

CH_VB 83.376 vom 24. Juni 1983

Bundesverwaltung, 1983-06-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_83.376

FR: CH_VB 83.376 du 24 juin 1983

IT: CH_VB 83.376 del 24 giugno 1983

Volltext

Interpellation Früh 1021 N 24 juin 1983 4. Der Bundesrat glaubt, dass niemandem gedient ist, wenn für die Solartechnik spezielle Wirtschaftlichkeitsrechnungen angewendet werden. Wichtig ist jedoch, dass nebst den Investitionskosten auch die Betriebs- und Unterhaltskosten richtig in die Berechnung einbezogen werden. Wie bereits dargelegt, haben die Bauorgane des Bundes bei den bisherigen Anwendungen die Amortisations- bzw. Kapitalkückflusszeiten für Sonnenenergieanlagen recht grosszügig berechnet und werden dies weiterhin tun. Die Kantone und Gemeinden werden angehalten, hier - in Berücksichtigung unserer Auslandabhängigkeit im Energiesektor - ebenfalls angepasste Massstäbe anzulegen. Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt. #ST# 83.376 Interpellation Früh Motorenbenzin. Bleigehalt Carburants. Teneur en plomb Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1983 Der Bundesrat hat unmissverständlich festgestellt, dass er am Abgasfahrplan betreffend Abgas und Lärmgrenzwerte festhalten wird. Am Autosalon in Genf wurde vor allem von seiten deutscher Automobilhersteller ausgeführt, dass auch in Europa Fahrzeuge angeboten werden, die den US-Abgasnormen entsprechen. Die dort verwandte Technologie biete einen guten Kompromiss zwischen NOX Abgas, Kosten und Verbrauch. Es biete sich aber auch ein anderer Weg an, um die Umweltbelastung durch das Automobil, vor allem durch Blei und NOX kurzfristig in einer für alle Beteiligten noch erträglichen Weise zu reduzieren. Als Randbedingungen werden erwähnt - Bleifreies Benzin in ganz Europa, einschliesslich die Ostblockstaaten; - Abgasnormen europaweit, ohne Zwischenschritte auf dem neuen Niveau und einheitlich. In diesem Zusammenhang erlaube ich mir, die folgenden Fragen zu stellen: 1. Wird der Bundesrat an seinem Fahrplan betreffend Bleigehalt festhalten? Längerfristig würde das heissen, Normalbenzin soll im Jahre 1986 bleifrei erhältlich sein und Superbenzin im Jahre 1990. 2. Besteht, unter dem Eindruck, dass die Industrie bereits neue Technologien kennt, eine Möglichkeit, die Zeiten im vorgesehenen Fahrplan zu kürzen? 3. Könnte, nachdem Grossbritannien die Rolle des Vorreiters übernommen hat - dort propagieren schon heute die Verbände eine europäische Regelung für bleifreies Benzin -, der Bundesrat die Initiative ergreifen? 4. Wenn schon US-Modelle für den Verbrauch von bleifreiem Benzin eingerichtet sind, wäre es nicht im Sinne, dass jeder kleinste Schritt wichtig ist, unabdingbar, dass bleifreies Benzin früher an den Tankstellen verkauft würde? Texte de l'interpellation du 16 mars 1983 Le Conseil fédéral a fait savoir clairement qu'il maintiendrait les dates fixées pour l'application des nouvelles normes concernant les gaz d'échappement et le bruit émis par les véhicules à moteur. Au Salon de l'automobile de Genève, des constructeurs allemands notamment ont indiqué que des véhicules respectant les normes relatives aux gaz d'échappement fixées aux USA étaient proposés en Europe également. Ils estiment que la technologie appliquée par les fabricants américains constitue un compromis valable entre les exigences posées en matière de gaz d'échappement (NOX), de coûts et de consommation. Or il existe un autre moyen de réduire, à brève échéance et

sans que cela n'entraîne trop d'inconvénients pour les parties concernées, les atteintes portées à l'environnement par l'automobile, notamment en raison de la teneur en plomb et en NOX des carburants. Toutefois, pour que ce moyen puisse être mis en œuvre, il faudrait que les conditions suivantes soient réunies: - essence sans plomb dans toute l'Europe, y compris dans les pays de l'Est; - mise en application en une seule étape dans toute l'Europe de normes uniformes concernant les gaz d'échappement. A ce sujet, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil fédéral: 1. Maintiendra-t-il les dates fixées pour l'application des nouvelles normes relatives à la teneur en plomb des carburants? Cela impliquerait qu'à longue échéance, des carburants ne contenant pas de plomb soient mis en vente, pour l'essence ordinaire en 1986, pour la super en 1990. 2. Compte tenu du fait que l'industrie connaît déjà de nouvelles technologies, existe-t-il un moyen permettant de réduire les délais prévus? 3. Le Conseil fédéral pourrait-il prendre l'initiative dans ce domaine, sachant que la Grande-Bretagne tient un rôle de précurseur puisqu'à l'heure actuelle les associations de ce pays plaident déjà en faveur d'une réglementation européenne concernant une essence sans plomb. 4. Puisque les fabricants américains sortent déjà des modèles de véhicules équipés pour rouler à l'essence sans plomb et que tout progrès compte, même le plus minime, ne serait-il pas indispensable que l'on trouve un tel carburant aux stations-service avant le délai fixé? Mitunterzeichner- Cosignataires: Kopp, Nef, Petitpierre (3) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates Rapport écrit du Conseil fédéral Die zunehmende Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge stellt ein ernsthaftes Problem dar, dem die nötige Beachtung zukommt. Entsprechende Abhilfemassnahmen sind vom Bundesrat ergriffen worden. Seit dem 1. Oktober 1982 gelten in der Schweiz verschärfte Abgasvorschriften für die Abgaskomponenten Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide. Ab 1. Oktober 1986 gelten nochmals strengere Grenzwerte. Diese Vorschriften sind vom Bundesrat bereits in der Abgasverordnung vom 1. März 1982 rechtsverbindlich festgelegt worden. Auch hinsichtlich des Bleigehalts im Benzin besitzt die Schweiz fortschrittliche Vorschriften. Seit dem 1. Januar 1982 beträgt der höchstzulässige Bleigehalt sowohl für Normal- als auch für Superbenzin nur noch 0,15 Gramm pro Liter. Die Schweiz ist damit - nach der Bundesrepublik Deutschland und Schweden - eines der ersten Länder Europas, welches den Bleigehalt im Benzin auf diesen Wert begrenzt hat. In den Europäischen Gemeinschaften (EG) ist der Bleigehalt des Benzins durch die entsprechenden Richtlinien des EG-Rates bestimmt. Danach beträgt der zulässige Höchstgehalt an Blei seit dem 1. Januar 1981 0,40 Gramm pro Liter. Die Mitgliedstaaten können zwar tiefere Werte vorschreiben; es darf jedoch ausdrücklich kein Höchstgehalt festgelegt werden, der niedriger als 0,15 Gramm pro Liter ist. Aufgrund dieser Regelung ist auf dem europäischen Markt - im Gegensatz zu den USA, Kanada, Japan und Australien - kein bleifreies Benzin verfügbar. 129-N

24. Juni 1983 1022 Interpellation Houmard Die Diskussion im EG-Parlament geht zurzeit dahin, ab etwa 1985/86 einen einheitlichen Bleigehalt von 0,15 Gramm pro Liter vorzuschreiben. Einige Mitgliedstaaten haben dazu konkrete Schritte unternommen, während andere, wichtige Mitgliedstaaten diesbezüglich noch keine Massnahmen eingeleitet haben. Es ist daher schwierig, die Reduktion des Bleigehaltes auf 0,15 Gramm pro Liter innerhalb der EG zeitlich abzuschätzen. Noch ungleich schwieriger sind diesbezügliche Prognosen für bleifreies Benzin. Die Forderung nach der Einführung von bleifreiem Benzin erscheint dem Bundesrat aus der Sicht des Umwelt- und

Gesundheitsschutzes als berechtigt. Eine vom Eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Arbeitsgruppe für Fragen des Motorenbenzins hat bereits in ihrem IBERicht von 1976 entsprechende Vorschläge formuliert und aus damaliger Sicht mögliche Richtdaten für die Einführung von bleifreiem Benzin in der Schweiz vorgeschlagen. Die Arbeitsgruppe hat dabei festgehalten, dass die Realisierung ihrer Vorschläge von der internationalen Situation abhängt und unter Umständen neuen Gegebenheiten angepasst werden muss. Die heutige Situation zeigt, dass die damaligen Zeitvorstellungen nicht eingehalten werden können, da die Entwicklung insbesondere in der EG nur langsam voranschreitet. Andererseits stehen einem isolierten Vorgehen der Schweiz bei der Einführung von bleifreiem Benzin ernsthafte versorgungstechnische Probleme entgegen. Die Schweiz ist darauf angewiesen, rund drei Viertel ihres Benzinbedarfs auf dem europäischen Markt zu beschaffen, wo - aus den genannten Gründen - kein bleifreies Benzin angeboten wird. Die Einführung von bleifreiem Benzin erfordert angesichts der sich stellenden Probleme ein möglichst koordiniertes Vorgehen innerhalb Europas. Die damit verbundenen Schwierigkeiten und der erforderliche Zeitaufwand dürfen nicht unterschätzt werden. Aus heutiger Sicht muss realistischweise davon ausgegangen werden, dass die Einführung von bleifreiem Benzin im gesamteuropäischen Rahmen - und damit auch in der Schweiz - erst in den neunziger Jahren möglich sein dürfte. Aus diesem Grund wurden auch die schweizerischen Abgasvorschriften von 1986 so festgelegt, dass deren Einhaltung nicht notwendigerweise bleifreies Benzin erfordert, sondern auch mit dem heutigen Bleibenzin möglich ist. Der Bundesrat misst dem Problem der Bleibelastung von Mensch und Umwelt nach wie vor grosse Bedeutung bei. Er ist gewillt, bei der gesamteuropäischen Einführung von bleifreiem Benzin aktiv mitzuwirken.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt. #ST# 83.390 Interpellation Houmard Arbeit ausländischer Firmen in der Schweiz *Entreprises étrangères travaillant en Suisse* Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1983 Ein Ausländer, der in der Schweiz arbeiten will, kann sich nach dem Bundesgesetz über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer (ANAG) innerhalb von drei Monaten höchstens acht Tage ohne Bewilligung in der Schweiz aufhalten. Diese Gesetzesbestimmung führt auf dem schweizerischen Bausektor, insbesondere im Holzbau, zu schweren Wettbewerbsverzerrungen. Man darf sogar von unlauterem Wettbewerb sprechen, da ausländische Firmen, die Arbeiten in der Schweiz ausführen, die schweizerischen Vorschriften und Vereinbarungen auf dem Gebiet der Arbeit nicht einhalten und ihre Belegschaften nach einem Rotationssystem alle acht Tage auswechseln. 1. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, der Artikel 2 ANAG werde missbräuchlich ausgelegt? 2. Ohne mit dem Vorstoss protektionistische Ziele verfolgen zu wollen, fragen wir den Bundesrat: Hält er es nicht für angezeigt, die Kantone einzuladen, die Einreise von Ausländern, die für grössere Bauarbeiten in die Schweiz kommen, besser zu kontrollieren, und findet er nicht, dass man gegebenenfalls die Tätigkeit von Firmen mit Sitz im Ausland in der Schweiz einschränken sollte? Texte de l'interpellation du 16 mars 1983 Selon les dispositions de la loi fédérale sur le séjour et l'établissement des étrangers (LSEE), l'étranger n'a droit à séjourner sans autorisation que jusqu'à huit jours par période de trois mois dès qu'il s'agit d'un séjour pour des motifs professionnels. Cette tolérance provoque des distorsions de concurrence graves sur le marché suisse de la construction en général et sur la construction en bois en particulier. On peut même prétendre qu'il y a concurrence déloyale du fait que les entreprises étrangères citées ne respectent pas la réglementation et les conventions suisses du travail et que les équipes de travail se renouvellent par un système de rotation de huit jours. 1. Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il y a

interprétation abusive de l'article 2 de la LSEE? 2. Sans vouloir donner un caractère protectionniste à la démarche, le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il devrait inviter les cantons à mieux contrôler l'entrée des étrangers venant en Suisse pour exécuter des travaux de construction importants et, cas échéant, limiter l'activité dans notre pays d'entreprises ayant leur siège à l'étranger. Mitunterzeichner - Cosignataires: Aregger, Barras, Basler, Bonnard, Cevey, Couchepin, Coutau, Eppenberger-Ness-lau, Flubacher, Gehler, Jaggi, Jeanneret, Junod, Kohler Raoul, Loetscher, Lüchinger, Martin, Messmer, Nef, Ogi, Spreng, Thévoz, Vetsch, Wellauer (24) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Selon une publication parue le 1^{er} février 1983 au Journal officiel français, l'importation de sciages en France est limitée. Les clients français doivent être en possession d'une licence délivrée par la Direction générale des douanes à Paris. Cette licence n'est obtenue que pour une quantité totale correspondant aux 85 pour cent des achats de 1982. Or, chacun connaît le libéralisme pratiqué dans le commerce de bois par la Suisse, alors même que le bilan du commerce extérieur de l'économie du bois est déficitaire et malgré les possibilités offertes par la forêt suisse de satisfaire la demande indigène. A part le déséquilibre de traitement des accords internationaux, nous assistons, depuis un certain temps déjà, à une concurrence déloyale d'entreprises étrangères sur sol suisse. Des entreprises de construction et des fournisseurs français de matériaux de construction sollicitent de plus en plus ces maîtres d'œuvres privés et publics, afin de soumissionner des travaux de construction sur territoire suisse. Les entreprises adjudicatrices françaises viennent avec matériaux (bois massifs, lamelles-colles et briques), matériel de chantier et main-d'œuvre. La main-d'œuvre est introduite en vertu de l'article 2 du règlement d'exécution de la loi fédérale sur le séjour et rétablissement des étrangers du 1^{er} mars 1949 qui permet à l'étranger de séjourner huit jours en Suisse sans autorisation pour des motifs professionnels. Ces entreprises étrangères ne se soumettent pas à l'obligation de déclarer l'arrivée de leur personnel, alors même que la durée du chantier ouvert dépassera, selon toute vraisemblance, les huit jours. Ces entreprises font travailler leurs collaborateurs jusqu'à 70 voire 80 heures par semaine; elles procèdent par

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Früh Motorenbenzin. Bleigehalt Interpellation Früh Carburants. Teneur en plomb In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1983 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 83.376 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 24.06.1983 - 08:00 Date Data Seite 1021-1022 Page Pagina Ref. No 20 011 566 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.