

CH_VB 87.921 vom 24. September 1987

Bundesverwaltung, 1987-09-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.921

FR: CH_VB 87.921 du 24 septembre 1987

IT: CH_VB 87.921 del 24 settembre 1987

Erwägungen

E. 18

mars 1988 #ST# 87.563 Motion Allenspach Statuten EVK und PHK. Freizügigkeitsleistung Statuts de la CFA et de la CPS des CFF. Montant de la prestation de libre passage Wortlaut der Motion vom 24. September 1987 Der Bundesrat wird beauftragt, Artikel 34 der Statuten der Eidgenössischen Versicherungskasse und der Pensions- und Hilfskasse der Schweizerischen Bundesbahnen umgehend dahin zu ändern, dass die Freizügigkeitsleistung nach 30 Beitragsjahren mindestens dem vollen Deckungskapital entspricht. Texte de la motion du 24 septembre 1987 Le Conseil fédéral est chargé de modifier sans tarder l'article 34 des statuts de la Caisse fédérale d'assurance et de la Caisse de pension et de secours des CFF, de telle sorte que la prestation de libre passage corresponde au moins au capital de couverture intégral au bout de 30 années de cotisation.

Mitunterzeichner - Cosignataires: Aliesch, Ammann-Bern, Auer, Basler, Cincera, Eppenberger Susi, Fischer-Hägglingen, Früh, Künzi, Lüchinger, Mühlemann, Schule, Spalti, Spoerry, Stucky, Weber-Schwyz, Zwingli (17) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Des grossen versicherungstechnischen Defizits der Bundespensionskassen wegen wird nach 30 Beitragsjahren nur etwa 70 Prozent des vollen Deckungskapitals als Freizügigkeitsleistung mitgegeben. Im privatwirtschaftlichen Bereich umfasst die Freizügigkeitsleistung nach 30 Beitragsjahren in der Regel das volle Deckungskapital. Die goldenen Fesseln der Pensionskasse sind im Bundesdienst also wesentlich einschneidender. In einem ersten Schritt, der möglichst rasch erfolgen soll, sind die Statuten der Bundespensionskassen so anzupassen, dass nach 30 Beitragsjahren wenigstens das volle Deckungskapital (ohne Abzug des versicherungstechnischen Defizits) als Freizügigkeitsleistung mitgegeben wird. Sollte die Freizügigkeitsregelung im privatwirtschaftlichen Bereich durch Aenderung des OR oder des BVG verbessert werden, so sind die Statuten der Bundespensionskassen gleichzeitig entsprechend anzupassen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Februar 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 février 1988 Gemäss Artikel 34 der EVK-Statuten vom 2. März 1987 (und der PHK-Statuten vom 10. März 1987) beträgt die Freizügigkeitsleistung nach 30 und mehr Beitragsjahren mindestens das Deckungskapital abzüglich des versicherungstechnischen Fehlbetrages (Differenz zwischen dem theoretischen Deckungskapital und dem effektiven Guthaben der EVK). Dabei darf die Freizügigkeitsleistung nicht geringer sein, als das bis zum Austritt erworbene Altersguthaben nach BVG. Mit dieser Vorschrift werden zwei Sachverhalte geregelt. Einerseits hat der aus der EVK bzw. PHK austretende Versicherte Anspruch auf die Freizügigkeitsleistung nach BVG (erworbenes Altersguthaben bis zum Austritt). Andererseits hat der ausscheidende Versicherte auf die nach OR (Art. 331 b) berechnete Freizügigkeitsleistung Anspruch, wenn diese höher ist als die Freizügigkeitsleistung nach BVG. Mit der Einführung des BVG wurde diese Bestimmung des OR auch für öffentlichrechtliche Kassen verbindlich (Art. 342 Abs. 1 Bst. a OR).

Artikel 331 b Absatz 4 OR schreibt ausdrücklich vor, dass bei der Berechnung der Freizügigkeitsleistung ein allfälliger versicherungstechnischer Fehlbetrag zu berücksichtigen sei. Ferner erachtet auch das Bundesgericht in zwei Entscheiden aus dem Jahr 1982 und 1983 diese Berechnungsmethode als richtig (BGE vom

E. 20

Oktober 1982 i.S.M; BGE vom 14. Oktober 1983 i.S.G.). Im heutigen Zeitpunkt besteht keine Veranlassung, Artikel 34 der EVK bzw. PHK Statuten unverzüglich zu ändern, da er in Einklang mit den übergeordneten Bestimmungen des BVG und OR steht. Ferner erachtet es der Bundesrat als angezeigt, den Fragenkomplex der Freizügigkeit gesamthaft und nicht nur im Bereich der Eidgenössischen Versicherungskasse anzugehen. Aus diesem Grund beauftragte er das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die die notwendigen Abklärungen bis 1989 vornehmen wird. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Allenspach: Ich stimme der Umwandlung der Motion in ein Postulat zu, nicht etwa weil die Begründung des Bundesrates zutreffend oder überzeugend wäre, sondern allein deshalb, weil Frau Bundesrätin Kopp in der Fragestunde ausdrücklich zugesichert hat, dass die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe die Herstellung der Freizügigkeit für die Versicherten der Bundespensionskassen auch in materieller Beziehung überprüfen wird. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 87.921 Motion Jaeger Bleifreies Benzin Essence sans plomb Wortlaut der Motion vom 9. Oktober 1987 Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage zuzuleiten, wonach 1. die Preisdifferenz zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 20 Rappen erhöht wird; 2. ab 1991 der Import von bleihaltigem Benzin untersagt wird, wobei Ausnahmen für ausländische Autofahrer vorgesehen werden können. Texte de la motion du 9 octobre 1987 Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet prévoyant les mesures suivantes: 1. porter à 20 centimes la différence entre le prix de l'essence sans plomb et celui de l'essence contenant du plomb; 2. interdire à compter de 1991 l'importation d'essence contenant du plomb, des exceptions pouvant toutefois être prévues pour les automobilistes étrangers. Mitunterzeichner - Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Günter, Oester, Weber Monika, Weder-Basel, Widmer, Zwiggart (8) Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. Februar 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 février 1988 I. Erhöhung der Preisdifferenz zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 20 Rappen pro Liter Eine grössere Differenzierung in der Zollbelastung zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin wird bereits in der Motion der Kommission für Gesundheit und Umwelt des Nationalrats vom 19. Februar 1987 betreffend «Luftreinhalte- 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 ungerne, 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 Katalysatorautos 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.