

diese Subvention dann aber dahingefallen. Im Rahmen der parlamentarischen Beratung hat man es auch ganz klar abgelehnt, auf diese Frage zurückzukommen. Aber wir werden im Rahmen des Berichtes, den Sie wünschen, auch diese Frage noch einmal prüfen.

In diesem Sinne bin ich im Namen des Bundesrates bereit, das Postulat entgegnenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

92.3156

Postulat Jagmetti

Verschärfte Emissionsbegrenzungen für Fahrzeuge

Limitations plus sévères des émissions de gaz d'échappement des véhicules

Wortlaut des Postulates vom 20. März 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, den nächsten Schritt zur Senkung der Abgasemissionen von Motorfahrzeugen zu prüfen, damit in Auswertung neuer technischer Erkenntnisse wenigstens die verstärkte Belastung der Atmosphäre durch die grössere Zahl von Fahrzeugen kompensiert werden kann. Namentlich ist auf nationaler und internationaler Ebene zu sorgen für:

1. die Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxid sowie die Gewährleistung ihrer Einhaltung auch ausserhalb von Prüfbedingungen;
2. die Gestaltung der Prüfung in einer Weise, welche die Dauerbelastung der emissionsrelevanten Bauteile und Einstellungen besser erfasst;
3. die konsequente Bevorzugung verbrauchsarmer Fahrzeuge bei der fiskalischen Belastung und bei anderen Anordnungen, um auf diesem Weg auch den Ausstoss von Kohlendioxid zu senken.

Texte du postulat du 20 mars 1992

Le Conseil fédéral est invité à examiner comment franchir un nouveau pas dans la réduction des émissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur, afin de compenser au moins l'accroissement de la pollution atmosphérique due au nombre toujours plus grand de véhicules par l'application des nouvelles connaissances techniques. Il faut notamment, aux niveaux national et international:

1. abaisser les valeurs limites des émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote et faire en sorte qu'elles soient respectées même en dehors des contrôles;
2. concevoir les contrôles de telle sorte que la pollution permanente inhérente aux éléments de construction et aux réglages soit enregistrée plus précisément;
3. imposer moins lourdement les véhicules consommant peu de carburant et les favoriser également par d'autres dispositions, afin de réduire aussi de cette façon les émissions de dioxyde de carbone.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Bühler Robert, Büttiker, Loretan, Petitpierre, Salvioni, Schiesser, Schüle (8)

Jagmetti: In Rio sind Tausende von Menschen am Umwelt-Erdgipfel versammelt. Wir sind etwas weniger zahlreich, um über Umweltprobleme zu sprechen. In Rio geht es um die globalen Probleme im Zusammenhang mit dem Kohlendioxid-Kreislauf, während mein Postulat die Umweltbelastung in unserem unmittelbaren Umfeld mit Kohlenmonoxid, Stickoxid und Kohlenwasserstoffen betrifft, also den Ausgangsstoffen für Ozon, das uns dann in einigen Wochen vermutlich wieder beschäftigen wird.

Globale Probleme und Probleme in unserer unmittelbaren Nähe sind nicht gegeneinander auszuspielen, sondern müssen uns beide beschäftigen. Wenn mein Postulat dabei nur eine Emissionsquelle betrifft, so verkenne ich die Bedeutung der anderen Emissionsquellen damit natürlich nicht. Mein Wunsch umfasst nationale Massnahmen und ein Engagement auf der internationalen Ebene.

Wir können für uns entscheiden. Nur reicht das nicht, denn wir wissen natürlich, dass wir Fahrzeuge über den Welthandel beziehen und demgemäss auch auf internationale Entwicklungen angewiesen sind. Nach Auskunft von Fachleuten besteht in der Industrie ein Orientierungsmangel, weil sie nicht weiss, welche Entwicklungen mit Schwergewicht zu fördern sind. Klarheit ist im Hinblick auf den Zeit- und Geldbedarf für Neuerungen von grosser Bedeutung. So lade ich den Bundesrat ein, auch auf internationaler Ebene zu wirken. Ich denke dabei insbesondere an die Wirtschaftskommission Europa der Vereinten Nationen, wo ja sämtliche europäischen und nordamerikanischen Staaten zusammenarbeiten und wo auch bisher die Umweltprobleme im kontinentalen Bereich erörtert worden sind.

Mein Postulat gilt erstens den Autoabgasen in der Schweiz. Wir gelten hier als vorbildlich; indessen hat dieses Vorbild Kratzer. Wir haben die Emissionsgrenzwerte nur relativ durch Bestimmung der höchstzulässigen Schadstoffkonzentration festlegen können. Das war nicht anders möglich. Wenn aber immer mehr Fahrzeuge in Verkehr gesetzt werden und es Mode wird, nur noch mit einem Grossfahrzeug mit Vierradantrieb herumzufahren, steigen eben der Verbrauch und damit die Belastung. Dabei schreitet aber die Technik rasch voran. In einem Staat, der zweifellos nicht rückständig ist, werden denn auch neue Regeln geplant und in Kraft gesetzt.

Ich möchte vor allem auf die kalifornischen Entwicklungen hinweisen, die auf das «low emission vehicle» ausgerichtet sind, und das Programm, das dort für die Jahre 1994 bis 1997 geplant ist. Ich bin der Meinung, dass wir ruhig unsere Vorbildfunktion weiterführen und uns diesen modernen Techniken und Möglichkeiten anschliessen sollten.

Zum zweiten visiere ich das Prüfverfahren an, das meines Erachtens seinerseits geprüft werden muss. Die ursprünglichen Annahmen haben sich nicht alle als zutreffend erwiesen, weil das Fahrverhalten anders war, als man angenommen hatte. So drängt sich hier eine Untersuchung auf, um das zu erfassen, was tatsächlich geschieht. Dabei gilt es vor allem, die emissionsstarken Bauteile und die Wirkung in der Dauerbelastung zu prüfen, damit wir am Schluss nicht nur gute Regeln, sondern auch Fahrzeuge haben, die nicht nur am Anfang ihrer Betriebsdauer in Ordnung sind, sondern auch in der Dauerbelastung.

Zum dritten visiere ich die fiskalische Belastung an, die meines Erachtens nach Umweltgesichtspunkten abgestuft werden sollte. Das mache ich nicht zum ersten Mal. Für die vor einem Jahr gescheiterte Finanzvorlage hatte ich das schon in der Kommission empfohlen. Ich bin damals gescheitert. Aber ich bin der Meinung, «nöd lugg lah gönnt», und ich werde wiederkommen, wenn es notwendig ist. Denn mir scheint das eine sehr zweckmässige Art zu sein, das Verursacherprinzip zu verwirklichen.

Ich möchte mit meinem Postulat zeigen, dass wir auch auf dem bisher eingeschlagenen Weg fortfahren könnten. Das ist heute nicht durchweg Mode. Die einen wollen einfach verbieten, die anderen empfehlen marktwirtschaftliche Mittel, wie zum Beispiel eine massive Erhöhung der Kosten des Motorfahrzeugverkehrs.

Ich habe gegen marktwirtschaftliche Mittel an sich nichts einzuwenden, zweifle allerdings daran, ob wir dabei mit sehr viel weniger Vorschriften auskommen als auf dem bisher eingeschlagenen Weg. Vor allem aber sind marktwirtschaftliche Mittel meines Erachtens keine Gegenposition zu Grenzwerten, sondern sollten diese ergänzen. Denn wir müssen festlegen, welche Emissionen statthaft sind und welche nicht; damit schaffen wir rein marktwirtschaftlich auch die Bedingungen für die Teilnahme am Markt. Mit der Abstufung der Abgaben nach den Emissionsstärken werden wir im übrigen auch einen Beitrag marktwirtschaftlicher Art leisten.

Damit möchte ich den Bundesrat einladen, den Weg, den er bisher eingeschlagen hat, konsequent fortzusetzen. Nichts spricht gegen die Ergänzung durch andere Mittel. Aber auf dem Weg, den wir eingeschlagen haben, sollten wir weiterhin vorne mithalten und uns auf der internationalen Ebene bemühen vorwärtszukommen.

Bundesrat Koller: Ich kann im Namen des Bundesrates erklären, dass wir das Postulat entgegennehmen, und zwar weil entsprechende Arbeiten bereits in die Wege geleitet sind. Ich darf diese kurz skizzieren.

Bezüglich der Abgasvorschriften für leichte Motorwagen hat der Bundesrat am 27. Januar 1992 meinem Departement den Auftrag erteilt, innert einem Jahr nach der EWR-Abstimmung Antrag auf eine Verschärfung der sogenannten FAV 1, der entsprechenden Ausführungsverordnung, zu stellen.

In bezug auf die Abgasvorschriften für schwere Motorwagen haben wir den bundesrätlichen Auftrag, bis Ende dieses Jahres Antrag auf Verschärfung der entsprechenden Vorschriften zu stellen. Und in bezug auf die Verbrauchsvorschriften, die vor allem in der Ziffer 3 angepeilt sind, hat der Bundesrat am 22. Januar 1992 betreffend die Energienutzungsverordnung beschlossen, die Arbeiten für Verbrauchsvorschriften für Motorfahrzeuge und damit auch zur Verminderung der CO₂-Emissionen an die Hand zu nehmen.

Ich muss eine einzige Anmerkung machen: Bei all diesen Massnahmen kommen wir natürlich um eine Harmonisierung im europäischen Rahmen nicht herum.

Unter diesem Vorbehalt bin ich bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 12.15 Uhr

La séance est levée à 12 h 15

Postulat Jagmetti Verschärfte Emissionsbegrenzungen für Fahrzeuge

Postulat Jagmetti Limitations plus sévères des émissions de gaz d'échappement des véhicules

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3156
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	391-392
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 410

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.