

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 mai 1985

1. Wann der Bundesrat seinen letztjährigen Tempoentscheid (Tempo 80/120) nochmals beraten und allenfalls weitergehende Beschlüsse fassen wird, steht heute noch nicht fest.

2. Mit Bezug auf die übrigen Fragen verweist er auf die wiederholten Stellungnahmen zu entsprechenden parlamentarischen Vorstössen, so zum Beispiel

– zur Motion der LdU/EVP-Fraktion betreffend Waldsterben/Notstandsmassnahmen,

– zur Motion des Nationalrates betreffend Abgasnormen und Abgaskontrollen,

– zur Motion der CVP-Fraktion betreffend amerikanische Abgasnormen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

41 Stimmen
65 Stimmen

85.353

**Interpellation Rebeaud
Brennstoffregler. Haltung der Bundesverwaltung
Correcteurs de combustion.
Passivité de l'administration**

Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1985

Kann der Bundesrat folgende Fragen beantworten:

1. Warum hat mein Postulat vom 30. November 1983 («83.917 Luftverschmutzung. Massnahme»), das der Bundesrat am 23. Mai 1984 entgegengenommen und das der Nationalrat überwiesen hat, bis heute trotz der alarmierenden Situation unserer Wälder nicht die geringste Wirkung gehabt?

2. Warum hat die interdepartementale Arbeitsgruppe (mit Vertretern des Bundesamtes für Polizeiwesen und Vertretern des Bundesamtes für Umweltschutz), die den Auftrag hatte, Systeme und Apparate zur Verminderung der Emissionen von Motoren zu prüfen, nie Ergebnisse vorgelegt und ihre Arbeiten eingestellt?

3. Hält er es für seine Aufgabe, den Einbau von wirksamen Systemen oder Apparaten wie die Brennstoffregler zu fördern, wenn erwiesen ist, dass diese die Motorfahrzeugemissionen ohne Katalysator allgemein vermindern können?

4. Kann der Bund die Kosten für die langwierigen und komplexen Untersuchungen für die Zulassung dieser Systeme oder Apparate ganz oder teilweise übernehmen oder kann er nicht wenigstens die Erfinder solcher Systeme oder Apparate unterstützen, damit sie von den Banken die Kredite erhalten, die sie zur Finanzierung dieser Untersuchungen benötigen?

Diese Bundeshilfe sollte nur für diejenigen Erfindungen gewährt werden, deren Wirksamkeit praktisch bereits nachgewiesen worden ist, die jedoch noch nicht alle Voraussetzungen für eine amtliche Zulassung erfüllen.

Texte de l'interpellation du 4 mars 1985

Le Conseil fédéral est prié de dire

1. Pourquoi mon postulat du 30 novembre 1983 («83.917. Pollution de l'air. Mesure concrète»), accepté le 23 mai 1984

par le Conseil fédéral et voté par le Conseil national, n'a pas été suivi du moindre effet jusqu'à ce jour, malgré l'état d'urgence créé par le dépérissement des forêts.

2. Pourquoi le groupe de travail interdépartemental (avec des représentants de l'Office fédéral de la protection de l'environnement), qui était censé examiner et évaluer les systèmes ou appareils prétendant réduire la pollution des moteurs, n'a jamais donné de résultats et a cessé de fonctionner?

3. S'il juge de son devoir d'encourager la diffusion de systèmes ou appareils efficaces comme les correcteurs de combustion, s'il établit qu'ils peuvent diminuer globalement de la pollution des véhicules sans catalyseur.

4. Si la Confédération pourrait prendre à sa charge tout ou partie des frais consécutifs aux entreprises longues et complexes imposées par l'Office fédéral de la police pour l'homologation de ces systèmes ou appareils, ou si elle pourrait au moins apporter sa caution aux inventeurs de ces systèmes ou appareils, de manière à ce qu'ils trouvent auprès des banques les crédits nécessaires au financement de ces expertises.

Cet encouragement fédéral ne serait accordé qu'aux inventions pour lesquelles des preuves matérielles d'efficacité ont déjà été apportées, tout en étant insuffisantes pour l'homologation officielle.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le Conseil fédéral s'est déclaré prêt, le 23 mai 1984, à accepter mon postulat sur les correcteurs de combustion (83.917, Postulat Rebeaud du 30 novembre 1983, «Pollution de l'air. Mesure concrète»). Il demandait, dans les grandes lignes, que la Confédération équipe tous ses véhicules, y compris les véhicules militaires, d'un correcteur de combustion dans le but de diminuer la pollution de l'air. Bien que le postulat ait été adopté par le Conseil national, il est resté lettre morte jusqu'à ce jour, la passivité de l'administration fédérale à ce sujet est incompréhensible, vu que la plupart des véhicules anciens, circulant à l'essence super avec plomb et sur lesquels on ne peut pas monter de catalyseur, verraient leur pollution diminuer notablement s'ils étaient équipés de correcteurs de combustion.

Mon postulat mentionnait particulièrement le correcteur de combustion Gasox, seul à être autorisé sans examen préalable pour les véhicules mis en circulation avant octobre 1982. Pour des raisons peu claires, l'industrie automobile, les clubs automobiles et l'Office fédéral de la police ont refusé jusqu'à ce jour de s'intéresser activement à cette possibilité de réduire les émissions polluantes des voitures anciennes. Les inventeurs du Gasox ont fait procéder récemment, et à leurs frais, à de nouvelles expertises de leur appareil à l'Ecole d'ingénieurs de Bienne. Ces expertises sommaires aboutissent à une conclusion partielle positive. Il se vérifie notamment que pour les voitures de fabrication récente, le Gasox permet des diminutions des émanations d'oxyde d'azote de l'ordre de 40 pour cent, en même temps qu'une diminution de la consommation de carburant d'environ 10 pour cent. Monté sur tous les véhicules circulant actuellement à l'essence avec plomb, ce dispositif permettrait une réduction immédiate des émanations d'oxydes d'azote de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers de tonnes par an. La «rentabilité» d'une telle mesure, en termes de pureté de l'air, serait certainement bien supérieure aux limitations de vitesses à 80 et 100 km/h. Elle contribuerait de manière décisive à l'assainissement du parc des véhicules sans catalyseur.

Il est compréhensible que l'Office fédéral de la police veuille se fonder sur des expertises plus approfondies pour homologuer le Gasox et en recommander, voire en imposer la pose sur les véhicules sans catalyseur. Il est incompréhensible, en revanche, de voir cet office, de concert avec les clubs d'automobilistes, se contenter de jugements a priori négatifs sur cet appareil, décourager ses inventeurs, à tel point que ceux-ci risquent de se tourner vers un Etat étranger.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mai 1985

Considérations de principe: Après les premières mesures des gaz d'échappement qui donnèrent des résultats prometteurs, le montage du dispositif SVB 3 (aujourd'hui Gasox) a été admis facultativement en 1979, par une instruction du Département fédéral de justice et police. Toutefois, les contrôles approfondis des gaz d'échappement qui furent demandés à l'époque n'ont pas été entrepris, jusqu'ici, par les constructeurs de ces appareils. Par conséquent, la preuve de leur efficacité sur tous les véhicules et sur tous les composants nocifs des gaz d'échappement n'a pas encore été apportée. Selon de récentes mesures, le Gasox peut même aggraver, sur certains véhicules, les effets de quelques composants des gaz d'échappement. Les améliorations promises par la publicité n'ont été réalisées sur aucun véhicule.

Ad question 1: Si l'on découvrait un procédé qui soit applicable d'une manière générale et qui, moyennant une dépense raisonnable, permette de diminuer tous les composants nocifs et d'améliorer le comportement de tous les véhicules en matière de gaz d'échappement, le Conseil fédéral serait prêt, comme par le passé, à ordonner le montage de tels appareils sur les véhicules de la Confédération et de ses régies.

C'est d'ailleurs dans cette optique qu'il avait accepté le postulat Rebeaud du 30 novembre 1983 («83.917 Pollution de l'air. Mesure concrète»).

Mais un tel procédé n'a pas encore été inventé. A l'heure actuelle, le dispositif Gasox ne remplit pas non plus les exigences posées pour un appareil qui devrait être obligatoirement monté sur tous les véhicules.

Ad question 2: L'Office fédéral de la police suit avec grand intérêt et sans idées préconçues toutes les possibilités d'améliorer après coup le comportement en matière de gaz d'échappement des véhicules déjà en circulation.

Ces derniers temps, on fait beaucoup de publicité pour des «correcteurs de combustion» de types les plus divers et dont les propriétés seraient sensationnelles. Mais jusqu'à présent aucune preuve de leur efficacité n'a été apportée. Au contraire, lorsqu'on les a examinés de plus près, la plupart d'entre eux se sont révélés inutilisables car souvent ce n'est qu'à des conditions spéciales qu'il fut possible d'obtenir une certaine amélioration de quelques composants nocifs (en partie au détriment des autres composants) ou de quelques véhicules.

Ad question 3: Jusqu'à maintenant, on ne connaît pas de systèmes efficaces qui diminueraient d'une manière générale les émissions de gaz polluants des véhicules automobiles. En revanche il existe, actuellement déjà, une possibilité d'équiper après coup d'un catalyseur certains types de véhicules (admission simplifiée selon la circulaire du Département fédéral de justice et police du 4 mars 1985).

Ad question 4: Le Conseil fédéral entend promouvoir, dans les limites de ses possibilités, les inventions qui ont des chances de succès dans ce domaine (par exemple par le truchement de la Commission pour l'encouragement des recherches scientifiques), si l'on a l'espoir que les dispositifs en question peuvent remplir les conditions nécessaires.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

27 Stimmen
68 Stimmen

84.928

Interpellation Villiger

**Finanzplatz Schweiz. Rahmenbedingungen
Place financière suisse. Conditions générales**

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1984

Unlängst übernahm eine schweizerische Grossbank eine Broker-Firma in London, um am Wachstum des Finanzplatzes London vermehrt teilhaben zu können. Begründet wurde der spektakuläre Schritt damit, dass die Rahmenbedingungen des Finanzplatzes Schweiz gewisse Bankaktivitäten behindern würden, so dass zunehmende Teile des Wachstums von Schweizer Banken auf ausländischen Finanzplätzen realisiert werden müssten. Sollten weitere bedeutende schweizerische Banken ihre Geschäftspolitik in diese Richtung modifizieren, hätte dies auf das Steuersubstrat und den Bestand qualifizierter Arbeitsplätze in der Schweiz merklichen Einfluss.

Wir stellen dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Beurteilt der Bundesrat die Entwicklung der Rahmenbedingungen des Finanzplatzes Schweiz gleich wie die besagte Grossbank?
2. Welche steuerlichen Massnahmen haben im besonderen zur Verlagerung gewisser Bankgeschäfte ins Ausland geführt?
3. Wie wirken sich Marktanteilverluste des Finanzplatzes Schweiz auf die Steuererträge und den Arbeitsmarkt in unserem Lande aus?
4. Welche Massnahmen könnten die Konkurrenzfähigkeit des Finanzplatzes Schweiz verbessern?
5. Welche dieser Massnahmen gedenkt der Bundesrat den Räten vorzuschlagen?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1984

Il y a peu, une grande banque suisse a repris une société londonienne de courtage pour s'assurer une plus grande part dans le développement de la place financière de Londres. Pour justifier cette opération spectaculaire, on a invoqué le fait que les conditions générales imposées sur la place financière suisse empêcheraient les banques d'effectuer certaines activités, de telle sorte que les banques suisses seraient obligées de réaliser une part toujours plus grande de leur croissance sur des places financières étrangères. Si d'autres grandes banques suisses devaient suivre cet exemple et modifier ainsi leur politique commerciale, cela ne manquerait pas d'avoir de sérieuses répercussions sur la substance fiscale et sur l'effectif des travailleurs qualifiés en Suisse.

C'est pourquoi je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Le gouvernement partage-t-il l'avis de la grande banque en question en ce qui concerne l'évolution des conditions générales auxquelles est soumise la place financière suisse?
2. Quelles sont les mesures fiscales qui ont conduit les banques à transférer certaines de leurs opérations à l'étranger?
3. Quels sont les effets, sur les recettes fiscales et le marché de l'emploi de notre pays, de la diminution de la part du marché détenu par la place financière suisse?
4. Quelles sont les mesures susceptibles d'améliorer la compétitivité de la place financière suisse?
5. Lesquelles parmi ces mesures le Conseil fédéral pense-t-il proposer aux Chambres?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Ammann-Bern, Basler, Blocher, Bonny, Bremi, Cevey, Cincera, Coutau, Früh, Jeanneret, Jung, Lüchinger, Müller-Meilen, Mül-

Interpellation Rebeaud Brennstoffregler. Haltung der Bundesverwaltung

Interpellation Rebeaud Correcteurs de combustion. Passivité de l'administration

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.353
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1288-1289
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 543

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.