

und des Asylgesetzes entgegen. Wegweisung und Ausschaffung aus der Schweiz kommen erst nach Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens zur Feststellung der Flüchtlingseigenschaft in Frage.

Zu Frage 7: Da die Asylbewerber nicht durch besondere Kriminalität auffallen, erübrigen sich vorbeugende Massnahmen.

Zu den Fragen 8 und 9: Der Bundesrat tritt der Auffassung entschieden entgegen, dass das geltende Asylgesetz auf die Kriminalität einzelner Asylbewerber irgendeinen Einfluss hat.

Auch die ungerechtfertigte Inanspruchnahme des Asylschutzes kann keinesfalls als kriminelle Handlung angesehen werden.

Zu Frage 10: Der Bundesrat lehnt die Forderung, Pressemitteilungen über die Delinquenz der Asylbewerber zu machen, ab. Auch hier handelt es sich um eine diskriminatorische Massnahme, die durch nichts zu rechtfertigen ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

85.416

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Dieselfahrzeuge. Emissionsbegrenzung Interpellation du groupe AdI/PEP Moteurs Diesel. Limitation des nuisances

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1985

Der Nationalrat hat die Motion 83.920 angenommen, der Ständerat hat dieser als Postulat beider Räte zugestimmt. Der Bundesrat wird ersucht, Auskunft zu geben,

1. wann er die Emissionswerte im Sinne der Beschlüsse beider Räte für die wichtigsten Luftfremdstoffe im Abgas von Dieselmotoren festlegen wird;
2. auf welche Werte die Emissionen begrenzt werden sollen.

Texte de l'interpellation du 22 mars 1985

Le Conseil national a accepté la motion 83.920 et le Conseil des Etats l'a transmise sous forme de postulat des deux Chambres.

Le Conseil fédéral est prié de fournir des renseignements sur les points suivants:

1. Quand pense-t-il fixer – au sens des décisions prises par les deux conseils – les valeurs limites d'émissions pour les principales impuretés contenues dans les gaz d'échappement des moteurs Diesel?
2. Quelles seront les valeurs limites prévues?

Sprecher – Porte-parole: Oester

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 mai 1985

Der Bundesrat hat am 21. November 1984 (Massnahmen gegen das Waldsterben) beschlossen, nach dem Stand der Technik – in Anlehnung an die in den USA geltenden Vorschriften – Partikel- und Abgasvorschriften für leichte und schwere Dieselfahrzeuge zu erlassen.

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement ist beauftragt, die dafür erforderlichen Vorschriften auszuarbeiten und dem Bundesrat sobald als möglich Antrag zu stellen.

Da bisher in keinem europäischen Land solche Vorschriften in Kraft sind, hat das Bundesamt für Polizeiwesen dem Institut für Energietechnik, Laboratorium für Verbrennungsmotoren der ETH Zürich, den Auftrag erteilt, eine Studie mit Vorschlägen für Messmethode und Grenzwerte auszuarbeiten.

Was die neuen Vorschriften für Dieselfahrzeuge im Detail enthalten werden und wann sie in Kraft treten können, kann erst nach Vorliegen dieser Studie, die Ende 1985 abgeliefert werden soll, beurteilt werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

36 Stimmen
66 Stimmen

85.418

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Waldsterben. Massnahmen im Bereich Verkehr Interpellation du groupe AdI/PEP Dépérissement des forêts. Véhicules automobiles

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1985

Der Bundesrat wird ersucht, Auskunft zu geben,

1. wann er im Sinne der Beschlüsse beider Räte entscheiden wird;
2. auf welchen Zeitpunkt er die Inkraftsetzung folgender Beschlüsse festzulegen gedenkt:
 - a. Einführung von Tempo 100;
 - b. Einführung der jährlichen obligatorischen Abgaskontrolle für sämtliche im Verkehr befindlichen leichten Motorfahrzeuge;
 - c. Einführung des Obligatoriums der amerikanischen Abgasnormen für neu zugelassene Benzinfahrzeuge (US-Norm 83) mittels Verordnung.

Texte de l'interpellation du 22 mars 1985

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quand a-t-il l'intention de se prononcer dans le sens des décisions prises par les deux Chambres et
2. à quelle date pense-t-il fixer l'entrée en vigueur des décisions suivantes:
 - a. Introduction de la limitation de vitesse à 100 km/h;
 - b. Introduction du contrôle annuel obligatoire des gaz d'échappement pour tous les véhicules motorisés légers en circulation;
 - c. Introduction, par voie d'ordonnance, de l'obligation d'appliquer les normes américaines en matière de gaz d'échappement (normes américaines de 1983) pour les véhicules à moteur à essence nouvellement admis à la circulation?

Sprecher – Porte-parole: Jaeger

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

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.

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Waldsterben. Massnahmen im Bereich Verkehr

Interpellation du groupe Adl/PEP Dépérissement des forêts. Véhicules automobiles

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	85.418
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1287-1288
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 542

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.