

CH_VB 87.461 vom 18. März 1988

Bundesverwaltung, 1988-03-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.461

FR: CH_VB 87.461 du 18 mars 1988

IT: CH_VB 87.461 del 18 marzo 1988

Erwägungen

E. 18

März 1988 N 429 Motion Eppenberger Susi tung/Zusätzliche Massnahmen» (86.047) gefordert. Sie wurde vom Nationalrat in der Frühjahrs- und vom Ständerat in der Sommersession überwiesen. Das gleiche Ziel verfolgt die Motion Basler (87.454) vom 16. Juni 1987. Der Nationalrat hat sie am 9. Oktober 1987 in ein Postulat umgewandelt. Aufgrund der in der Zwischenzeit weitgehend abgeschlossenen Abklärungen beabsichtigt der Bundesrat, im Rahmen des Luftreinhalte-Konzepts dem Parlament eine grössere Differenzierung in der Zollbelastung zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin vorzuschlagen und gleichzeitig das Verfahren zur Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen einzuleiten. Er ist deshalb der Auffassung, dass es verfrüht wäre, die Differenz in der Zollbelastung bereits im Rahmen dieses Vorstosses definitiv festzulegen und so den Handlungsspielraum von Bundesrat und Parlament einzuschränken.

2. Einfuhrverbot für bleihaltiges Benzin Die Blei-Emissionen erreichten im Jahre 1971 die höchsten Werte. Durch eine sukzessive Senkung des Bleigehalts im Super- und Normalbenzin wurde der Bleiausstoss der Motorfahrzeuge wesentlich verringert. Die Blei-Emissionen werden deshalb auch ohne zusätzliche Massnahmen bis im Jahre 1991 ungefähr auf den Stand von 1950 und später noch weiter zurückgehen. Durch eine Unterbindung der Zufuhr von verbleitem Benzin würde ein Viertel des schweizerischen Fahrzeugparks, d. h. 700 000 Personenwagen, vorzeitig ausser Verkehr gesetzt. Da ein Ersatz des verbleiten durch ein unverbleites hochoktanisches Benzin (98 ROZ) wegen beträchtlicher Investitionskosten in nächster Zukunft auf dem Markt kaum zu erwarten ist, könnten diese Fahrzeuge, nach Abbau der Inlandlager an verbleitem Benzin, nicht mehr betrieben werden. Sie wären deshalb zu verschrotten. Der daraus entstehende Verlust dürfte schätzungsweise zwei bis drei Milliarden Franken ausmachen. Vom Einfuhrverbot wäre auch der Bund betroffen. Konsequenterweise hätte er seine mit bleihaltigem Benzin betriebenen Fahrzeuge und Stationärmotoren zu ersetzen, was Kosten von eineinhalb Milliarden Franken verursachen würde. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass mit der geforderten Massnahme einer Gruppe von Fahrzeughaltern eine beträchtliche finanzielle Einbusse zugemutet würde, während andererseits ebenso viele Automobilisten mit Fahrzeugen ohne Katalysator, die mit bleifreiem, zollbegünstigtem Benzin betankt werden können, die Umwelt - wenn auch in geringerem Ausmass - weiterhin mit Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen belasten würden. Zur Wahrung der Interessen des Fremden- und Transitverkehrs wären für ausländische Fahrzeugführer Ausnahmen vorzusehen. Der Bundesrat ist aber der Auffassung, dass aus Gründen der Rechtsgleichheit eine unterschiedliche Behandlung der ausländischen gegenüber den inländischen Fahrzeughaltern nicht zu vertreten ist. An der Grenze wäre die Umgehung des Einfuhrverbots durch Benzintourismus mittels besonderer Kontrollen zu verhindern. Diese Massnahme könnte jedoch nicht ohne zusätzliches Personal bewältigt werden. Zusammenfassend erachtet der Bundesrat eine vorzeitige

Ausmerzung eines Viertels des Personenwagenbestands wegen der daraus entstehenden Folgekosten als unverhältnismässig und nicht zumutbar. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, den I. Teil der Motion in ein Postulat umzuwandeln und den 2. Teil abzulehnen. Jaeger: Ich kann mich mit den Anträgen des Bundesrates einverstanden erklären: Umwandlung von Punkt 1 - Preisdifferenzierung zwischen unverbleitem und verbleitem Benzin - in ein Postulat; und ich bin, zwar ungern, einverstanden mit der Ablehnung von Punkt 2. Ich gebe Ihnen hier aber eine Präzisierung ab zum Punkt 1, Preisdifferenzierung: Es ist so, dass wir aus der Finanzkommission wissen - Herr Bundespräsident Stich hat uns bereits über seine Vorstellungen informiert -, dass Pläne bestehen, das unverbleite Benzin zu verbilligen. Dieser Vorschlag steht im Zusammenhang mit der Diskussion über die Rückstellungen von Treibstoffzolleinnahmen bzw. deren Verteilung. Man muss sich die Konsequenzen vorstellen, die aus einem solchen Konzept resultieren; wenn nämlich der Verbrauch an unverbleitem Benzin im Zuge der Vermehrung von Katalisatorautos zunimmt, kommt das letztlich auf eine Verbilligung des Treibstoffes heraus, was sicher nicht Sinn der ganzen Übung sein kann. Wenn wir also mit unserer Motion eine Differenzierung fordern, meinen wir damit ganz klar, dass eine solche Preis- oder Zollpolitik ertragsneutral sein muss und letzten Endes nicht auf eine Verbilligung des Treibstoffes insgesamt hinauslaufen darf. Ich sage das im Interesse einer korrekten Interpretation und Präzisierung dieses Vorstosses und möchte damit gleichzeitig die diesbezügliche Differenz zwischen unseren Vorstellungen und den Vorstellungen von Herrn Bundespräsident Stich aufgezeigt haben.

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