

Menge von Russpartikeln nicht, wie bisher fälschlicherweise immer wieder angenommen, harmlos, sondern Russpartikel gelten als Träger krebserregender Substanzen.

Das Schweizer Volk hat durch seine Wahlen vom 23. Oktober 1983 unmissverständlich gezeigt, dass es mit dem Umweltschutz unverzüglich ernst machen will. Unsere Bevölkerung ist offensichtlich nicht mehr bereit, auf die Ausmerzung derartiger Schadstoffquellen noch warten zu müssen, mit der Begründung, das Problem sei technisch schwierig zu lösen oder es seien sehr hohe Eliminierungskosten zu erwarten.

Mein Vorstoss möchte versuchen, den Bundesrat zu bewegen, unverzüglich auch für Dieselmotoren wirksame Abgasvorschriften zu erlassen. Wer unsere Strassen und insbesondere auch unsere Tunnels regelmässig befährt, weiss, wie sehr unsere Luft sichtbar verschmutzt wird durch die schweren Brummer, die in ihrer Vielzahl die Schweiz lediglich vom Norden in den Süden oder vom Westen in den Osten und umgekehrt durchqueren und Güter transportieren, die auf diesen Transversalen ohne weiteres per Bahn transportiert werden könnten.

Die Haltung unserer Landesregierung punkto Bleiabgase hatte europäisch erstaunliche Signalwirkung. Wir dürfen daher mit Zuversicht erwarten, dass der Bundesrat auch mit Bezug auf die Schadstoffe von Dieselmotoren ohne Zeitverzug und hartnäckig Massnahmen vorschreibt, die gerade wegen unserer geographischen Lage auch die Nachbarländer zum entsprechenden Handeln veranlassen werden, oder dass ein grosser Teil des durch unser Land geführten internationalen Gütertransportes auf die Schiene verlegt werden muss, wofür letzteres in mancherlei Beziehung ins Gewicht fallende Vorteile brächte.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
Rapport écrit du Conseil fédéral*

1. Rauch- (Russ-) Emissionen

Seit 1970 bestehen in der Schweiz Vorschriften über die Rauchbegrenzung bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren; diese wurden schrittweise verschärft (Anhang 3 der Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge; SR 741.41). Die heutigen Vorschriften, die mit den internationalen Bestimmungen der Wirtschaftskommission für Europa der UNO (ECE) übereinstimmen, bewirken – bei richtiger Einstellung des Motors – einen praktisch rauchfreien Betrieb. Wenn man trotzdem immer wieder «rauchende» Fahrzeuge mit Dieselmotoren feststellt, so liegt das Problem nicht bei den Vorschriften, sondern bei ihrer Einhaltung und der Kontrolle. Nach Artikel 34 Absatz 1 der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) sind Motorfahrzeuge so zu unterhalten und zu benutzen, dass sie keinen vermeidbaren Rauch entwickeln. Die Missachtung dieser Vorschrift kann – bei Feststellung und Anzeige durch die Polizei – mit Haft oder Busse bestraft werden. Je nach den Umständen kann die Belästigung sogar mit einer Administrativmassnahme (Verwarnung oder Entzug des Führerausweises) geahndet werden (Art. 16 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01).

2. Schadstoffemissionen

a. Wie der Motionär in seiner Begründung selber ausführt, emittieren Dieselmotoren die von den Benzinmotoren her bekannten Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO_x) in wesentlich geringeren Mengen als Benzinmotoren mit vergleichbarer Leistung. Deshalb hat sich bei den leichten Motorwagen eine diesbezügliche Regelung bis heute nicht aufgedrängt. Die ab 1. Oktober 1986 geltenden strengeren Vorschriften für Fahrzeuge mit Benzinmotoren veranlassen nun der Bundesrat, auch für Fahrzeuge mit Dieselmotoren eine Begrenzung dieser Schadstoffemissionen in Aussicht zu nehmen. Hinsichtlich der schweren Motorwagen haben neueste Berechnungen des Bundesamtes für Umweltschutz gezeigt, dass diese Fahrzeuge an den vom Verkehr stammenden Stickoxidemissionen verglichen mit der tatsächlichen Fahrleistung überproportional beteiligt sind. Eine diesbezügliche

Begrenzung scheint erforderlich, weshalb der Bundesrat eine entsprechende Regelung ebenfalls in Aussicht nimmt.

b. Dieselmotoren emittieren auch Kohlenstoffteilchen (Russ); neben den sichtbaren Russteilchen – diese sind begrenzt (vgl. Ziff. 1) – werden auch kleinste unsichtbare Russteilchen (Partikel) ausgestossen. Über das Ausmass der Schädlichkeit dieser Russteilchen bestehen unterschiedliche Auffassungen. Die in den USA geltenden diesbezüglichen Vorschriften haben gezeigt, dass deren Erfassung heute noch Schwierigkeiten bietet (umstrittene Messtechnik). An der Beseitigung dieser Schwierigkeiten wird international gearbeitet. Sobald auch international anerkannte Messkriterien vorliegen, wird der Bundesrat Vorschriften zur Begrenzung dieser Russteilchen erlassen.

c. Die vom Dieselmotor ebenfalls emittierten Schwefeldioxyde (SO₂) stehen in direktem Zusammenhang mit dem Schwefelgehalt im Dieseltreibstoff. Die Reduzierung des SO₂-Ausstosses kann deshalb nur mit einer Reduzierung des Schwefelgehaltes im Treibstoff erreicht werden. Der Bundesrat hat deshalb am 12. März 1984 beschlossen, den maximalen Schwefelgehalt im Dieseltreibstoff auf den 1. Januar 1985 von 0,5 auf 0,3 Prozent Masse herabzusetzen. Eine weitere Reduktion wird angestrebt.

3. Rechtliche Aspekte

Obwohl der Bundesrat mit der Grundidee des Motionärs, Abgasvorschriften für Fahrzeuge mit Dieselmotoren zu erlassen, einig geht, kann die Motion aus rechtlichen Gründen nicht als solche entgegengenommen werden. Eine Motion kann den Bundesrat nur beauftragen, «in bestimmter Richtung einen Gesetz- oder Beschlussentwurf vorzulegen». Der Erlass von Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Motorwagen fällt indessen nach Artikel 8 des Strassenverkehrsgesetzes in die Zuständigkeit des Bundesrates; dies gilt nach Artikel 12 des Bundesgesetzes vom 17. Oktober 1983 über den Umweltschutz (BBl 1983 III 1040) ebenfalls für Vorschriften über Brenn- und Treibstoffe. Wo der Gesetzgeber den Bundesrat zur Rechtsetzung ermächtigt, also im sogenannten delegierten Rechtsetzungsbereich, können dem Bundesrat auf dem Wege einer Motion nicht verbindliche Gesetzgebungsaufträge erteilt werden. Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen und die angeregten Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität soweit als möglich zu verwirklichen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

84.391

Motion Maitre-Genève

Bedingter Führerausweisentzug

Retrait du permis de conduire. Sursis

Wortlaut der Motion vom 22. März 1984

Der Bundesrat wird gebeten, dem Parlament einen Entwurf zu einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu unterbreiten, die den bedingten Führerausweisentzug zulässt.

Texte de la motion du 22 mars 1984

Le Conseil fédéral est prié de soumettre aux Chambres fédérales un projet complétant la loi sur la circulation routière de manière à permettre le sursis à une mesure de retrait du permis de conduire.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Berger, Bonny, Butty, Candaux, Cevey, de Chastonay, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Darbellay, Dubois, Eggly-Genève, Etique, Fischer-Sursee, Gehler, Giudici, Gloor, Grassi, Iten, Jeanneret, Massy, Perey, Pini, Revaclier, Riesen-Fribourg, Rime, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Segmüller (32)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le sursis à une mesure de retrait du permis de conduire n'est pas admis par la jurisprudence dans la teneur actuelle de la LCR (cf. notamment JT 1967 I p. 394).

De manière bien indirecte, la LCR connaît, il est vrai, une sorte de substitut au sursis, à savoir l'avertissement. Un avertissement n'est cependant possible que pour les cas de peu de gravité au sens de l'article 16, alinéa 2 LCR. Dans la pratique on peut cependant douter sérieusement que l'avertissement joue le rôle que le législateur a voulu lui donner à l'époque. Dans de très nombreux cas, son caractère quasi automatique le fait passer presque inaperçu; son effet dissuasif est ainsi pour le moins réduit.

Cette situation est critiquable à plus d'un titre:

– L'argument juridique, selon lequel le retrait du permis n'est pas une peine proprement dite mais uniquement une mesure administrative, n'est guère convaincant. Il n'y a en effet aucun doute que le retrait du permis de conduire est ressenti comme une véritable peine, qui dans certains cas revêt même un caractère prépondérant par rapport à d'autres sanctions pénales qui l'accompagnent en particulier l'amende (cf. Bussy-Rusconi «Code suisse de la circulation routière» p. 58).

– Certains automobilistes ont un besoin professionnel de leur véhicule à moteur. Le retrait du permis les frappant peut avoir pour eux des conséquences totalement disproportionnées, notamment la perte de leur emploi, à la faute commise ou aux conséquences de cette faute.

– L'institution du sursis au retrait du permis, loin d'être une mesure de clémence inappropriée, offrirait un double avantage:

– à l'égard du conducteur ayant à se reprocher un manquement tout à fait occasionnel et isolé, ce système offrirait plus de souplesse et permettrait mieux de tenir compte des circonstances propres à chaque situation. Il aurait d'autre part pour effet d'offrir un avertissement dont le poids se ferait sentir durablement (soit pendant un délai d'épreuve) et engagerait ainsi le conducteur à redoubler de prudence à l'avenir. Il n'y a à cet égard aucune raison de penser que les motifs de prévention ayant conduit le législateur à adopter l'article 41 CPS ne soient pas tout autant pertinents en matière de permis de conduire.

– à l'égard du conducteur récidiviste, le système présenterait dans les faits une sévérité accrue puisque les durées de retrait (celle du retrait avec sursis et celle du retrait découlant de la nouvelle infraction) seraient immédiatement cumulées.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral reconnaît le bien-fondé de la motion qui vise à rendre le retrait du permis de conduire plus flexible et mieux adapté dans des cas particuliers au principe de la proportionnalité. Le Département fédéral de justice et police a déjà tenu compte de la requête de l'auteur de la motion, en ce sens qu'il évoque expressément ce problème dans la procédure de consultation qu'il prépare actuellement pour réviser certaines dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

Etant donné qu'il faut d'abord attendre les résultats de cette procédure de consultation, le Conseil fédéral est prêt à accepter l'intervention sous forme de postulat. Il n'hésitera pas à proposer une modification de la LCR dans le sens proposé par l'auteur de la motion si cette proposition rencontre une large approbation dans la procédure de consultation.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

84.403

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Abgase der Motorfahrzeuge. Jährliche Kontrolle

Motion du groupe AdI/PEP

Gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Contrôle annuel

Wortlaut der Motion vom 23. März 1984

Der Bundesrat wird ersucht, im Sinne einer Sofortmassnahme zur Abgasreduktion Vorschriften zur generellen Durchführung von jährlichen Kontrollen der Motor- (d. h. der Zünd- und Vergaser-)einstellung zu erlassen.

Texte de la motion du 23 mars 1984

Le Conseil fédéral est chargé d'édicter, à titre de mesure d'urgence visant à réduire les émissions de gaz d'échappement, des prescriptions concernant le contrôle annuel du réglage du moteur (à savoir de l'allumage et du carburateur).

Sprecher – Porte parole: Biel

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im Rahmen der Sofortmassnahmen, welche zu einer Schadstoffreduktion in der Luft beitragen können, erscheint es angebracht, die Einstellung der 2,5 Millionen in Verkehr stehenden Fahrzeuge periodisch zu überprüfen und notfalls einregulieren zu lassen. Mangelhaft eingestellte Motoren ziehen nämlich unweigerlich einen gesteigerten Treibstoffkonsum und damit auch einen höheren Ausstoss an schädlichen Abgasen nach sich. Leider halten sich die meisten Fahrzeugbesitzer kaum oder nur ungenügend an die vom Fahrzeughersteller erlassenen Servicevorschriften. Auch scheinen es zahlreiche Markenvertretungen mit der Wartung bzw. mit der Reglage der Gemischaufbereitungs- und Zündanlagen bei den ihnen anvertrauten Wagen nicht besonders genau zu nehmen.

Gemäss der von zwei Expertengruppen geleiteten Vorarbeiten wären derartige Abgaskontrollen, für deren Durchführung die Kantone zuständig wären, im kommenden Jahr realisierbar. Nach absolvierter Überprüfung bzw. Einstellarbeit würde das betreffende Fahrzeug alsdann mit einer gut sichtbaren «Abgasvignette» versehen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Anlässlich der vorgeschriebenen periodischen Fahrzeugnachprüfungen (in der Regel alle drei Jahre; gewisse Fahrzeugarten alle Jahre) wird bei Motorwagen mit Benzinmotoren auch eine Überprüfung des zulässigen Kohlenmonoxid-Gehaltes im Leerlauf vorgenommen (Art. 83 Abs. 1 und Anhang 3 der Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge; SR 741.41). Dies hat sich als ungenügend erwiesen. Der Bundesrat hat deshalb das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement schon vor einiger Zeit beauftragt, zusammen mit den Kantonen und den Organisationen des Autogewerbes ein wirksameres Programm zur Abgasnachkontrolle der im Verkehr stehenden Fahrzeuge in die Wege zu leiten. Die Arbeiten dazu sind im Gange, und es wird noch dieses Jahr ein umfassendes Vernehmlassungsverfahren durchgeführt.

Obwohl der Bundesrat mit der Grundidee der Motion, ein wirksameres Abgasnachkontrollprogramm einzuführen, einig geht, kann die Motion aus rechtlichen Gründen nicht

Motion Maitre-Genève Bedingter Führerausweisentzug

Motion Maitre-Genève Retrait du permis de conduire. Sursis

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.391
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	974-975
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 547

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.