

consommation: d'ici à l'an 2000, tous les CFC feront progressivement l'objet d'une interdiction totale.

Il en ira de même des halons.

Dorénavant, le protocole inclura également le 1,1,1 trichloroéthane (méthyle chloroforme) et le tétrachlorure de carbone. Ces substances ne font pas partie des CFC ni des halons, mais appauvrissent également la couche d'ozone. Elles sont surtout utilisées comme solvants.

D'ici à l'an 2000, le tétrachlorure de carbone fera l'objet d'une interdiction totale; il en ira de même du 1,1,1 trichloroéthane d'ici à l'an 2005.

3. Implications internationales, notamment dans le domaine de la politique du développement

Le problème général que pose l'appauvrissement de la couche d'ozone ne pourra être résolu que si les pays en développement participent eux aussi aux mesures visant à éliminer les substances incriminées. Encore faut-il que les pays industrialisés leur en fournissent les moyens techniques et financiers si l'on souhaite leur participation active.

A cet effet, un mécanisme de financement a été créé sous la forme d'un fonds multilatéral (Fonds ozone). Ce dernier est alimenté par des contributions volontaires des pays industrialisés, contributions qui viennent s'ajouter à l'aide au développement existante. En 1991, la Suisse a versé un million de francs suisses à ce fonds, et elle prévoit de l'alimenter à raison d'un million et demi en 1992 et en 1993. Les programmes promus par le biais de ce fonds prévoient aussi des transferts de technologie dans des conditions équitables et aussi avantageuses que possible. Ledit fonds fonctionne depuis 1991; il suscite un vif intérêt et a largement fait ses preuves jusqu'à présent.

4. Train de mesures arrêtées par la Suisse en vue de protéger la couche d'ozone: modification du 14 août 1991 de l'ordonnance sur les substances

Le Conseil fédéral a arrêté le 14 août 1991 une modification de l'ordonnance sur les substances (RS 814.013), modification prévoyant l'interdiction des substances appauvrissant la couche d'ozone. Cette interdiction comprend plusieurs étapes: une forte réduction dès le 1er janvier 1992, suivie d'une quasi-élimination d'ici à 1995.

Pour ce qui est des CFC, on prévoit, par rapport à la consommation de 1986, une réduction d'au minimum 85 pour cent d'ici à la fin de 1992, d'au minimum 90 pour cent d'ici à 1993 et d'au minimum 95 pour cent d'ici à 1994. D'ici à la fin de la décennie, on prévoit enfin de renoncer à l'usage des 5 pour cent restants, qui servent avant tout à l'entretien d'installations. L'importation des halons a été stoppée fin 1991 (réduction de 100 pour cent). La consommation du trichloroéthane, qui est moins dangereux pour la couche d'ozone, sera également interdite à la fin de cette décennie; elle sera réduite d'au moins 65 pour cent d'ici en 1995. Dès 1993, les HCFC seront, eux aussi, interdits, à l'exception de deux applications: les mousses dures et la technique du froid. Dès l'an 2000, ils seront tout au plus utilisés dans les domaines de la technique du froid et du génie climatique (réduction de 50 à 100 pour cent).

Le train de mesures arrêtées par le Conseil fédéral permettra à notre pays de remplir, avant même les échéances fixées, les obligations prévues par le Protocole de Montréal révisé à Londres. La Suisse figurera ainsi parmi les pays les plus avancés en matière de lutte contre l'appauvrissement de la couche d'ozone. D'autres pays ont annoncé récemment qu'ils prendraient des mesures plus sévères; leur réglementation en la matière tendra donc à se rapprocher de la nôtre, ce qui est une bonne chose.

Antrag der Kommission

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten, die Aenderung des Protokolls von Montreal zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

Proposition de la commission

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie propose à l'unanimité d'entrer en matière, d'approuver la modification du Protocole de Montréal et d'autoriser le Conseil fédéral à le ratifier.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

107 Stimmen

Dagegen

6 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

90.875

Motion

(Leutenegger Oberholzer-)Diener

Bekämpfung des Sommersmogs

Lutte contre le smog estival

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 753 – Voir année 1991, page 753

Präsident: Diese Motion wurde zurückgezogen und ist damit gegenstandslos.

Zurückgezogen – Retiré

91.3144

Interpellation

der grünen Fraktion

Sommersmog. Dringliche Massnahmen

Interpellation

du groupe écologiste

Smog estival. Mesures d'urgence

Wortlaut der Interpellation vom 4. Juni 1991

Der Bundesrat wird um Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Erachtet es der Bundesrat nicht als notwendig, angesichts der fundierten Abklärungen der Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG (EWI) mindestens das Minimalszenario laut Stufe 1 im Interesse der Volksgesundheit zu realisieren?

2. Weshalb wurde nach dem Vorliegen des EWI-Berichts nicht unverzüglich mit der Realisierung der Massnahmen der Stufe 1 für das ganze Sommerhalbjahr begonnen?

3. Der Bund verlangt von den Kantonen den Vollzug der Luftreinhalte-Verordnung. Verschiedene Kantone sind bereit, mit den Tempolimiten tiefer zu gehen, als dies der Grundsatzentscheid des Bundesrats tut (100 km/h für PW und 70 km/h für LKW). Konkret lautet der Antrag der Innerschweizer Umwelt-

schutzdirektorenkonferenz auf 80 km/h für PW und 60 km/h für LKW. Weshalb behindert der Bundesrat mit seinen höheren Tempolimiten die Durchsetzung der Luftreinhalte-Verordnung durch die fortschrittlicheren Kantone?

4. In der Pressemitteilung des EJPD steht: «Für eine Bekämpfung des Sommersmogs sind aber zusätzliche Massnahmen nötig.» Wann gedenkt der Bundesrat welche Massnahmen zu beschliessen und in Kraft zu setzen?

5. Wie gewichtet der Bundesrat den Beitrag des Flugverkehrs zum Sommersmog? Welche Massnahmen zur Eindämmung der Schadstoffemissionen aus dem Flugverkehr sind möglich und vorgesehen?

Texte de l'interpellation du 4 juin 1991

Nous demandons au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes.

1. Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas nécessaire, après les déclarations fondées d'Elektrowatt (EWI) et afin de protéger la santé de la population, de mettre en oeuvre au moins le scénario des mesures minimales prévu dans la 1ère étape?

2. Pourquoi, après la présentation du rapport de l'EWI, n'a-t-on pas commencé immédiatement à appliquer les mesures de la 1ère étape pour tout le semestre d'été?

3. La Confédération exige des cantons qu'ils appliquent l'ordonnance sur la protection de l'air. Or, plusieurs d'entre eux sont disposés à aller plus loin que le Conseil fédéral qui préconise d'abaisser à 100 km/h la vitesse maximale des voitures et à 70 km/h celle des poids lourds. De fait, la Conférence des directeurs de la protection de l'environnement de la Suisse centrale propose 80 m/h pour les voitures et 60 km/h pour les poids lourds. Pourquoi le Conseil fédéral, en fixant des vitesses maximales plus élevées, empêche-t-il les cantons les plus progressistes en la matière d'appliquer l'ordonnance sur la protection de l'air?

4. Dans un communiqué de presse, le DFJP a déclaré que la lutte contre le smog estival requiert des mesures supplémentaires. Quelles mesures le Conseil fédéral compte-t-il prendre, quand le fera-t-il et quand entreront-elles en vigueur?

5. A combien le Conseil fédéral estime-t-il la part prise par le trafic aérien à la formation du smog estival? Quelles mesures est-il possible de prendre pour réduire les émissions de substances polluantes par les avions? Quelles mesures envisage-t-il de prendre?

Sprecherin – Porte-parole: Gonseth

Schriftliche Begründung

Für die Bevölkerung in der Schweiz stellt der Sommersmog mit den teilweise massiv erhöhten Ozonkonzentrationen aus lufthygienischer Sicht ein Hauptproblem dar. Die daraus entstehende gesundheitliche Belastung ist alarmierend und ruft nach dringlichen Massnahmen zur Behebung bzw. Verminderung der Emissionen.

Das Buwal hatte die Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG (EWI) mit einer Studie beauftragt, die im April veröffentlicht wurde. Diese beinhaltet Szenarien, inwiefern Sofortmassnahmen zur kurzfristigen Reduktion der Ozonbelastung möglich sind bzw. wie die Emissionen der Vorläuferschadstoffe Stickoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) im erforderlichen Ausmass um 70 bis 80 Prozent reduziert werden können.

Die EWI zeigt auf, wie zumindest ein Teil des Sanierungsbedarfs, nämlich etwa 35 Prozent bei den NO_x und etwa 25 Prozent bei den VOC, mit einfachen Massnahmen sowie relativ geringen volkswirtschaftlichen Nachteilen erreicht werden kann. Diese Sofortmassnahmen werden im EWI-Bericht unter Stufe 1 wie folgt erwähnt (S. 26, 27):

- Senkung der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Ausserortsstrassen für Personen- und Lastwagen;
- Konsequente Durchsetzung der Verkehrsvorschriften; vor allem Tempolimiten und Motorabstellen bei Halten;
- Erste Phase von Massnahmen zur Einschränkung der Fahrleistung aus den Bereichen: Verringerung der Kapazität von zentralen Verkehrsachsen; verkehrsbeschränkende polizeiliche Massnahmen im Lokalverkehr, zum Beispiel Parkplatzbe-

wirtschaftung, lokale Teilfahrverbote; Reduktion der staatlichen Motorfahrzeugleistung, zum Beispiel PTT, Militär;

– Erste Phase von gezielten Einschränkungen bzw. Anwendungsverböten für Lösungsmittel und lösungsmittelhaltige Produkte in Industrie und Gewerbe;

– Aufschieben von Belagsarbeiten.

Gleichzeitig mit der Veröffentlichung des EWI-Berichts an der Pressekonferenz hat das Buwal bekanntgegeben, die Vorsorgemassnahmen würden als sinnvoll erachtet, wenn sie technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind. Dies entspricht den Kriterien des Umweltschutzgesetzes und trifft gemäss Abklärungen der EWI für sämtliche der erwähnten Massnahmen zu. Diese eignen sich deshalb besonders gut als Vorsorgemassnahmen während des ganzen Sommerhalbjahres.

Entsprechende konkrete Anträge an den Bundesrat liegen auch seitens vieler Kantone vor.

Développement par écrit

Le smog estival, qui s'accompagne de concentrations excessives d'ozone dans certaines régions, représente un problème majeur de pollution atmosphérique pour la population suisse. Les atteintes portées à la santé sont alarmantes et requièrent que l'on prenne des mesures urgentes pour supprimer ou réduire les émissions.

L'OFEFP a chargé la firme Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG (EWI) de faire une étude qui a été publiée en avril. Cette étude, qui propose plusieurs scénarios, porte sur les possibilités de prendre des mesures d'urgence pour limiter à court terme les nuisances dues à l'ozone et de réduire à cet effet de 70 à 80 pour cent les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils (COV), à partir desquels se forme l'ozone.

L'EWI indique qu'une partie au moins de ces indispensables réductions, soit 35 pour cent des NO_x et 25 pour cent des COV environ, peut être obtenue par des mesures simples, sans que l'économie n'en pâtisse trop. Il énumère dans son rapport ces mesures urgentes qui forment une première étape:

- abaissement des vitesses maximales autorisées sur les autoroutes et sur les autres routes hors localité pour les voitures de tourisme et les poids lourds;
- application stricte des prescriptions en vigueur sur le trafic routier, notamment les limitations de vitesse et l'obligation de couper le contact aux arrêts;
- première phase des mesures d'interdiction partielle de circuler, notamment: diminution de la capacité des principaux axes de circulation; mesures de police visant à limiter le trafic local, par exemple gestion des places de stationnement, interdiction partielle locale de circuler; réduction des prestations des véhicules utilisés par l'administration, par exemple les PTT et l'armée;
- première phase de restrictions ciblées voire d'interdiction pour l'industrie et les arts et métiers d'utiliser des solvants et des produits contenant des solvants;
- ajournement des travaux de revêtement des routes.

A l'occasion de la conférence de presse lors de laquelle le rapport de l'EWI a été rendu public, l'OFEFP a fait savoir que les mesures préventives n'auraient de sens que si elles étaient techniquement réalisables et acceptables pour les entreprises et l'économie. Selon l'EWI, toutes les mesures proposées remplissent ces conditions qui correspondent aux critères de la loi sur la protection de l'environnement. Il serait donc tout à fait indiqué de les mettre en pratique durant tout le semestre d'été en tant que mesures préventives. Nombre de cantons ont présenté au Conseil fédéral des propositions concrètes en ce sens.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992

1 bis 4: Ueber diese Fragen hat der Bundesrat seit seinem Beschluss vom 3. Juni 1991 über den zweimonatigen Versuch mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen im Rahmen diverser Pressekonferenzen informiert. Zusätzliche Angaben finden sich im Schlussbericht zur Begleituntersuchung zum Tempoversuch 70/100 der Elektrowatt Ingenieur-

unternehmung AG (EWI) vom 24. Dezember 1991, der am 23. Januar 1992 veröffentlicht worden ist.

Diverse Untersuchungen haben ergeben, dass zur Lösung des Sommersmogproblems eine 70- bis 80prozentige Reduktion der Emissionen der beiden Vorläuferschadstoffe, der Stickoxide und der flüchtigen organischen Verbindungen, notwendig ist. Der Bundesrat hält an seiner bisherigen Strategie fest. Diese besteht in erster Linie aus mittelfristigen, dauerhaft wirksamen Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen, wie sie im Luftreinhalte-Konzept und im Aktionsprogramm «Energie 2000» vorgesehen sind. Der Bundesrat hat am 23. August 1989, am 11. März 1991 sowie am 12. Februar 1992 eine Reihe von Detail- und Grundsatzbeschlüssen zur Reduktion der Luftverschmutzung gefasst. Wenn alle diese beschlossenen Massnahmen fristgerecht und ohne Abstriche realisiert werden, können die im Luftreinhalte-Konzept von 1986 festgelegten und vom Parlament bestätigten Ziele bis etwa 1997/1998 erreicht werden.

Der Bundesrat wird den Versuch mit Tempo 70/100 vom Sommer 1991 nicht wiederholen. Es hat sich gezeigt, dass mit der gewählten Versuchsanordnung, mit der nur ein Teil des Potentials ausgeschöpft wurde, ein eher geringer Beitrag zur Verminderung der Ozonbelastung resultiert. Hingegen sind dauerhafte – auch örtlich begrenzte – Temporeduktionen, wie sie von den Kantonen in den Massnahmenplänen vorgesehen sind, eine effiziente Massnahme, um die Stickoxidemissionen deutlich zu senken.

5. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erstellt regelmässig eine Bilanz über die Schadstoffemissionen und den Treibstoffverbrauch des Zivilluftverkehrs in der Schweiz. Im EWI-Schlussbericht zu den Folgearbeiten des Luftreinhalte-Konzeptes wurden diese Grundlagendaten übernommen. Man stellte fest, dass die zivile Luftfahrt gemäss diesen Unterlagen für etwa 3 Prozent der Stickoxidemissionen verantwortlich ist, während der Anteil der übrigen Schadstoffe weniger als 0,5 Prozent der Gesamtbelastung ausmacht.

Um die Sachlage im Gesamtzusammenhang abzuklären, hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement einen Auftrag für eine umfassende Untersuchung zur Frage der «Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt» in Auftrag gegeben. Diese Untersuchungen sind im Gange und dürften Ende 1992/Anfang 1993 abgeschlossen werden.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

1. à 4. Le Conseil fédéral s'est déjà exprimé sur les problèmes abordés dans le cadre des questions 1 à 4, à l'occasion des différentes conférences de presse qu'il a tenues depuis son arrêté du 3 juin 1991 sur l'instauration pendant une durée de deux mois de limitations de vitesse plus sévères sur certains tronçons d'autoroute. On trouvera d'autres indications sur ce sujet dans le rapport final du 24 décembre 1991 (publié le 23 janvier 1992) que la firme Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG (EWI) a rédigé sur le suivi des limitations 100/70.

Il ressort de différentes études que la lutte contre le smog d'été passe par une réduction de 70 à 80 pour cent des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils (les deux précurseurs en cause). Pour atteindre cet objectif, le Conseil fédéral maintient la stratégie qu'il a arrêtée précédemment, qui consiste pour l'essentiel en des mesures de réduction des polluants incriminés, à la fois durablement efficaces et axées sur le moyen terme, telles qu'elles ont été définies dans le rapport sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air et dans le programme Energie 2000. A ces mesures s'ajoutent celles qu'il a arrêtées le 23 août 1989, le 11 mars 1991 et le 12 février 1992. Si toutes les mesures décidées sont mises en oeuvre, dans les délais prévus et dans leur intégralité, les objectifs arrêtés en 1986 dans le rapport précité (et entérinés depuis par le Parlement) pourront être atteints en 1997/1998.

Le Conseil fédéral ne réitérera pas l'expérience «limitations 100/70» qui a été menée en été 1991; ne permettant d'exploiter qu'une partie du gisement existant en matière de réduction des concentrations d'ozone, elle apparaît comme inadaptée. En revanche, il est certain que des limitations durables, même prises à l'échelon local, telles que les cantons en envisagent

dans le cadre de leurs plans de mesures, constituent un moyen efficace pour abaisser les émissions d'oxydes d'azote.

5. L'Office fédéral de l'aviation civile établit régulièrement un bilan des émissions polluantes et de la consommation de carburant du trafic aérien civil. Il ressort de ces données, qui ont été intégrées dans le rapport final de l'EWI, que le trafic aérien civil est responsable de quelque 3 pour cent des émissions d'oxydes d'azote et, concernant les autres polluants, de moins de 0,5 pour cent des émissions totales.

Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a par ailleurs commandé une étude complète sur les impacts du trafic aérien civil sur l'environnement, qui traitera la problématique de façon exhaustive. Cette étude, en cours de réalisation, devrait être achevée à la fin de l'année 1992, au plus tard au début de l'année 1993.

Frau **Gonseth**: Die grüne Fraktion ist von der Antwort nicht befriedigt und beantragt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	38 Stimmen
Dagegen	59 Stimmen

92.3053

Interpellation der grünen Fraktion Rettung der Ozonschicht

Interpellation du groupe écologiste Protection de la couche d'ozone

Wortlaut der Interpellation vom 3. März 1992

Vom 1. bis zum 12. Juni 1992 findet in Rio de Janeiro der «Erdgipfel» statt, wo unter anderem über eine schärfere internationale Gangart zum Schutz der Ozonschicht verhandelt wird.

Bisher hinken alle politischen Entscheidungen zum Schutz der Ozonschicht national und international weit hinter den wissenschaftlich längst erkannten Erfordernissen hinterher. Die neuesten Erkenntnisse der Nasa über den Schwund der Ozonschicht über der Nordhemisphäre haben dies einmal mehr bestätigt. Deshalb muss das Mandat der Schweiz im Rahmen des UNCED-«Erdgipfels» an die neue Situation angepasst werden. In der Schweiz sind die Revision des Umweltschutzgesetzes und die Verschärfung der Stoffverordnung dringlich.

Der Bundesrat ist deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Juni respektive Oktober 1991 wurde die Motion Ad 91.2010 von den Räten überwiesen. Sie erlaubt ozonschichtzerstörende Stoffe nur noch für die Aufrechterhaltung lebenswichtiger Funktionen.

Wie definiert der Bundesrat lebenswichtige Funktionen? Bis zu welchem Zeitpunkt gedenkt der Bundesrat die Stoffverordnung im Sinne der Motion zu verschärfen?

2. Weitweit ist der Ersatz der vollhalogenierten Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKW) durch die teilhalogenierten, ebenfalls ozonschichtzerstörenden HFCKW (z. B. R22) in vollem Gange. Was gedenkt der Bundesrat zu tun, um auch HFCKW zu verbieten?

3. Die FCKW-Altlast in Produkten (Bauschutt, Automobile, Kühlschränke, usw.) ist besorgniserregend. Was gedenkt der Bundesrat zu tun, um die konsequente Entsorgung dieser Altlast zu veranlassen? Welche Lagerungskonzepte sieht er vor, bis die umweltverträgliche Entsorgung gewährleistet ist? Wann endlich werden vorgezogene Entsorgungsgebühren auf umweltschädlichen Produkten eingeführt (Umweltschutzgesetzrevision)?

Interpellation der grünen Fraktion Sommersmog. Dringliche Massnahmen

Interpellation du groupe écologiste Smog estival. Mesures d'urgence

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3144
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1992 - 15:00
Date	
Data	
Seite	803-805
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 222

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.