

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	17.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Emissions de gaz d'échappement
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1990 - 01.01.2020

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Mosimann, Andrea
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Salathe, Laura
Terribilini, Serge

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Salathe, Laura; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Emissions de gaz d'échappement, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 17.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Economie	1
Agriculture	1
Sylviculture	1
Infrastructure et environnement	1
Energie	1
Politique énergétique	1
Produits pétroliers et gaz	2
Transports et communications	2
Politique des transports	2
Trafic routier	3
Protection de l'environnement	4
Gestion de la qualité de l'air	4
Politique de protection de l'environnement	14
Politique climatique	14

Abréviations

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
WTO	Welthandelsorganisation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
USG	Umweltschutzgesetz
EMPA	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe
MinöStG	Mineralölsteuergesetz
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFJP	Département fédéral de justice et police
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
OMC	Organisation mondiale du commerce
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
EIE	étude d'impact sur l'environnement
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
EMPA	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Chronique générale

Economie

Agriculture

Sylviculture

RAPPORT
DATE: 15.02.2017
LAURA SALATHE

Um der von stickstoffhaltigen Luftschadstoffen ausgelösten Versauerung des Bodens entgegenzuwirken, sollte mit einem Postulat von Siebenthal (svp, BE) geklärt werden, welche Massnahmen sich dafür eignen würden, die Qualität des Bodens zu verbessern. Im Bericht kam der Bundesrat zum Schluss, dass die wichtigste Massnahme überhaupt die Reduktion der Stickstoffemissionen sei, welche die Versauerung auslösen. Um dies zu erreichen, müssten vor allem Veränderungen in der Landwirtschaftspolitik vorgenommen werden, da die landwirtschaftlichen Betriebe mit 66 Prozent Hauptverursacher der Luftschadstoffeinträge in den Wäldern seien. Der Verkehr habe mit 22 Prozent die zweitgrösste Menge an Einträgen zu verantworten. Da die Reduktion der Verursachung nur auf längere Frist ihre Wirkung zeigt, wurden im Bericht Massnahmen diskutiert, welche den kurzfristigen Konsequenzen der Versauerung entgegenwirken sollen.

Für Gebieten, in welchen der Oberboden zwar versauert sei, die tieferen Schichten aber noch viele Nährstoffe aufwiesen, schlug der Bericht waldbauliche Massnahmen vor. So könnten beispielsweise an diesen Orten tiefwurzelnende Baumarten gepflanzt werden, welche mit der versauerten Oberschicht gut zurechtkämen. Die Kalkung von Böden könne dann hilfreich sein, wenn eine rasche Wirkung notwendig sei. In diesem Bereich könne man von den bereits in Deutschland gemachten Erfahrungen profitieren. Der Bericht schlug vor, Pilotprojekte durchzuführen, um die Eignung der Massnahmen für die Schweizer Gegebenheiten zu überprüfen.

Schliesslich behandelte der Bericht noch den im Postulat vorgebrachten Vorschlag der **Wiederverwendung von Asche aus Holzfeuerungen** für die Düngung des betroffenen Waldbodens. Da es sich bei Asche aus rechtlicher Perspektive um ein Abfallprodukt handle, welches entsprechend der geltenden Gesetzgebung entsorgt werden müsse, eigne sich diese Massnahme nur bedingt. Weiter sei nicht auszuschliessen, dass das Holz mit Fremdstoffen oder Schwermetallen belastet sei, welche sich im Waldboden ansammeln könnten. Um dies zu verhindern, wäre ein grosser administrativer Aufwand nötig, welcher in Anbetracht des Nutzens nicht gerechtfertigt sei. Somit wird im Bericht von der Ausstreuung von Asche als Massnahme gegen versauerten Boden abgeraten.¹

Infrastructure et environnement

Energie

Politique énergétique

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 30.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le groupe stratégique de SuisseEnergie, dans lequel sont représentés la Confédération, les cantons, l'économie et les organisations écologistes, a tiré un premier bilan du programme et a défini les lignes directrices pour la suite. La première constatation concerne les émissions de CO₂ ; à moins d'un renforcement drastique des mesures librement consenties, des incitations ainsi que des directives légales, une taxe sur le CO₂ apparaît inévitable pour que la Suisse atteigne ses objectifs énergétiques et environnementaux. (Concernant l'implication de SuisseEnergie pour la réduction de CO₂, voir également ici). En 2001, la consommation globale d'énergie a augmenté de 2%, le parc automobile s'est une fois de plus accru et la consommation de mazout a enregistré une hausse de 5%. Pourtant, le programme SuisseEnergie a permis de nouveaux progrès dans la même période. Les économies réalisées au niveau de la consommation d'énergie ont atteint 5,2% en 2001 (contre 4,6% lors du dernier exercice d'Energie 2000). **SuisseEnergie a donc bien pris le relais d'Energie 2000.** Le groupe stratégique a jeté les bases des travaux à venir, à savoir le renforcement et l'extension des volets du programme. Il s'agira de soutenir activement la stratégie des cantons dans le secteur du bâtiment, ainsi que les conventions dans le secteur de la mobilité (avec Auto-suisse), avec l'économie (AEnEc) comme avec les branches des énergies renouvelables (AEE). En outre, des incitations supplémentaires s'imposent pour réduire la consommation d'énergie dans le bâtiment et dans les transports. Enfin, il faudra intensifier la mise en application des résultats de la recherche. La priorité pour 2003 concernera la mobilité – en particulier l'étiquetteEnergie destinée aux automobilistes – et, pour 2004, ce sera le tour du secteur du bâtiment, où les cantons

s'engageront aux côtés de SuisseEnergie.²

Produits pétroliers et gaz

AUTRE

DATE: 01.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

À Delémont et à Alle (JU) ont été inaugurées les deux premières stations-service de Suisse proposant du **carburant au bioéthanol** (Le bioéthanol est un alcool produit à base de végétaux. Mélangé à l'essence, il permet de diminuer les émissions de CO2 en même temps que la dépendance au pétrole.) La promotrice du projet est la Régie fédérale des alcools Alcosuisse. Grâce à la détaxe accordée par le Département des finances, le prix à la colonne du carburant au bioéthanol est identique à celui de l'essence 95 ordinaire. Le mélange vendu à la pompe dans le Jura est composé à 95% d'essence sans plomb et à 5% de bioéthanol. Les quatre millions de litres annuels de bioéthanol produits en Suisse sont obtenus à partir de cellulose de bois (sciure, copeaux, écorces). Dans le futur, il est prévu d'incorporer dans sa composition d'autres matières issues des surplus et déchets agricoles (déchets de céréales, mélasse de betterave, pommes de terre, petit lait, etc.). Pour assurer une distribution de bioéthanol à large échelle, Alcosuisse veut construire une usine de distillation et de production.³

AUTRE

DATE: 02.10.2012
LAURENT BERNHARD

Pour ce qui est du **projet de la centrale à gaz de Cornaux (NE)**, le Groupe E a déposé en mai une demande de permis de construire auprès des autorités communales. D'une puissance optimale de 420 mégawatts (MW), la centrale produirait entre 2 et 2,5 térawattheures d'électricité par année, soit l'équivalent de la consommation de près de 500'000 personnes. Elle fournirait également entre 50 et 100 MW de chaleur. Le projet est cependant loin de faire l'unanimité. Ainsi, l'organisation environnementale WWF a fait part en octobre de son intention de s'opposer à sa construction. Ce sont les questions de compensation à l'émission de 700'000 tonnes de CO2 par an et l'importation du gaz nécessaire au fonctionnement de la centrale qui ont motivé le WWF à saisir la justice.⁴

Transports et communications

Politique des transports

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 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.⁵

Trafic routier

MOTION

DATE: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im September 2013 hatte Nationalrat Darbellay (cvp, VS) eine Motion für die **vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit** eingereicht. Er schlug vor, alle in der EU genehmigten Neuwagen und Fahrzeuge mit einem maximalen Kilometerstand von 2000 km ohne Fahrzeugprüfung in der Schweiz zuzulassen. Die Prüfung dieser Fahrzeuge sei ein Leerlauf und die Entlastung der Strassenverkehrsämter von diesen Fahrzeugprüfungen würden Ressourcen frei machen, um den Überhang bei den periodischen Prüfungen von Gebrauchtwagen abzubauen.

Der Bundesrat empfahl die Motion aber zur Ablehnung, da die Kantone schon bei früherer Gelegenheit festgehalten hatten, dass sie bei der Überprüfung von Neuwagen immer wieder Fehler in der Datenerfassung aufdeckten. In der nationalrätlichen Debatte vom September 2015 stellte Bundesrätin Leuthard klar, dass die Prüfung von Neuwagen nur darauf abzielt, festzustellen, dass das Fahrzeug und die dazu gemachten Angaben übereinstimmen. Der Aufwand dieser Prüfung sei gering. Die Ausnahme von der Prüfung für Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand bis zu 2000 km gehe sehr weit. Trotz Leuthards Votum nahm der Nationalrat die Motion knapp an: mit 88 gegen 81 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

Auch im Ständerat setzte sich Bundesrätin Leuthard gegen die Motion ein. Sie konterte im Juni 2016 die Ausführungen von Kommissionssprecher Müller (fdp, AG), der behauptete, die Zollämter würden bei der Einfuhr genau dasselbe tun wie die Strassenverkehrsämter, mit dem Hinweis, dass das in vielerlei Hinsicht relevante Fahrzeuggewicht vom Zoll nicht gemessen werde und diese Lücke dann eben immer noch von den Strassenverkehrsämtern gefüllt werden müsste. Die Motion wurde jedoch auch im Ständerat angenommen: Mit 22 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.⁶

MOTION

DATE: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** verlangte Regula Rytz (gp, BE) mit einer Motion im Februar 2017. Hintergrund ist die bei Kontrollen gemachte Feststellung, dass auch auf Schweizer Nationalstrassen Transitlastwagen mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs waren. Manipulationen an den sogenannten Adblue-Anlagen – Adblue ist ein Zusatzstoff, der dem Diesel beigefügt wird und der den Ausstoss von Stickoxiden verringern soll – führen bei den betroffenen Fahrzeugen zu einem Stickoxidausstoss, der den erlaubten Grenzwert übertrifft. Der von Nationalrätin Rytz geforderte Aktionsplan sieht Informationen an der Grenze, intensive Kontrollen und die rasche Realisierung des geplanten Schwerverkehrszentrums im Tessin vor und soll das Fahren von manipulierten Lastwagen auf Schweizer Strassen verhindern.

Im März 2019 behandelte der Nationalrat die Motion. Bundesrätin Sommaruga sicherte der Motionärin zwar zu, dass der Bundesrat bereits diverse Massnahmen gegen Abgasmanipulationen umgesetzt habe und die Forderungen der Motion bereits erfüllt seien, trotzdem nahm der Rat die Motion mit 100 zu 84 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) an.⁷

MOTION

DATE: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Rytz (gp, BE) für einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** war im März 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Der Ständerat, der sich als Zweitrat mit dem Anliegen beschäftigte, befand im Dezember 2019 über die Motion. Für die KVF-SR erklärte Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) im Rat, dass die Kommission aufgrund bereits umgesetzter Massnahmen des Bundesrates die Motion als erfüllt betrachte und sie zur Ablehnung empfehle. Auch der Bundesrat teilte diese Sicht, wie Bundesrätin Sommaruga im Rat bekräftigte. Die Motion wurde danach stillschweigend abgelehnt.⁸

Protection de l'environnement

Gestion de la qualité de l'air

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 16.08.1990
SERGE TERRIBILINI

Le rapport annuel de l'OFEP sur les résultats enregistrés par le réseau national de mesure des polluants atmosphériques (NABEL) a révélé une situation plutôt stationnaire de la **qualité de l'air en Suisse en 1989**. Du côté des améliorations se trouvent les immissions de dioxyde de soufre dont la diminution est permanente, ainsi que la concentration de métaux lourds dans l'air (plomb, zinc, cadmium) qui est demeurée en-deça des limites fixées. Par contre, la valeur moyenne de la teneur de l'air en dioxyde d'azote (NO₂) a dépassé les normes admises dans les agglomérations et est en augmentation par rapport à 1988. Cela provoqua d'ailleurs une longue période de smog au début de l'année. Au sujet de l'ozone de basse altitude – ou smog estival – (formé à partir des NO et des hydrocarbures (HC) sous l'effet du soleil), la situation est restée identique à celle de 1988, les limites ayant été dépassées à de nombreuses reprises.⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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 1^{er} 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 1^{er} octobre.¹⁰

POLITIQUE CANTONALE

DATE: 29.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons ont poursuivi l'élaboration de **leurs plans de mesures concernant les polluants atmosphériques**, ainsi que le prévoit l'OPair dans le but de pouvoir arriver, en 1994, à respecter partout en Suisse les valeurs limites d'immissions de substances dommageables pour l'environnement. Ces plans auraient dû être terminés le 1^{er} mars 1989, mais la plupart sont encore en cours de réalisation. Au 1^{er} août 1990, ceux de Zurich, de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Schaffhouse, de Zoug et d'Uri étaient achevés. Des plans partiels étaient prêts pour Lucerne, Soleure, et Schwyz. Ceux d'Argovie, de Saint-Gall, du Tessin, de Glaris et de Berne étaient en consultation. Ils sont, en principe, basés sur un inventaire des émissions polluantes, et comportent des mesures entrant dans la compétence des cantons ainsi que des propositions relevant de la compétence de la Confédération et soumises à l'examen du Conseil fédéral. Ces dernières consistent par exemple en un renforcement des normes relatives aux gaz d'échappement pour les poids lourds, les engins utilisés dans la construction ainsi que les machines agricoles. Elles concernent également des limitations de vitesse en certains endroits sur les routes nationales, un soutien accru aux transports publics et au ferroutage, l'instauration de taxes incitatives ou la promotion d'économies d'énergie. Selon certains cantons (Zurich, par exemple), les mesures prévues, mêmes appliquées immédiatement, ne seront pas suffisantes pour assurer la réalisation des buts de l'OPair.¹¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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).¹²

DÉBAT PUBLIC
DATE: 18.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre de l'instauration de zones limitées à 30 km/h en ville, une polémique est née entre l'OFEPF et l'Empa (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches). Ce dernier, sur demande de l'Association suisse des importateurs d'automobiles, a effectué une **étude comparative sur le comportement des véhicules aux vitesses de 30 et 50 km/h**. Il en a conclu qu'à 30 km/h, les voitures consommaient plus d'essence et augmentaient leurs émissions polluantes. L'OFEPF considère que cette étude ne tient pas compte de tous les paramètres et qu'il n'est pas question de remettre en cause la politique suivie, qui cherche d'abord à dissuader d'utiliser les véhicules individuels au profit de moyens de transport moins polluants.¹³

DÉBAT PUBLIC
DATE: 28.02.1991
SERGE TERRIBILINI

La presse a rendu publique l'intention de F. Cotti de proposer, dans le cadre de ce train de mesures antipollution, l'**interdiction**, dès 1995, **de tous les véhicules sans catalyseur** vieux de sept ans et plus. Une telle mesure aurait dû concerner environ 500'000 véhicules automobiles et permettre la réduction des émissions de NOx et d'hydrocarbures de, respectivement, 12'300 et 5'100 tonnes. L'annonce d'un tel projet a immédiatement suscité de vives protestations, notamment de la part des associations d'automobilistes, et s'est attirée de nombreuses critiques provenant de larges cercles de la population, des médias, du monde politique, de l'administration et même d'organisations de protection de l'environnement. Il fut principalement argué que remplacer une si grande partie du parc automobile en si peu de temps coûterait trop cher, que le résultat même serait incertain et que cela serait impossible à mettre en oeuvre. Cette mesure a finalement, elle aussi, été abandonnée, mais un rapport à ce sujet a tout de même été demandé au DFJP.¹⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.¹⁵

DÉBAT PUBLIC
DATE: 16.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Les réactions à ce catalogue de mesures furent de divers ordres. Le PRD s'est montré relativement positif vis-à-vis de ces propositions, mais s'est inquiété de la **dimension antisociale de l'écobonus**. Le PDC s'est déclaré heureux de voir mieux appliqué le principe du pollueur-payeur. Le PS fut satisfait que le principe de l'introduction d'un écobonus soit explicitement formulé. L'UDC s'est, par contre, montrée très sceptique, en particulier au sujet de l'écobonus dont elle doutait de la praticabilité. Les organisations automobilistes, quant à elles, ont rejeté les mesures proposées, jugées impraticables, onéreuses ou inutiles. Par contre, les organisations de protection de l'environnement ont salué ces propositions, mais ont regretté les longs délais que nécessiterait leur mise en oeuvre.¹⁶

POLITIQUE CANTONALE
DATE: 06.04.1991
SERGE TERRIBILINI

Au sujet des **plans de mesures sur les polluants atmosphériques** que, conformément à l'OPair, les cantons doivent établir, nombre d'entre eux accumulent leur retard sur la date prescrite. En septembre 1991 alors que le délai légal était fixé au 1er mars 1989, seuls 14 cantons avaient terminé leur travail, tandis que cinq n'avaient qu'élaboré des projets et sept (AR, JU, NE, OW, TG, VD, VS) n'avaient encore réalisé aucun plan. La plupart des cantons proposent de prendre des mesures de restrictions sévères sur les émissions polluantes des feux et des gaz d'échappement des voitures. Quelques cantons veulent l'introduction d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives) du type que le Conseil fédéral envisage de prendre. Une bonne part des cantons désireraient pouvoir réduire les limitations de vitesse sur les routes cantonales et nationales, ce qui nécessiterait l'aval de la Confédération. Il se trouve toutefois, parmi les mesures proposées, certaines que les cantons peuvent mettre en oeuvre d'eux-mêmes, car elles ne dépendent que de leur compétence: réduction des vitesses sur les routes cantonales et communales, réduction des places de parc dans les villes pour diminuer le trafic pendulaire, prescriptions pour les émissions nocives de certaines entreprises, etc.¹⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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 cancérigènes) de 10 à 15%.¹⁸

DÉBAT PUBLIC
DATE: 01.11.1991
SERGE TERRIBILINI

De plus, une semaine avant les élections fédérales, une "fuite" permettait aux médias de faire état du projet du DFTCE, du DFI et du DFF d'**augmenter le litre d'essence de 30 ou 35 centimes**, tandis que des bruits de la sorte couraient déjà depuis l'été. Cette mesure aurait eu pour but de remplir les caisses fédérales, d'instaurer une taxe sur le CO₂, de disposer de fonds pour l'achèvement du réseau de routes nationales ainsi que d'aligner les prix suisses de l'essence sur ceux des pays voisins (pour mettre fin au «tourisme de l'essence»). Cette révélation a provoqué une levée de boucliers et d'aucuns l'ont considérée comme une des causes du recul des partis gouvernementaux et du succès des automobilistes lors du scrutin. En novembre, le gouvernement déclarait qu'il étudiait désormais le projet d'une hausse de 20 centimes afin d'assainir les finances fédérales.¹⁹

POSTULAT
DATE: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Wiederkehr (adi, ZH), qui demande au Conseil fédéral d'introduire immédiatement des **mesures d'orientation sur les carburants**, la première étape étant une augmentation de 20 centimes par litre du prix de l'essence.²⁰

POSTULAT
DATE: 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.²¹

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 14.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Selon diverses études dont l'OFEFP a rendu compte, **l'introduction du catalyseur** et l'abandon progressif de l'essence avec plomb a eu des effets importants sur la santé humaine en peu de temps; en moins de dix ans, les quantités de plomb contenues dans le sang de la population ont diminué de 30% en moyenne.²²

POSTULAT
DATE: 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.²³

DÉBAT PUBLIC
DATE: 19.02.1994
SERGE TERRIBILINI

Les **organisations de protection de l'environnement** se sont également manifestées pour la circonstance. Elles ont, elles aussi, constaté que les objectifs fixés étaient loin d'être remplis et ont critiqué le manque d'engagement de la Confédération. Elles ont particulièrement fustigé l'attitude des cantons qui ont longuement tardé à élaborer leurs plans de mesures et ont demandé que la Confédération fasse pression sur eux pour qu'ils soient mis en oeuvre. Elles ont aussi exigé l'introduction de taxes incitatives sur le CO2 et sur l'énergie, un renforcement des normes sur les gaz d'échappement, l'introduction de catalyseurs pour les poids lourds avec moteur diesel ainsi qu'une réduction des émissions de composés organiques volatils.²⁴

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 22.02.1994
SERGE TERRIBILINI

A l'occasion du délai fixé par l'OPair (1er mars 1994) pour remplir les objectifs de la politique de protection de l'air, R. Dreifuss a dressé un **bilan de huit ans de lutte** dans ce domaine. La conseillère fédérale a reconnu que, même si la pollution reculait, les buts de l'ordonnance n'ont pu être atteints. La plus grande efficacité a été obtenue avec le SO2 pour lequel les valeurs-limites sont respectées presque partout. En revanche, les émissions de NOx et de composés organiques volatils, même en diminution, restent beaucoup trop élevées. Ces deux éléments sont responsables des concentrations d'ozone de basse altitude (smog estival) dont les dépassements de valeurs-limites restent fréquents et importants. R. Dreifuss a affirmé que les efforts devaient être poursuivis par la Confédération et les cantons, notamment par la mise en oeuvre de la révision de la loi sur la protection sur l'environnement et des plans de mesures ainsi que par l'introduction de la taxe sur le CO2.²⁵

POSTULAT
DATE: 02.06.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis un postulat de sa commission invitant le gouvernement à examiner dans quelle mesure il serait possible d'introduire, en même temps qu'un assouplissement des valeurs-limites, un système de **bons d'émissions négociables** en matière de polluants atmosphériques, à l'image de l'expérience tentée par les cantons de Bâle.²⁶

PRISE DE POSITION ET MOTS D'ORDRE
DATE: 27.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a pris position sur le **troisième paquet de propositions** formulées par les cantons dans le cadre de leurs plans de mesures. Ayant pour but de remplir les objectifs de la politique de protection de l'air, celles-ci correspondent pour l'essentiel à des dispositions déjà prises ou prévues au niveau fédéral: taxe sur le CO2, taxe sur les composés organiques volatils, taxe sur les poids lourds en fonction des prestations, renforcement des prescriptions sur les gaz d'échappement des voitures de tourisme ou soutien aux transports publics.²⁷

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 30.06.1995
LIONEL EPERON

Réunis sous la bannière du **programme Pollumet**, les chercheurs de 14 instituts ont mené, entre 1989 et 1994, près d'une trentaine de projets visant à établir les bases scientifiques du smog estival. Présentés en juin, les résultats des milliers de mesures effectuées durant cette période ont ainsi permis de mieux comprendre comment se forme la concentration d'ozone en Suisse et comment elle se répartit sur le pays. Bien que le travail des chercheurs de Pollumet ne s'attache pas à définir les éventuelles mesures à appliquer afin de réduire le smog, ceux-ci ont néanmoins stipulé que la diminution de la production indigène d'oxyde d'azote (NOx) n'aurait qu'un effet limité en raison de l'apport transfrontière de NOx en Suisse.²⁸

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 02.12.1995
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO₂ - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd de marchandises.²⁹

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 20.01.1996
LIONEL EPERON

En début d'année, l'OFEFP a publié un nouveau **rapport sur le niveau des émissions polluantes** rejetées dans l'atmosphère consécutivement à l'activité humaine. Couvrant la période comprise entre 1900 et 2010, ce document dresse un bilan partiellement satisfaisant des mesures prises jusqu'ici dans le cadre de la politique de protection de l'air, puisque les quantités de la plupart des 17 composés chimiques passés sous revue ont été ramenées à des seuils inférieurs à ceux de 1950. L'observation des valeurs concernant les composés organiques volatils (COV), l'oxyde d'azote (NO_x) et le CO₂ a néanmoins conduit les responsables de l'OFEFP à relativiser ces résultats de prime abord très positifs: bien qu'ayant amorcé une baisse, le niveau des émissions de NO_x et de COV - dont les sources principales sont respectivement le trafic routier et l'industrie - se situe en effet toujours largement au-dessus de l'objectif fixé en 1986 qui vise à abaisser leurs quantités au niveau de 1960. Sur la base des données fournies par cette nouvelle étude, l'OFEFP s'est prononcé en faveur de la mise sur pied de mesures supplémentaires de lutte contre l'oxyde d'azote, les composés organiques volatils, le CO₂ ainsi que la dioxine, le furane et l'ammoniac.³⁰

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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.³¹

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 25.06.1996
LIONEL EPERON

Un second rapport sur la qualité de l'air en Suisse, établi cette fois-ci par le **groupe de travail interdépartemental IDA-Luft**, devait reprendre dans les grandes lignes les conclusions de l'OFEFP. Concédant que la Confédération, les cantons, les milieux industriels et les particuliers ont jusqu'ici mené une politique active en matière de protection de l'air, les auteurs de cette deuxième expertise ont toutefois déclaré que la pollution atmosphérique demeure trop élevée en Suisse. A l'appui de cette affirmation, l'IDA-Luft a à son tour mis en exergue le fait que les émissions de NO_x et de composés organiques volatils - deux composés chimiques à l'origine des concentrations d'ozone en basse altitude (smog estival) - se situent encore significativement au-dessus de l'objectif fixé en la matière en 1986. Afin de remédier à cet état de fait le groupe de travail interdépartemental a soumis au Conseil fédéral un catalogue de mesures parmi lesquelles figurent l'inscription du principe de la vérité des coûts dans le domaine du transport, l'adoption de taxes d'incitation et de la taxe poids lourd liée aux prestations, l'instauration de vitesses réduites des véhicules à moteur, de même qu'une réforme du système fiscal consacrant une diminution de l'imposition sur le travail compensée par un impôt sur l'énergie. L'IDA-Luft a par ailleurs souhaité que la cohérence entre les actions menées aux échelons fédéral et cantonal en matière de politique de protection de l'environnement soit améliorée.³²

ÉTUDES / STATISTIQUES

DATE: 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 m³ 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.³³

AUTRE

DATE: 31.12.1996
LIONEL EPERON

Les quelque vingt Etats-membres de la **Commission économique pour l'Europe** des Nations Unies (ECE) se sont réunis mi-février à Genève afin de débattre des problèmes rattachés à la pollution de l'air. A cette occasion, un bilan favorable des effets déployés par la Convention de Genève de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance ainsi que par ses protocoles a pu être dressé en ce qui concerne la lutte contre le dioxyde de soufre (SO₂), puisque les émissions de ce composé chimique ont diminué de 48% depuis 1980. En revanche, aucune baisse significative de dioxyde d'azote (NO_x) n'a pu être constatée. Cette réunion aura également permis à l'ECE de présenter les résultats de plusieurs enquêtes récentes sur la mortalité induite par des maladies intimement liées à la pollution de l'air. A ce titre, le DFTCE devait d'ailleurs présenter dans le courant du mois de mai une **étude fort controversée sur les coûts externes du trafic motorisé**. D'après les conclusions de cette expertise, la pollution de l'air imputable à la route serait à l'origine de la mort prématurée de plus de 2000 personnes ainsi que de dizaines de milliers de cas de bronchite par année pour un montant global de CHF1.6 milliard en frais de santé.³⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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.³⁵

AUTRE

DATE: 15.05.1997
LIONEL EPERON

En collaboration avec l'industrie chimique bâloise, l'OFEFP a mené un projet pilote en vue de l'établissement éventuel d'un **registre national des émissions polluantes**. A cette fin, les émissions et les quantités de déchets résultant de la transformation de cinq substances polluantes ont été mesurées dans 17 usines chimiques. Mentionnés dans l'Agenda 21 de la Conférence de Rio, ces registres offrent un panorama des charges polluantes dans l'espace et le temps et permettent en outre de directement mesurer les réductions d'émissions ou de quantités de déchets qui peuvent éventuellement advenir. Au terme du projet, les représentants de l'industrie chimique n'ont pas rejeté a priori l'établissement d'un tel document à l'échelon national. Ils ont néanmoins redouté que celui-ci soit suivi par des prescriptions étatiques supplémentaires en matière de protection de l'environnement.³⁶

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 25.06.1998
LAURE DUPRAZ

Le conseiller fédéral Leuenberger a signé au nom de la Suisse deux protocoles sur la protection de l'air, lors de la **quatrième Conférence paneuropéenne des ministres de l'environnement** à Aarhus (DK). Les deux protocoles de la Convention CEE-ONU concernent la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Les pays signataires se sont engagés à réduire significativement leurs émissions de métaux lourds (cadmium, mercure et plomb) et de polluants organiques persistants, tels que certains pesticides et les dioxines. Le protocole sur les polluants organiques persistants (POP) demande de mettre fin à la production et à l'utilisation de plusieurs substances chimiques toxiques. Il limite aussi les émissions de produits dangereux de combustion comme les dioxines ou les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Le protocole sur les métaux lourds réclame une diminution des émissions de plomb, de cadmium et de mercure, notamment en limitant les émissions des sources industrielles. Selon le

DETEC, les engagements pris par la Suisse sont en grande partie déjà réalisés par les ordonnances sur les substances dangereuses pour l'environnement et sur la protection de l'air.³⁷

CHRONIQUE DES ASSOCIATIONS

DATE: 02.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'association «Médecins en faveur de l'environnement» a lancé à Berne une campagne de sensibilisation: «**L'air c'est la vie – Halte aux poussières fines**» demandant aux autorités fédérales de prendre des mesures efficaces pour réduire les émissions de ces poussières microscopiques qui constituent un important facteur de maladies (affections respiratoires et cardio-vasculaires). Les médecins ont relevé qu'à peu près 90% de la population helvétique étaient exposés à des concentrations moyennes à fortes de poussières fines, dont la principale source était les véhicules routiers à moteur. Les médecins ont proposé un catalogue de mesures parmi lesquelles figurent l'introduction d'une taxe sur le CO₂, de la redevance poids lourds liée aux prestations, de plans de mesures cantonaux destinés à réduire la pollution de l'air et d'un encouragement plus net en faveur de l'utilisation des transports en commun.³⁸

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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'OFEP a pris en charge 40% des coûts de développement de ce produit, les 60% restants ont été assumés par des partenaires privés.³⁹

MOTION

DATE: 21.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Nationalrat überwiegt eine im Vorjahr von der kleinen Kammer gebilligte Motion Jenny (svp, GL), welche die Sicherstellung eines **einheitlichen Vollzugs der Luftreinhaltevorschriften** in der ganzen Schweiz verlangt. Eine Harmonisierung sei insbesondere beim Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfilter in Bezug auf Leistung und Alter der Maschinen sowie Einstufung der Baustellen nötig. Eine Motion Hutter (svp, SG) betreffend Aufschub der Russpartikelfilterpflicht für Baumaschinen wurde abgeschrieben (Mo. 04.3035).⁴⁰

MOTION

DATE: 05.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Gegen den Antrag des Bundesrates billigte die grosse Kammer eine Motion Nordmann (sp, VD), welche mit steuerlichen Anreizen den Ersatz von Zweiradfahrzeugen mit Zweitaktmotoren durch solche mit Viertaktmotoren fördern will, da erstere extrem viel mehr Kohlenwasserstoffe ausstossen und auch mehr Lärm verursachen. Der Bundesrat wollte das Problem nicht über die vom Motionär vorgeschlagene Unterstellung unter die Automobilsteuer lösen, da dies nicht verfassungsmässig sei. Der Ständerat lehnte das Begehren ab, stimmte aber einer Motion (Mo. 06.3421) seiner UREK zu, die vom Bundesrat verlangt, regelmässige **Abgas- und Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder** einzuführen, und eine zuverlässige **Umweltetikette** für diese Fahrzeuge zu entwickeln. Eine solche Etikette soll es den Kantonen ermöglichen, die Besteuerung nach Umweltbelastung abzustufen. Überwiesen wurde auch ein Postulat der KVF-NR (Po. 06.3000), welche fiskalische Massnahmen zur Förderung von aromatenfreiem Gerätebenzin verlangt, da die Verbrennung von normalem Benzin in Kleingeräten mit Zwei- oder Viertaktmotoren einen hohen Schadstoffausstoss verursacht.⁴¹

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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.⁴²

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 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.⁴³

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 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.⁴⁴

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 01.12.2007
ANDREA MOSIMANN

Ende 2007 wurde überdies die schrittweise **Einführung von strengeren Russgrenzwerten für Baumaschinen** in die Vernehmlassung geschickt.⁴⁵

AUTRE
DATE: 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.⁴⁶

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 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 2010.⁴⁷

AUTRE
DATE: 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.⁴⁸

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 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 2010.⁴⁹

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 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.⁵⁰

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 12.01.2011
MARLÈNE 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.⁵¹

MOTION
DATE: 16.06.2016
MARLÈNE GERBER

Eine Motion Böhni (glp, TG), nach Ausscheiden des Motionärs aus dem Rat übernommen von Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), beabsichtigt die **Förderung synthetischer, CO2-neutraler und in der Schweiz hergestellter Treibstoffe**, indem Betreibern, Importeuren und Herstellern solcher Fahrzeuge die geringeren CO₂-Emissionswerte im Rahmen der Flottenregelung angerechnet werden sollen. Der Bundesrat befürwortete das Anliegen zwar in seiner Stossrichtung, empfahl aber dennoch dessen Ablehnung. Der Zeitpunkt für eine solche Regelung sei verfrüht, da sich diese Technologien noch in der Entwicklungsphase befänden. Darüber hinaus sei eine Anrechnung an die CO₂-Emissionsvorschriften bereits in Abklärung, jedoch seien hier im Moment noch verschiedenste Fragen offen, weswegen man die laufenden Arbeiten abwarten wolle. Mit 162 zu 22 Stimmen, letztere beinahe ausschliesslich aus der CVP/EVP-Fraktion stammend, gab sich der Nationalrat im Sommer 2016 jedoch selten geeint und nahm das Anliegen als Erstrat an, um – gemäss Martin Bäumle – ein Signal an Bundesrat und Verwaltung zu senden.⁵²

MOTIONDATE: 08.03.2017
MARLÈNE GERBER

Die UREK-SR empfahl ihrem Rat einstimmig die Annahme einer bereits vom Nationalrat befürworteten Motion Böhni (glp, TG) mit dem Ziel, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**. Im vom Bundesrat erstellten Bericht zur Erläuterung der Vernehmlassungsvorlage "Klimapolitik der Schweiz" werde darauf hingewiesen, dass die im gegebenen Fall zur Anwendung gelangende, sogenannte Power-to-Gas/Liquid-Technologie grosses Potential zur fossilen CO₂-Emissionsreduktion – wozu die Schweiz durch Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens ja weiterhin verpflichtet sei – berge. Ferner sei die Schweiz ein innovativer Forschungsstandort, weswegen es sich anbiete, die Förderung solcher Technologien in der Schweiz selber voranzutreiben. Obwohl die Bundesrätin in ihrem Votum neben ihren Bedenken zum frühen Entwicklungsstadium solcher Technologien darauf aufmerksam machte, dass die CO₂-Emissionsvorschriften für Personenkraftwagen eigentlich auf die Erhöhung der Energieeffizienz abzielten und nicht die Verwendung alternativer Treibstoffe vorantreiben wollten, nahm der Ständerat das Anliegen stillschweigend an.⁵³

INITIATIVE PARLEMENTAIREDATE: 19.03.2018
DIANE PORCELLANA

Thierry Burkart (plr, AG) demande la **reconduite des allègements fiscaux de durée limitée pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants jusqu'à fin 2030**. Il rappelle que des investissements ont été faits sur la base des allègements fiscaux de durée limitée accordés en vertu de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin). La suppression des allègements mettrait en péril la sécurité des investissements dans la branche. De plus, le climat pourrait en pâtir en raison du remplacement des carburants alternatifs par de l'essence et du diesel. Il faut, d'après l'auteur, reconduire les allègements fiscaux jusqu'en 2030, année d'échéance de la réduction des émissions qui sera prévue par la future loi sur le CO₂. Ainsi, les exigences liées à la production durable des carburants renouvelables seraient maintenues. Lors de l'examen préalable, la CEATE-CN a décidé par 15 voix contre 9 et 1 abstention de donner suite à l'intervention. Elle a constaté que la consommation de biocarburants a fortement augmenté dans le pays grâce à l'obligation faite aux importateurs de carburant de compenser une partie des émissions de CO₂. La commission a exprimé sa volonté d'approfondir la question, et ce, dans le contexte de l'extension de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburant, proposée par le Conseil fédéral dans la révision totale de la loi sur le CO₂. A l'unanimité, la CEATE-CE a donné également suite à l'initiative. Il est, selon elle, nécessaire d'agir. La CEATE-CN est donc chargée de l'élaboration d'un projet d'acte.⁵⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIREDATE: 25.06.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN a approuvé, par 22 voix contre 2, le projet de **reconduite des allègements fiscaux pour les carburants ménageant l'environnement**. Ce projet, modifiant la Limpmin, la LPE et la loi sur le CO₂, supprime l'inégalité de traitement, sur le plan fiscal, entre l'état gazeux et les gaz liquéfiés. La promotion fiscale des carburants expirera le 30 juin 2020. Dans son projet de révision totale de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral avait formulé une proposition pour sa prolongation. Puisque l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂ risque d'être retardée, la commission a élaboré une modification législative afin de reconduire les allègements fiscaux et les instruments prévus par l'actuelle loi sur le CO₂ jusqu'à fin 2021. Une minorité propose de ne pas entrer en matière sur le projet. D'autres minorités souhaitent que les reconductions perdurent au-delà de 2021 au cas où la révision totale de la loi sur le CO₂ devait passer à la trappe.⁵⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIREDATE: 16.08.2019
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CE souhaite un **prolongement provisoire jusqu'à 2030 des allègements fiscaux accordés pour les carburants renouvelables**, tant que la chambre du peuple n'aura pas statué sur la mise en œuvre de l'initiative parlementaire.⁵⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIREDATE: 09.09.2019
DIANE PORCELLANA

En août 2019, le Conseil fédéral a approuvé le rapport de la CEATE-CN portant sur la **reconduite des allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants**. Dans son rapport, il était en faveur d'un prolongement de 18 mois des allègements de l'impôt sur les huiles minérales accordés pour les carburants renouvelables. Il jugeait également opportun de prolonger d'une année les principaux instruments de l'actuelle loi sur le CO₂ si la révision totale de celle-ci n'entraînait pas en vigueur en janvier 2021. Lors du passage au Conseil national, la proposition UDC de non entrée en matière a été

rejetée par 120 voix contre 55. Celle du prolongement provisoire des allègements jusqu'à 2030 a également été balayée par 132 voix contre 56. Pour éviter un vide réglementaire, il a donc prolongé jusqu'en 2021 quelques instruments de la loi sur le CO2 comme par exemple l'obligation de compenser et l'exemption de la taxe sur le CO2. Les débats ont été recadrés à plusieurs reprises pour ne pas anticiper ceux prévus pour la révision totale de la loi sur le CO2. Le projet a été finalement accepté en vote d'ensemble, à l'unanimité.⁵⁷

Politique de protection de l'environnement

DÉBAT PUBLIC
DATE: 21.03.1992
SERGE TERRIBILINI

En début d'année, un **conflit** a éclaté **entre le chef du DFI et celui du DFJP**. Ce dernier entendait transformer en valeurs à atteindre les valeurs limites d'émissions de polluants contenues dans la législation environnementale, compte tenu de la difficulté à les faire respecter. F. Cotti s'est opposé à cette proposition, estimant qu'elle représentait un affaiblissement inacceptable des normes en vigueur.⁵⁸

RAPPORT
DATE: 07.10.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Zehn Jahre nach Verabschiedung des Umweltschutzgesetzes zog das BUWAL **Bilanz über den Erfolg der verschiedenen Massnahmen in den einzelnen Umweltbereichen**. In der Luftreinhaltung wurde eine Reduktion der Schwefeldioxide (SO₂) um ca. 56% festgestellt, die Emissionen von Stickoxid und Kohlenwasserstoff konnten zwar auch gesenkt werden, erreichten aber die gesteckten Ziele noch nicht. Als Erfolg bezeichnete das BUWAL auch die Verminderung der Siedlungsabfälle mittels neuer Abfallbewirtschaftungskonzepte sowie die Anwendung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). In den Bereichen Boden- und Lärmschutz wurden bisher die nötigen Erhebungen in Form eines nationalen Beobachtungsnetzes resp. von Katastern durchgeführt, was die Grundlagen für die Erarbeitung von weiteren Massnahmen bildete.⁵⁹

RELATIONS INTERNATIONALES
DATE: 22.08.1994
SERGE TERRIBILINI

Les ministres de l'environnement de l'Autriche, de l'Allemagne, du Liechtenstein et de la Suisse, réunis en août à Vaduz, ont préconisé des mesures drastiques - telles qu'une limitation des émissions de CO₂ et l'introduction d'une taxe - pour ramener la production de gaz carbonique en l'an 2000 à son niveau de 1990. Ils ont également souhaité diminuer la consommation d'essence des véhicules automobiles et réduire massivement les émissions de composés organiques volatils et d'oxydes d'azote, en particulier en vue de lutter contre l'ozone estival.⁶⁰

Politique climatique

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 05.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die in den beiden Basler Halbkantonen eingeführten marktwirtschaftlichen Instrumente im Umweltschutz in Form von **handelbaren Emissionsgutscheinen** für die Unterschreitung der Grenzwerte der LRV blieben ohne Erfolg, da die Rahmenbedingungen unangepasst waren. Gemäss einer wissenschaftlichen Studie trugen sowohl die sich verändernden eidgenössischen Grenzwerte in Form von Rechtsunsicherheit als auch der Ausschluss der Kleinemittenten vom Gutscheinhandel zum Misserfolg bei.⁶¹

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 01.05.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der Bundesrat hat die **Abgasvorschriften für schwere Motorfahrzeuge** den ab Oktober des Berichtsjahres geltenden Normen der EU angepasst. Insbesondere wollte die Regierung damit eine Übereinstimmung des zulässigen Russpartikelaustritts erreichen. Im Bereich der Abgasnormen für Personenkraftwagen äusserte der Bundesrat die Absicht, Verschärfungen nur im Gleichschritt mit der EU zu verwirklichen.⁶²

RAPPORT
DATE: 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.⁶³

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 09.02.2007
ANDREA MOSIMANN

Im Frühjahr wurde die **Initiative für „menschenfreundlichere Fahrzeuge“** lanciert, die den Bund verpflichten möchte, Vorschriften zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen zu erlassen, insbesondere der Unfallfolgen und Umweltbelastung durch Personenwagen. Sie nimmt in erster Linie Offroader ins Visier, von denen 70% verboten würden. Aber auch andere Fahrzeugtypen wären betroffen. 24% der Sportwagen, 19% der hubraumstarken Limousinen und 4% der Mittelklassewagen würden die Emissionsgrenzwerte ebenfalls überschreiten.⁶⁴

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 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.⁶⁵

MOTION
DATE: 29.02.2012
MARLENE GERBER

Die Motion Barthassat (cvp, GE), welche für neuanzuschaffende **Fahrzeuge der Bundesverwaltung konkrete Grenzwerte für den CO₂-Ausstoss** festsetzen will und welcher der Nationalrat im Vorjahr knapp zugestimmt hatte, wurde im Berichtsjahr vom Ständerat auf Anraten seiner zuständigen Kommission abgelehnt. Kommissionsprecher Berberat (sp, NE) vertrat die Ansicht, dass bestehende Regelungen der Fahrzeugverordnung des Bundes ökologischen Prinzipien bereits ausreichend Rechnung tragen würden und die Forderungen der Motion, den CO₂-Ausstoss von Personenwagen auf 130 g/km und denjenigen von Kleinbussen und Fahrzeugen zwischen 1,5 und 3,5 t auf 160 g/km zu beschränken, zu starr seien.⁶⁶

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 03.07.2019
DIANE PORCELLANA

En lien avec la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral a défini les grandes lignes des **nouvelles mesures sur le climat pour l'Administration fédérale**. Pour les déplacements en avion, la taille des délégations devra être réduite et il faudra notamment prioriser la classe économique à la classe affaires. Davantage de véhicules de la Confédération devront présenter une bonne efficacité énergétique. S'agissant des bâtiments, des stations de recharge, alimentées par des sources d'énergie renouvelables, pour des véhicules électriques seront installées. Plusieurs départements et offices devront présenter des concepts pour leur mise en œuvre au Conseil fédéral. D'ici 2030, l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Administration fédérale devra atteindre 50% par rapport à 2006; 35% par rapport à 2001 pour le DDPS. Le reste des émissions devra être compensé par des certificats de réduction des émissions à l'étranger.⁶⁷

MOTION
DATE: 25.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine überwiesene Motion von Thomas Böhni (glp, TG), welche verlangte, **synthetische, CO₂-neutrale und in der Schweiz hergestellte Treibstoffe zu fördern**, wurde im Rahmen der Botschaft des Bundesrates zur Revision des CO₂-Gesetzes zur Abschreibung beantragt. Der Bundesrat erachtete die Motion als erfüllt, indem er im CO₂-Gesetz vorschlug, dass sich Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, die nachweislich aus erneuerbarer Elektrizität hergestellte Treibstoffe in Verkehr bringen, die daraus entstehenden Emissionsverminderungen an ihre durchschnittlichen Emissionen anrechnen lassen können. Aus handelsrechtlichen Gründen schlug der Bundesrat vor, dass die Anrechnung auch für im Ausland hergestellte Treibstoffe

möglich ist.⁶⁸

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 11.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Oktober 2019 setzte sich die UREK-SR erneut mit der **parlamentarischen Initiative Burkart** auseinander. Mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die Kommission die von ihrer Schwesterkommission ausgearbeitete Gesetzesvorlage an, die die auslaufenden **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe** sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes verlängern will. Bei beiden Themen, der Mineralölsteuererleichterung und der CO₂-Gesetzgebung, schuf die Kommission jedoch Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. So möchte sie die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern. Aus Sicht der Kommission brauche es diesen längeren Zeithorizont, um den inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bleibe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit, um ein längerfristiges Fördermodell für erneuerbare Treibstoffe auszuarbeiten. Bei den Regelungen zur CO₂-Gesetzgebung, welche aufgrund der verzögerten Revision des CO₂-Gesetzes ebenfalls notwendig geworden waren, wollte die UREK-SR zentrale Instrumente verstärken. Beispielsweise sollten die Treibhausgasemissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Zudem soll der Maximalsatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe pro Jahr um CHF 10 pro Tonne CO₂ erhöht werden können. Diese und weitere Bestimmungen waren als Übergangslösung gedacht, die so lange gelten sollen, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt. Eine Minderheit der Kommission lehnte die Verschärfung der Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes ab.⁶⁹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 29.10.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2019 noch einmal über die parlamentarische Initiative Burkart zu den **Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe**. Zuvor hatte sich die Mehrheit der UREK-SR dafür ausgesprochen, aus der Vorlage ein umfassendes Übergangsgesetz zu machen – mit einer Verschärfung bestehender Massnahmen. Damit wollte sie sicherstellen, dass die Schweiz auch dann auf dem Absenkpfad bleibt, wenn sich die Beratungen zum totalrevidierten CO₂-Gesetz verzögern. Die Übergangslösung sollte so lange gelten, bis das neue CO₂-Gesetz in Kraft tritt. Im Rat setzte sich aber die Minderheit der Kommission durch. Deren Vertreterinnen und Vertreter argumentierten, es gehe nicht an, wichtige Massnahmen aus dem CO₂-Gesetz – über das die Räte noch berieten – schon vorwegzunehmen. Mit 28 zu 13 Stimmen sprach sich der Ständerat somit dagegen aus, die heutigen Klimainstrumente so zu verlängern und zu verstärken, dass die Schweiz den eingeschlagenen Weg fortsetzen würde. Die kleine Kammer reduzierte die Vorlage auf den Punkt, um den es ursprünglich ging: Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe, die seit Juli 2008 gewährt werden. Diese Förderung sollte gemäss dem Ständerat weiterhin bis 2023 gewährleistet sein. Damit blieben dem Parlament und der Branche genügend Zeit für die neue Regelung, hiess es im Rat. Noch in derselben Session folgte der Nationalrat dem Ständerat stillschweigend und bereinigte die Vorlage damit. In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 151 zu 42 Stimmen bei 4 Enthaltungen und der Ständerat einstimmig zu.⁷⁰

1) Bericht BR vom 15.2.17

2) OFEN, communiqué de presse, 5.9.2002; LT, 30.10.02.

3) Presse du 1.6.05.

4) Exp. 22.512; NZZ, 2.10.12.

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

6) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.

7) AB NR, 2019, S. 54 f.

8) AB SR, 2019, S. 1076

9) LNN, 16.8.90; Presse du 15.8.90

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

11) BZ, 1.8.90; LNN, 9.1.90; TA, 23.2., 1.3. et 30.6.90; BaZ, 29.8.90; NZZ, 30.8.90; Suisse, 19.5.90; SN, 3.8.90; TW, 20.6.90; CdT, 28.9. et 29.9.90; AT, 28.9.90

12) 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

13) Presse du 27.9.90; Ww, 11.10.90; BaZ, 27.10.90; SGT, 18.12.90; Bulletin de l'OFEPF, 1990, n° 4

14) LM, 8.2.91; BZ, 9.2.91; SGT, 9.2.91; TA, 21.2.91; SZ, 26.2.91; Bund, 28.2.91

15) 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

16) NZZ et TW, 13.3.91; Baz, 16.3.91; SGT, 16.3.91

17) AT, 28.2.91; NZZ, 12.3.91; BZ et TA, 6.4.91; BaZ et BzZ, 16.4.91; Presse du 3.1.91

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

19) NQ, 25.10.91; Presses des 14.10., 15.10. et 1.11.91

- 20) BO CN, 1992, p. 621
 21) BO CE, 1992, p. 391 s.
 22) Presse du 14.10.92
 23) BO CN, 1991, p. 1349 s.; BO CN, 1992, p. 2641 s.
 24) Presse du 19.2.94
 25) Presse du 22.2.94
 26) BO CE, 1994, p. 489 s.
 27) Presse du 27.10.94
 28) 24 Heures, 22.6.95; NZZ, 30.6.95
 29) Presse du 2.12.95
 30) NZZ, 23.1 et 9.2.96; Presse du 20.1.96
 31) SoZ, 7.4.96; SGT, 10.5.96
 32) Presse du 25.6.96
 33) Presse du 12.11.96
 34) Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96. Pour plus de détails concernant cette étude, voir supra, part. I, 6b (Trafic routier). Cf. aussi APS 1979, p. 125.21; Presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96
 35) Presse du 3.3.97
 36) BaZ, 24.4.97; NZZ, 15.5.97
 37) Presse du 25.6.98
 38) NZZ, 2.9.98
 39) QJ, 6.4.04.
 40) AB SR, 2005, S. 1198 ff.; AB NR, 2006, S. 1076 f.; Motion Hutter, AB NR, 2006, S. 1135.
 41) AB NR, 2006, S. 615; AB SR, 2006, S. 886; Postulat KVF-NR, (AB NR, 2006, S. 1071 und Beilagen III, S. 550).
 42) NZZ und TG, 23.7.07.
 43) AZ, 27.3.07; NZZ, 31.5.07 (Dieselfahrzeuge); TG, 11.9.07; TA, 13.9.07 (Kleinroller).
 44) BaZ, 3.5.07 (Schiffsmotoren); NZZ, 5.7.07; BaZ und Bund, 29.10.07 (Holzfeuerungen, Zementwerke, Maschinenindustrie und Sägereien).
 45) NZZ, 1.12.07.
 46) AB SR, 2007, S. 620; AB NR, 2007, S. 1839.
 47) NZZ, 26.1.08.
 48) BO CE, 2008, p. 145.
 49) Presse du 3.7.09; OFEN et OFEV, communiqué de presse, 2.7.09.
 50) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.
 51) Medienmitteilung BAFU vom 12.1.11.
 52) AB NR, 2016, S. 1139 f.
 53) AB SR, 2017, S. 165 f.
 54) Communiqué de presse CEATE-CE; Communiqué de presse CEATE-CN
 55) Communiqué de presse CEATE-CN du 25.6.19
 56) Communiqué de presse CEATE-CE du 16.8.19
 57) BO CN, 2019, p. 1387s; FF, 2019, p.5575s
 58) Ww, 2.1.92; Bund, 3.1.92; BZ, 4.1 et 14.1.92; TA, 7.1.92; NQ, 14.1.92; LNN, 21.3.92
 59) NZZ, 7.10.93
 60) JdG et NQ, 22.8.94
 61) LNN und BZ, 5.1.93
 62) Presse vom 14.1. und 1.5.93
 63) Presse du 7.7.94
 64) Bund, LT und NZZ, 13.2.07; BBl, 2007, S. 1541 ff.
 65) 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.
 66) AB SR, 2012, S. 59.
 67) Communiqué de presse OFEV du 3.7.19; AZ, BaZ, SGT, TG, 4.7.19
 68) AB SR, 2019, S. 922 ff.; BO CN, 2018, p. 2078 ss.
 69) Medienmitteilung UREK-SR vom 11.10.19
 70) AB NR, 2019, S. 2149 ff.; AB NR, 2019, S. 2465; AB SR, 2019, S. 1013 ff.; AB SR, 2019, S. 1277