

CH_VB 92.3215 vom 9. Oktober 1992

Bundesverwaltung, 1992-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3215

FR: CH_VB 92.3215 du 9 octobre 1992

IT: CH_VB 92.3215 del 9 ottobre 1992

Erwägungen

E. 9

octobre 1992 Das EWR-Abkommen enthält keine Vorschriften hinsichtlich des Energieverbrauchs von Personenwagen und Elektrogeräten. Die Schweiz ist daher frei, nach Konsultation der anderen Vertragspartner und unter Einhaltung gewisser Bedingungen (keine mengenmässigen Einfuhrbeschränkungen oder Massnahmen gleicher Wirkung; Wahrung der Verhältnismässigkeit) eigene nationale Vorschriften zu erlassen. Allerdings erwägt die EG auch eigene Vorschriften betreffend den Energieverbrauch von Haushaltgeräten und Fahrzeugen. Entwürfe zu entsprechenden Richtlinien sind aber noch nicht erhältlich. Gemäss Auskunft der Energiedirektion der EG (DG XVII) ist vorgesehen, diese Richtlinien auf Artikel 100a des EWG-Vertrages (EWGV) abzustützen. Diese Rechtsgrundlage dient der Angleichung der Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes. In diesem Falle sind die Mitgliedstaaten nicht mehr frei, strengere nationale Vorschriften zu erlassen. Vorbehalten bleibt einzig Artikel 100a Absatz 4 EWGV. In erstmaliger Anwendung dieses Artikels wurde kürzlich Deutschland gestattet, vor der EG-Harmonisierung verabschiedete, strengere nationale Vorschriften beizubehalten (Verbot für Pentachlorphenol). Im Gegensatz zu den EG-Mitgliedstaaten können sich die Efta-Länder nicht auf Artikel 100a Absatz 4 EWGV berufen, da dieser nicht Bestandteil des EWR-Abkommens ist. Wie in der Botschaft vom 21. Dezember 1988 zum Energienutzungsbeschluss dargelegt, sollen in der Schweiz in einer ersten Stufe Verbrauchszielwerte festgelegt werden (BBI 1989/1509). Die diesbezüglichen Vorarbeiten für Elektrohaushaltgeräte sind im Gang. Im Fahrzeugbereich führt die Bundesverwaltung zurzeit mit der Autobranche Gespräche über eine freiwillige Vereinbarung betreffend die Reduktion des Treibstoffverbrauchs von neuen Personenwagen. Sowohl Verbrauchszielwerte (Werte, die innerhalb einer bestimmten Frist erreicht werden sollen; keine Zulassungsbeschränkungen) als auch freiwillige Vereinbarungen sind mit den im EWR-Abkommen enthaltenen Grundsätzen bezüglich des freien Warenverkehrs kompatibel. Der Bundesrat will die im Rahmen des Aktionsprogramms «Energie 2000» formulierten Stabilisierungsziele nach wie vor realisieren und dazu die bereits eingeleiteten Anstrengungen zur Reduktion des Energieverbrauchs von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten zügig weiterführen. Der Bundesrat ist auch bereit, darauf hinzuwirken, dass die EG die Ziele und Massnahmen von «Energie 2000» übernimmt. Der Bundesrat wird prüfen, inwiefern dem Anliegen der Interpellation auf andere Weise Rechnung getragen werden kann. Zu denken ist beispielsweise an einen Vorstoss im EWR-Rat oder im EWR-Ausschuss. Artikel 5 des EWR-Abkommens sieht ein entsprechendes «droit d'évocation» jeder Vertragspartei ausdrücklich vor. Ein solcher Vorstoss in den EWR-Organen ist zweifellos wirksamer als die Abgabe der mit der Interpellation vorgeschlagenen Erklärung, mit welcher einerseits völkerrechtliche Probleme aufgeworfen werden und die sich andererseits als kontraproduktiv hinsichtlich der Einflussnahme der Schweiz auf die

künftige Ausgestaltung der entsprechenden europäischen Lösungen erweisen könnte.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt #ST# 92.3217 Interpellation Bühlmann Seetalbahnentscheid noch vor den Sommerferien

Sauvegarde du Chemin de fer du Seetal. Décision du Conseil fédéral Wortlaut der Interpellation vom 11. Juni 1992 Der auf Frühling 1992 versprochene Entscheid des Bundesrates zugunsten des Erhalts und der Sanierung der Seetalbahn ist immer noch ausstehend, obwohl die Kantone Luzern und Aargau im September 1991 ihre vom Bundesamt für Verkehr geforderten Zusatzberichte abgegeben haben. Ich bitte den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen: 1. Wieso hielt der Bundesrat die versprochene Frist nicht ein? Hat die Motion Giezendanner, die eine Umstellung der Seetalbahn von Bahn- auf Busbetrieb verlangt (eingereicht am 9. Juni 1992), nochmals eine Verzögerung des Entscheids zur Folge? Bis wann ist mit einer verbindlichen und definitiven Antwort zugunsten der Seetalbahnsanierung zu rechnen? 2. Ist der Bundesrat bereit, neben der Wirtschaftlichkeit auch den klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebrachten Willen der betroffenen Kantone und deren Bevölkerung zugunsten der Seetalbahn bei seinem Entscheid mitzubersichtigen? Texte de l'interpellation du 11 juin 1992 Le Conseil fédéral avait promis de prendre une décision en faveur de la sauvegarde et de la réfection du Chemin de fer du Seetal au printemps 1992. Or, la question est toujours en suspens bien que les cantons de Lucerne et d'Argovie aient chacun fourni en septembre 1991 le rapport supplémentaire demandé par l'Office fédéral des transports. Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes: 1. Pourquoi le Conseil fédéral ne respecte-t-il pas le délai qu'il s'est fixé? La motion Giezendanner, déposée le 9 juin 1992, qui demande que le Chemin de fer du Seetal soit remplacé par un service d'autobus, a-t-elle encore retardé la décision? Quand peut-on espérer avoir une réponse ferme et définitive en faveur de la réfection du Chemin de fer du Seetal? 2. Le Conseil fédéral est-il prêt, pour prendre une décision en faveur du Chemin de fer du Seetal, à prendre en considération, à côté des critères de rentabilité, la volonté clairement exprimée des cantons concernés et de leur population? Mitunterzeichner-Cosignataires: Bär, Baumann, Diener, Gardiol, Gonseth, Hafner Rudolf, Hollenstein, Meier Hans, Rebeaud, Robert, Thür (11) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Seit 1979 warten die Kantone Aargau und Luzern auf einen Entscheid zur Sanierung der veralteten und zweitklassig behandelten Seetalbahn. Eine vom Komitee pro Seetalbahn lancierte Resolution an den Bundesrat wurde in kürzester Zeit von

E. 10

000 Personen unterschrieben. Ich zitiere aus dieser Resolution: «Wir fordern den Bundesrat auf, einen positiven Entscheid für die Sanierung der Seetalbahn zu treffen, weil die heutige Umweltsituation die Erhaltung und Sanierung der regionalen Bahnverbindungen unbedingt verlangt, weil vermehrtes Umsteigen im Personen- und Güterverkehr nur über eine attraktive Bahn erreicht werden kann.» Die Motion Giezendanner hat grosse Bestürzung und Verunsicherung ausgelöst Aus diesem Grund ist es für die betroffenen Regionen unabdingbar, eine rasche und deutliche Antwort zugunsten der Sanierung der Seetalbahn zu erhalten.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Strahm Rudolf Durchsetzung Programm «Energie 2000» und EWR Interpellation Strahm Rudolf «Energie 2000» et Espace économique européen In Amtliches

Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In
Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band V Volume
Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat
Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 17 Séance
Seduta Geschäftsnummer 92.3215 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.10.1992
- 08:00 Date Data Seite 2193-2194 Page Pagina Ref. No 20 021 714 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.