Le National a également transmis un postulat Semadeni (ps, GR) demandant la promotion des **carburants diesel améliorés** (Po. 99.3159). Cosigné par 38 députés de gauche, il charge le gouvernement d'adapter immédiatement les impôts à la consommation pour les carburants diesel améliorés, sans que les recettes fiscales ne soient affectées. L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique et de s'aligner sur une directive européenne en la matière.<sup>12</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 12.12.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Par 132 voix contre 44 et par 42 voix sans opposition, le Conseil national et le Conseil des Etats ont accepté en votation finale l'arrêté approuvant la **ratification du Protocole de Göteborg** à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance [7]. Le Protocole est entré en vigueur le 13 décembre 2005. La Suisse s'engage à réduire ses émissions de soufre de 40%, d'oxydes d'azote (NOx) de 52%, de composés organiques volatils (COV) de 51% et d'ammoniac de 13%, par rapport à 1990. Deux effets sont visés par la limitation de ces polluants: une amélioration de la santé humaine et une meilleure préservation de l'environnement. Lorsque les 31 pays signataires auront appliqué les réductions fixées, les émissions de soufre sur l'ensemble de l'Europe devraient diminuer de plus de 60% par rapport à 1990, les émissions de polluants précurseurs de l'ozone (NOx et COV) de 40% chacun et les émissions d'ammoniac de 17%. Le DETEC prévoit une amélioration de la qualité de l'air sur le Plateau suisse et, dans une plus large mesure au Tessin, particulièrement affecté par la pollution transfrontalière. Une réduction considérable des poussières fines secondaires qui se forment dans l'air à partir de polluants atmosphériques est aussi attendue. Dans le domaine de la protection des écosystèmes, plus de 10 à 15% de la surface des écosystèmes sensibles subiront encore une acidification excessive, soit quatre fois moins qu'en 1990. Les effets sur la fertilisation seront moindres: 60 à 70% de la surface des écosystèmes sensibles continueront à recevoir des charges azotées trop élevées. La Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance rassemble 46 pays d'Europe et d'Asie centrale, la Communauté européenne, les Etats-Unis et le Canada. Elle a été élaborée dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Elle a été signée à Genève en 1979 et ratifiée par la Suisse en 1983. Huit protocoles – dont le dernier, le Protocole de Göteborg – ont été ajoutés à cette convention-cadre.<sup>13</sup>

**INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT**  
DATUM: 03.02.2006  
MAGDALENA BERNATH

Wegen der sehr hohen, witterungsbedingten **Feinstaubbelastung** verordnete rund die Hälfte der Kantonsregierungen vom 4.-8. Februar eine Tempobeschränkung auf Autobahnen auf 80 km/h. Zudem forderten sie die Bevölkerung auf, auf unnötige Autofahrten und Cheminées-Feuer zu verzichten. SBB und Postauto boten ihrer Kundschaft an, für den Preis eines einfachen Billetts am selben Tag noch zurückreisen zu können, verschiedene Städte gaben Tageskarten für den öffentlichen Verkehr ab. Bundesrat Leuenberger unterstützte das Vorgehen der Kantone, erklärte aber, zur

Lösung des Feinstaubproblems seien nebst kurzfristigen Aktionen vor allem langfristige Massnahmen nötig.<sup>14</sup>

#### 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 Dieselruss-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.<sup>15</sup>

#### INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 27.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst einigten sich die Kantone darauf, Massnahmen gegen Ozon im Sommer und Feinstaub im Winter künftig regional (und nicht nach Kantonen) entsprechend der tatsächlichen Luftbelastung einzuführen. Ihr **„Interventionskonzept Feinstaub“** sieht drei Stufen vor: Übersteigt das Tagesmittel den Immissionsgrenzwert um das 1,5-fache und kündigt die Wetterprognose eine Inversionslage für mehr als drei Tage an, informieren die Behörden die Bevölkerung und fordern sie dazu auf, alles zu unternehmen, um eine weitere Entstehung von Feinstaub zu vermeiden (Informationsstufe). Übersteigt das Tagesmittel das Doppelte des Feinstaub-Grenzwertes, kommen restriktive Massnahmen zum Zug. Dabei werden alle Verursacher in die Pflicht genommen, nicht nur Autofahrer, für die im betroffenen Gebiet auf den Autobahnen Tempo 80 und ein Überholverbot für Lastwagen gilt. Die Bevölkerung darf keine Cheminées mehr betreiben, die lediglich dem Wohlbefinden dienen; die Land- und Forstwirtschaft muss auf Feuer im Freien verzichten (Interventionsstufe 1). In der zweiten Interventionsstufe (Tagesmittel übersteigt den Grenzwert um das Dreifache) ist das Gewerbe betroffen, indem der Einsatz von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten wird. Das Konzept gilt für die gesamte Schweiz; die Auslösung und Aufhebung der einzelnen Stufen geschieht aber in den fünf dazu geschaffenen Regionen. Jeder Kanton kann zudem über weitere Massnahmen verfügen. Der TCS sprach sich gegen die Tempolimiten aus, während der VCS, die Ärzte für Umweltschutz und die Krebsliga Massnahmen bereits beim gesetzlich festgelegten Grenzwert von 50 Mikrogramm/m<sup>3</sup> verlangten.<sup>16</sup>

#### MOTION

DATUM: 07.03.2007  
ANDREA MOSIMANN

In der Frühjahrssession überwies der Ständerat eine von Jenny (svp, GL) 2005 eingereichte und vom Nationalrat in der Junisession 2006 abgeänderte Motion. Sie fordert den Bundesrat dazu auf, für einen **einheitlichen Vollzug der Luftreinhaltevorschriften auf Baustellen**, namentlich mittels Partikelfilter, zu sorgen. Damit sollen unter anderem Wettbewerbsverzerrungen zwischen den kantonalen Märkten verhindert werden.<sup>17</sup>

#### 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.<sup>18</sup>



**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.<sup>19</sup>

**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 gewerbsmässig 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.<sup>20</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 01.12.2007  
ANDREA MOSIMANN

Ende 2007 wurde überdies die schrittweise **Einführung von strengeren Russgrenzwerten für Baumaschinen** in die Vernehmlassung geschickt.<sup>21</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 06.12.2007  
ANDREA MOSIMANN

In der Sommersession gab der Ständerat der Motion Jenny (svp, GL) statt, welche fordert, alle **Dieselmotoren** bis 2010 mit den **besten verfügbaren Technologien** zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden auszurüsten. Der Nationalrat stimmte der Motion in der Herbstsession in geänderter Form zu. Gemäss dem neuen Wortlaut soll das Ziel EU-kompatibel und mit praxistauglichen Übergangsvorschriften und Anreizsystemen bis zum Jahr 2013 realisiert werden. Der Ständerat wird sich daher 2008 nochmals mit dem Vorstoss befassen müssen.<sup>22</sup>

**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.<sup>23</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 27.02.2008  
NICOLAS FREYMOND

Dans un rapport publié en début d'année, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a **jugé inutile de fixer une nouvelle valeur limite pour les particules les plus fines** (d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres). Rappelant la nocivité d'une exposition constante et excessive aux poussières fines, la commission a plaidé pour une réduction durable de la charge polluante. Elle a ainsi recommandé un renforcement des prescriptions cantonales et fédérales sur les gaz d'échappement (notamment les filtres à particules), l'édiction d'exigences énergétiques strictes pour la mise en circulation de voitures de tourisme, la fixation de valeurs limites sévères pour les chauffages à bois et l'introduction d'une taxe sur le CO2 facilement applicable sur les carburants fossiles.<sup>24</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 12.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé la motion Jenny (udc, GL) telle que modifiée par le Conseil national l'année précédente. Il a ainsi transmis au Conseil fédéral le mandat de veiller à ce que, d'ici à 2013, tous les **moteurs diesels soient équipés des meilleures technologies** disponibles pour réduire les émissions de poussières fines et d'oxyde d'azote. Le dispositif retenu devra en outre être compatible avec les prescriptions européennes en la matière.<sup>25</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 20.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

S'acquittant du mandat que lui avait confié le parlement l'année précédente, le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance sur la protection de l'air afin d'**uniformiser les prescriptions pour les machines de chantier** au niveau national. S'il a renoncé à rendre les filtres à particules obligatoires à travers l'édiction de normes techniques, afin de ne pas freiner les innovations technologiques, le gouvernement a fixé une valeur limite des émissions de poussières fines tenant compte de l'état le plus récent de la technique. La modification de l'ordonnance entrera en vigueur au 1er janvier 2009 pour les appareils et machines d'une puissance égale ou supérieure à 37 kilowatt, ceux d'une puissance inférieure bénéficiant de délais transitoires.<sup>26</sup>

**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.<sup>27</sup>

**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.<sup>28</sup>

**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.<sup>29</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 23.06.2015  
MARLÈNE GERBER

Im Juni 2015 bekräftigte die UREK-NR mit 10 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung ihren vorgängig gefassten Entscheid und empfahl die parlamentarische Initiative von Siebenthal (svp, BE), die eine **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz** verlangte, zur Abschreibung. Die knappe Kommissionsmehrheit verwies dabei auf die überwiegend negativen Anhörungsergebnisse und führte folgende Argumente für den Abschreibungsantrag ins Feld: Erstens sei die Unterscheidung von mit farblosen Substanzen behandeltem und unbehandeltem Holz in der Praxis äusserst schwierig und würde zusätzliche Kontrollen erfordern. Ferner sei auch die Verbrennung von unbehandeltem Holz aufgrund der Feinstaubemissionen gesundheits- und umweltschädigend, wenn keine Filtration vorgenommen werde. Und nicht zuletzt seien die Vorteile der Verbrennung von unbehandeltem Holz vor Ort – ein Umstand, der mit Annahme der parlamentarischen Initiative möglich würde – nicht in dem Sinne vorhanden, wie dies der Initiant darstelle, da die modernen städtischen Abfallverbrennungsanlagen einen höheren Wirkungsgrad aufwiesen als Kamin- und Schwedenöfen oder andere kleinere, lokale Verbrennungsanlagen.<sup>30</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 25.09.2015  
MARLÈNE GERBER

Auch der zweite Abschreibungsantrag seiner Kommission stiess im Nationalrat auf wenig Gehör. In der Herbstsession 2015 lehnte die grosse Kammer die Abschreibung der parlamentarischen Initiative von Siebenthal (svp, BE) zur **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz**, mit 110 zu 80 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) und durch Unterstützung der geschlossenen BDP- und SVP-Fraktionen sowie der grossmehrheitlichen CVP- und FDP-Fraktionen, ab. Das Parlament folgte dabei dem Vertreter der Kommissionsminderheit, Albert Röstli (svp, BE), welcher in der Ratsdebatte die Unterscheidung von unbehandeltem und behandeltem Holz als nicht sonderlich schwierig dargestellt hatte. Erfolglos hatte Kommissionssprecher Bäumle (glp, ZH) argumentiert, dass eine parlamentarische Initiative eigentlich dazu diene, eine Gesetzesänderung herbeizuführen, und das vorliegende Anliegen nach einer Änderung der Luftreinhalteverordnung verlange (die darüber hinaus in der Anhörung und in der ständerätlichen Kommission durchgefallen sei). Folglich sei eine parlamentarische Initiative das falsche Instrument, um diese Frage zu klären.<sup>31</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 18.03.2016  
MARLÈNE GERBER

Um der festgefahrenen Situation betreffend die parlamentarische Initiative von Siebenthal (svp, BE) zur **Lockerung der gesetzlichen Bestimmungen zur Verbrennung von unbehandeltem Holz** zu entrinnen, schlug die UREK-NR – diesmal mit deutlicher Mehrheit von 15 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen etwas geeinter als bei ihren Abschreibungsanträgen – ihrem Rat die Verlängerung der Behandlungsfrist um 2 Jahre (bis zur Frühjahrsession 2018) vor. Nach wie vor vertrat die Kommission die Ansicht, dass die vom Initianten geäusserte Forderung eher auf Verordnungsstufe zu regeln und deswegen auf eine Gesetzesänderung zu verzichten sei. Sie stellte sich hingegen hinter das Anliegen, dass unbehandeltes Holz „ohne weitere Formalitäten“ verbrannt werden dürfe, wollte jedoch keine uneingeschränkte Erlaubnis festhalten und verwies auf mögliche Probleme bei der Kontrolle und Umsetzung dieser Bestimmung. In diesem Sinne beauftragte die UREK-NR das BAFU, einen neuen Entwurf zur Anpassung der Luftreinhalteverordnung vorzulegen, der oben genannte Bedenken aufnimmt. Der Nationalrat verlängerte aufgrund dessen die Behandlungsfrist des Anliegens.<sup>32</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**

DATUM: 03.03.2017  
MARLÈNE GERBER

Im Auftrag der UREK-NR präsentierte der Bundesrat im März 2017 die Anpassung der Luftreinhalteverordnung zur Erfüllung einer parlamentarischen Initiative von Siebenthal (svp, BE), womit die **Verbrennung von unbehandeltem Holz erleichtert** wird. Die UREK-NR hatte an einer Sitzung im Sommer 2016 den revidierten und im Vergleich zum vorgängigen etwas weniger weit gehenden Änderungsentwurf grossmehrheitlich befürwortet und sich dagegen ausgesprochen, diesen neuen Entwurf ebenfalls in die Anhörung zu schicken. Die Verordnungsänderung, welche per 1. April 2017 in Kraft

gesetzt wird, erlaubt Privatpersonen in Zukunft, bestimmtes unbehandeltes Restholz sowie unbehandeltes Holz aus Garten und Landwirtschaft (z.B. Zaunpfähle, Holzlatten, Tomaten- oder Bohnenstangen) vor Ort zu verbrennen. Solche Holzabfälle fallen künftig unter die neue Brennstoffkategorie „unbehandeltes Altholz“, was ermöglichen soll, dass Private nicht mehr benötigtes Holz dieser Art zu Heizzwecken verwenden können. Für den Zweifelsfall, der auch mit diesem Verordnungsentwurf nicht verhindert werden kann, appelliert der Bundesrat an die Eigenverantwortung: Falls nicht ausgeschlossen werden kann, dass es sich nicht doch um behandeltes Holz handelt, solle nach wie vor der bisherige Entsorgungsweg gewählt werden, um giftige Verbrennungsprodukte zu vermeiden. Gelockert werden ferner die Bestimmungen für unbehandelte Einwegpaletten aus Massivholz. Auch diese fallen neu unter dieselbe Kategorie wie oben genannte Holzabfälle, dürfen jedoch im Unterschied zu Ersteren nur in Restholzfeuerungen und nicht in Cheminées oder anderen privaten Kleinfeuerungen verbrannt werden.<sup>33</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 29.09.2017  
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN propose, à l'unanimité, de **classer l'initiative parlementaire relative à la combustion du bois non traité**. L'objectif de l'initiative serait, selon elle, atteint avec la révision de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) entrée en vigueur en avril 2017. Les particuliers ont, dès lors, le droit de brûler certains résidus de bois et du bois non traité issu de l'agriculture ou du jardinage. Le Conseil national a décidé de classer l'initiative parlementaire.<sup>34</sup>

**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.<sup>35</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Felix Wettstein (gp, SO) reichte im Sommer 2020 eine Motion betreffend die **Veröffentlichung von Luftschadstoffemissionen stationärer Anlagen** ein. Er verlangte, dass die Kantone die Luftschadstoffemissionen derjenigen Anlagen, welche die Grenzwerte im Tagesmittel überschreiten – allen voran Zementwerke und Kehrlichtverbrennungsanlagen – veröffentlichen müssen. Wettstein erläuterte, dass zahlreiche Anlagen bis heute zu viele krebserregende Stoffe ausstießen und die umliegende Bevölkerung darüber im Dunkeln gelassen werde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion.

Nachdem die Motion in der Herbstsession 2020 von Monika Rügger (svp, OW) bekämpft worden war, kam sie in der Sommersession 2021 in die grosse Kammer. Bei dieser Gelegenheit erläuterte Rügger, dass die Umsetzung der geforderten Änderung der LRV zu Verwirrung in der Bevölkerung führen werde, da diese die veröffentlichten

Daten eventuell nicht richtig interpretieren könnte. Ausserdem wäre der Vollzug «aufwendig und einfach nur kompliziert». Den kantonalen Behörden stehe es schon heute frei, die Daten zu veröffentlichen. Sie seien die kompetenten Behörden und kämen ihrer Aufsichtspflicht bereits genügend nach. Rüeegg's Votum vermochte ausserhalb der Reihen der SVP kaum zu überzeugen und so nahm der Nationalrat die Motion mit 128 zu 61 Stimmen, bei einer Enthaltung, deutlich an.<sup>36</sup>

### Klimapolitik

**BERICHT**  
DATUM: 07.07.1994  
SERGE TERRIBILINI

La commission fédérale de l'hygiène de l'air a publié un rapport mettant en évidence les **dangers** que font courir les gaz d'échappement **des moteurs diesel sur la santé humaine**. Selon ce document, ils augmentent en effet notablement les risques de cancer du poumon chez les individus exposés de façon importante. Dans les agglomérations, ils seraient responsables de 60% à 70% des cas de cette maladie lorsque celle-ci est due à la pollution de l'air. Les commissaires ont ainsi plaidé pour l'introduction de filtres à particules, mais également pour le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit ou la création d'une taxe poids lourds liée aux prestations.<sup>37</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.12.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.<sup>38</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 08.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

**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.<sup>39</sup>

**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.<sup>40</sup>

---

1) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.

2) Presse vom 17.6.06; TA, 21.6.06; AB NR, 2006, S. 500.

3) AS, 1988, S. 636 f.; Suisse, 25.2.88; NZZ, 25.2.88.

4) Presse vom 15.1. und 14.4.88; BaZ, 26.1. und 12.2.88; Ww, 11.2.88; NZZ, 15.2., 25.2. und 2.5.88; TA, 16.3. und 11.4.88.

5) AB NR, 1988, S. 906; Presse vom 26.4. und 5.5.88; Ww, 12.5.88.

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

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

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

9) BO CE, 1992, p. 391 s.

10) BO CN, 1991, p. 1349 s.; BO CN, 1992, p. 2641 s.

11) Presse du 12.11.96

12) BO CN, 1999, p. 2207 s.

13) BO CN, 2005, p. 5 ss. et 471; BO CE, 2005, p. 392; LT, 19.3.05; 24h, 13.12.05; DETEC, communiqué de presse, 12.12.05.

14) Presse vom 16.1.-3.2.06.

15) Presse vom 17.6.06.

16) Presse vom 21.4. und 27.9.06.

17) AB SR, 2007, S. 66 f.

18) NZZ und TG, 23.7.07.

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

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

21) NZZ, 1.12.07.

22) AB SR, 2007, S. 620; AB NR, 2007, S. 1839.

23) NZZ, 26.1.08.

24) NZZ, 27.2.08.

25) BO CE, 2008, p. 145.

26) BaZ, 20.9.08.

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

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

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

30) Bericht UREK-NR vom 23.6.15

31) AB NR, 2015, S. 1869 ff.

32) Bericht UREK-NR vom 15.2.16

33) BAFU. Erläuternder Bericht: Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU vom 3.3.17; Medienmitteilung UREK-NR vom 5.7.16; TA, 4.3.17

34) BO CN, 2018, p.1682; Rapport CEATE-CN 26.6.17

35) 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

36) AB NR, 2021, S. 1427 f.

37) Presse du 7.7.94

38) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.

39) 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.

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