

Zweite Sitzung – Deuxième séance**Dienstag, 5. März 1985, Vormittag****Mardi 5 mars 1985, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Koller Arnold

84.020

Treibstoffzölle**Droits d'entrée sur les carburants**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 257 hiervor – Voir page 257 ci-devant

Art. 2

Fortsetzung – Suite

Bircher: Wir stehen immer noch bei der Streitfrage, wie stark das bleifreie Benzin entlastet werden soll. Ich kann Ihnen mitteilen, dass für uns von der SP-Fraktion diese Verbilligung keine so entscheidende Frage sein wird. Wir konnten eine interessante Entstehungsgeschichte dieser Verbilligungsrapen verfolgen: Wir hatten ursprünglich überhaupt keine Entlastung des bleifreien Benzins vorgesehen. Dann kam auf Druck der Kommission ein Bundesratsvorschlag zustande, der auf 4 Rappen lautete. Die Kommission ist auf 6 Rappen Entlastung gegangen, und eine Minderheit, zu der wir uns auch zählen (aber wir sind gespannt auf die Berechnungen von Bundesrat Stich), meint immerhin, dass die Entlastung bei 8 Rappen liegen sollte. Entscheidend aber ist, und deshalb sind wir gespannt auf die Ausführungen von Bundesrat Stich, dass im Endverkaufspreis an der Säule immerhin etwa 2 bis 4 Rappen Differenz resultieren werden, weil ja der Zusatzkosten wegen, die neben der Zollentlastung noch dazu kommen, der Rappenbetrag der Zollentlastung nicht dem Entlastungsbetrag an der Benzinsäule entsprechen wird. Wir sind einfach gespannt, wie die Berechnung *grosso modo* aussieht, damit der Endverkaufspreis für bleifreies Benzin dann wirklich etwa 2 bis 4 Rappen billiger wird.

Diese Verbilligung sollte schon deshalb resultieren, damit wir erstens einmal einen gewissen Anreiz haben – rein psychologisch – bleifrei zu tanken; zweitens sollte eine gewisse Entlastung eintreten als Entgelt für die Zusatzkosten des Katalysatoreinbaus. Sie wissen ja: jedes Auto mit Katalysator muss bleifrei tanken, sonst geht der Katalysator kaputt und die Luftschadstoffbelastung wird viel grösser, als wenn ein Auto überhaupt ohne Katalysator umherfahren würde.

Ich möchte Sie zum Schluss darauf aufmerksam machen, dass mit dieser Entlastung natürlich keine entscheidende Umwelttat gelingt. Es ist sicher keine verkehrspolitische Entscheidung, die sehr grosse Lorbeeren verdient, denn wir dürfen nicht vergessen, dass eine bessere, eine umwelt- und energieschonende Verkehrspolitik nicht auf diese Art resultieren kann; dazu wären eben etwas mutigere Beschlüsse beim Bundesbeschluss A nötig gewesen. Immerhin haben wir jetzt dort noch dieses Waldschadenpaket untergebracht, aber die Preisverbilligung für bleifreies Benzin ist im Grunde genommen kein wirksamer Umweltschutz. Es werden nicht weniger Kilometer gefahren, es findet kein Umsteigeprozess vom privaten auf das öffentliche Verkehrsmittel statt. Wir wollten diese Relativierung doch noch anbringen.

Wir bitten Sie, die Berechnungen, wie sie uns vom Bundesrat noch vorgetragen werden, genau zu verfolgen, damit der

Rat sich dann in Kenntnis dieser Überlegungen zwischen 6 und 8 Rappen entscheiden kann.

Stucky: Wir suchen mit der Zollreduktion, wie sie von der Kommission vorgeschlagen wird, eine Lösung, die dem Umweltschutz gerecht wird, dabei den Markt möglichst spielen lässt, aber auch die Staatskasse möglichst schont. Rufen wir uns die folgenden Rahmenbedingungen in Erinnerung: Seit dem 1. Januar 1985 darf kein bleihaltiges Normalbenzin mehr in die Schweiz eingeführt werden. Folglich müssen wir die vorhandenen Lager an bleiarmem Normalbenzin jetzt noch verbrauchen. Die Menge ist nicht bekannt. Ich schätze sie auf etwa 1 Million Tonnen.

Ab 1. Oktober 1986 darf keine Tankstelle mehr bleihaltiges Normalbenzin verkaufen. Das wird dazu führen, dass die Tankstellenhalter im Sommer 1986 kein bleihaltiges Normalbenzin mehr nachfüllen werden, weil sie nicht auf den Restmengen sitzenbleiben wollen. Es hat aber auch die Folge, dass wir, wenn noch ein Rest an bleihaltigem Normalbenzin in der Schweiz vorhanden ist, diesen vermutlich der Armee geben müssen, damit sie ihn noch nach dem Oktober 1986 verbraucht. Wir können diese Mengen ja nicht einfach wegschütten. Wir können sie aber auch nicht etwa ins Ausland verkaufen, denn es handelt sich nicht um EG-Ware; abgesehen davon kennen unsere Nachbarstaaten – mit Ausnahme von Deutschland – einen höheren Bleigehalt im Normalbenzin. Es folgt daraus, dass die Menge, die heute an bleihaltigem Normalbenzin vorhanden ist, so oder so in der Schweiz verbraucht wird. Wir bewerkstelligen deshalb keine Verringerung, wenn wir meinen, wir müssten den Absatz von bleifreiem Benzin jetzt stark fördern. Die Ausführungen von Herrn Oehen enthalten den Überlegungsfehler, es handle sich nicht um eine feste Menge X an bleihaltigem Benzin. Es hat aber auch keinen Wert, dass Autos ohne Katalysator bleifreies Benzin verbrauchen statt des noch vorhandenen bleihaltigen, denn sie tun ja mit ihrem Abgas nichts Positives für den Umweltschutz.

Nun noch zum Markt: Bis im Sommer 1986 wird das bleifreie Normalbenzin mit dem bleihaltigen konkurrenzieren müssen. Bei einer Verbilligung von 6 Rappen, wie sie die Kommission vorschlägt, wird das bleifreie Benzin etwa 0 bis 2 Rappen billiger sein als das bleihaltige Normalbenzin. Das ist ein sehr kleiner Abstand, zugegeben. Aber die Situation wird sich schon bald ändern.

Heute ist die Menge, die an bleifreiem Benzin verkauft wird, sehr klein. Die Kosten der Logistik sind aber hoch; denn im Rheintanker muss ein Extratank benützt, nachher der Tank und auch das Tankfahrzeug separiert gehalten werden usw. Das führt selbstverständlich bei kleinen transportierten und verkauften Mengen zu hohen Kosten. Wie ich Ihnen sagte, wird sich die Situation aber bis gegen Ende 1985 relativ rasch ändern; es wird eine Umstellung stattfinden. Die Mengen an bleifreiem Benzin werden immer grösser, die an bleihaltigem immer kleiner. Die Logistik wird also zugunsten des bleifreien verbilligt, und die Verbilligung wird an den Kunden weitergegeben. Spätestens ab Oktober 1986 konkurriert dann nur noch bleifreies Normal mit einem bleihaltigen Super. Der Abstand beträgt schon heute, mit einer Verbilligung von 6 Rappen, 4 bis 6 Rappen. Wenn wir die Verbilligung auf 8 oder 10 Rappen hinaufsetzen würden, wäre der Abstand 8 bis 12 Rappen. Die Differenz wird also enorm gross. Der Anreiz ist aber auch bei 6 Rappen schon vorhanden. Es braucht dann gar nicht mehr. Wir würden die Bundeskasse missbrauchen, da sich der Anreiz schon automatisch durch den Markt einstellen wird. Deshalb empfehle ich Ihnen, bei 6 Rappen zu bleiben, auch wenn dies im Jahre 1985 nicht unbedingt eine Wirkung hat. Die Wirkung stellt sich dann sicher im Jahre 1986 und in den Folgejahren ein.

M. Houmard: J'apporte mon appui à la minorité de la commission. Pendant la session d'automne 1984, j'avais déposé un postulat invitant le Conseil fédéral à favoriser l'usage de l'essence sans plomb par l'introduction d'un système compensatoire dans le cadre des taxes sur les carburants. Vous vous souvenez que la première tentative de vente

d'essence sans plomb faite voici une année n'a pas été concluante. Au début, un sentiment écologiste à bien prévalu, mais bientôt l'automobiliste a constaté une augmentation de la consommation. De surcroît, le prix plus élevé de cette essence l'a découragé. Depuis l'automne 1984 une nouvelle expérience est tentée, son envergure est nettement plus importante. Toutefois, comme on vient de l'entendre, les effets ne se feront sentir que dès 1986.

L'essence sans plomb n'est, en 1985, de loin pas distribuée dans toutes les régions du pays, notamment dans les régions marginales ou situées à proximité de la frontière où le nombre de points de vente est très faible. Pour un bon fonctionnement des catalyseurs, il est toutefois indispensable d'utiliser cette dernière.

Afin de donner plus de chances à cette nouvelle distribution il est, au début, indispensable de soutenir l'action. Il s'agit en fait d'abaisser les frais de production, de transport et de distribution dans la période où la consommation de cette essence est encore faible. Plus on donnera une impulsion rigoureuse à ce produit, plus il deviendra compétitif. Les frais de distribution diminueront et la Confédération pourra se retirer de l'opération. En effet, après une période d'introduction, la forte consommation de cette essence sans plomb lui permettra d'être concurrentielle, voire même d'atteindre un prix inférieur à l'essence contenant du plomb. Cette action est naturellement limitée dans le temps, la proposition de la commission est claire à ce sujet.

Je soutiens la proposition de la minorité pour trois raisons. Premièrement, une différence de 8 centimes accélérera la tendance à la consommation d'essence sans plomb; les inconvénients seront mieux compensés. Deuxièmement, cette différence importante soulignera notre volonté d'équiper nos véhicules de catalyseurs; les constructeurs de voitures devront en tenir compte. Enfin, troisièmement, c'est une contribution à l'amélioration de la qualité de l'air qui ne coûte pas un franc à la communauté. En effet, cette mesure est équilibrée par un système compensatoire entre les deux qualités d'essence. Je vous invite donc à soutenir la proposition de minorité qui prévoit une différence de 8 centimes.

Günter: Am 19. September 1983 hat unsere Fraktion eine Motion «Bleifreies Benzin; Reduktion um 10 Rappen» eingereicht. Kaum drei Wochen später, am 6. Oktober, wurde sie schon überwiesen, allerdings als Postulat (mit 50 gegen 37 Stimmen). Es ist wohl kaum je schneller eine «vorpostulierte» Motion dennoch verwirklicht worden, als es hier nun geschehen ist: 17 Monate nach der Ablehnung als Motion und Überweisung als Postulat stehen wir vor der Tatsache, dass wir nun in diese Richtung konkret vorgehen können. Ich staune und freue mich, dass unser Rat plötzlich so rassig handeln kann, wenn es die Dringlichkeit gebietet. Leider beschränkt sich diese Einsicht vorläufig nur auf unseren Rat und nicht auf unser «Stöckli» auf der anderen Seite des Hauses, das offenbar noch etwas im Wunschenken des 19. Jahrhunderts verhaftet ist.

Ich bin froh, dass der Idee der Verbilligung des bleifreien Benzins jetzt der Durchbruch gelungen ist. Wir verwirklichen damit ein Stück Umweltschutz, ohne Kontrollapparat, ohne Aufwand, ohne Aufblähen der Verwaltung. Der Beschluss ist aus zwei Gründen wichtig: Über den einen Grund haben wir viel gehört; es geht um das Schaffen der Grundlagen für die katalysatorbestückten Automobile, die ja das bleifreie Benzin benötigen. Für mich ist fast ebenso wichtig, dass das Blei, das schon lange als ein sehr starkes Gift bekannt ist – als ein sehr starkes Nervengift, Herr Stucky –, auch wegen der Menschen verschwindet. Diejenigen, die bleifreies Benzin tanken, wenn sie noch keinen Katalysator haben, tun daher bereits ohne Katalysator etwas für den Menschenschutz. Wir kennen Studien aus England, wo man an vielbefahrenen Strassen den Bleigehalt im Blut von Kindern gemessen hat. Dieser war teilweise sehr hoch, und es zeigte sich eine ausserordentlich erschreckende Übereinstimmung zwischen dem hohen Bleigehalt im Blut und zentralnervösen Störungen, d. h. Gehirnstörungen dieser Kinder.

Es bleibt die Frage: Wie sollen wir diese Zollreduktion gestalten? Sie sollte wirtschaftlich attraktiv sein und keine überhöhten Kosten für den Bund verursachen. Hier stimme ich nicht mit Herrn Oehler überein (dem ich im übrigen danken möchte, denn ich halte es nicht zuletzt für sein Verdienst, dass diese Vorlage heute soweit gediehen ist), was das zukünftige Szenario betrifft. Wie geht es weiter, wenn wir viel unverbleites Benzin verkaufen? Ich meine, dies dürfte dann für den Bund in einer Übergangsphase durchaus etwas kosten. Am Schluss sollte es aber soweit kommen, dass das bleihaltige Benzin ganz verboten wird und wir wieder zur alten Zollordnung zurückkehren.

Zur wirtschaftlichen Attraktivität: 6 Rappen, 8 Rappen und 10 Rappen sind vorgeschlagen. 3 oder 4 Rappen kostet allein die Herstellung des bleifreien Benzins mehr. Dann bleiben bei 6 Rappen nur noch 2 Rappen als Vergünstigung übrig. Wenn Sie nun berücksichtigen, dass das Katalysatorauto in der Regel leider 2 bis 3, vielleicht sogar 4 Prozent mehr Benzin braucht, sehen Sie rasch, dass mit der Lösung von 6 Rappen knapp eine Kostenneutralität erreicht wird. Derjenige, der umweltbewusst fährt, wird nicht mehr bestraft. Das ist immerhin schon etwas. Es ist ein Fortschritt gegenüber vielen anderen Bereichen. Mit 8 Rappen würde er etwas belohnt, und mit 10 Rappen wäre dann der Unterschied tatsächlich deutlich vorhanden. Für mich steht daher immer noch die 10-Rappen-Lösung im Vordergrund. Ich könnte mich aber auch mit der 8-Rappen-Vergünstigung einverstanden erklären, im Wissen darum, dass unser Rat hier jeweiligen etwas knapp kalkuliert und nicht allzu grosse Sprünge machen will.

Hingegen sollten wir davon absehen, nur 6 Rappen Differenz zu beschliessen. Im Gegensatz zu Herrn Stucky bin ich der Auffassung, dass wir möglichst rasch vom bleihaltigen Benzin wegkommen müssen. Die Erdölfirmer werden sich schon zu arrangieren wissen. Wir haben ja hier auch den freien Markt, die Konkurrenz kann spielen, und daher dürfen wir durchaus das Gleichgewicht kurzfristig und kräftig beeinflussen. Der Beschluss ist befristet. Wir können immer wieder davon abgehen, wenn es sich zeigen sollte, dass wir doch zu mutig gewesen sein sollten. Aber ich bin davon überzeugt, dass zumindest 8 Rappen die richtige Lösung ist. Persönlich werde ich zuerst für 10 Rappen stimmen, und, falls dieser Vorschlag fallen sollte, für 8 Rappen.

Ich möchte Sie ersuchen, ebenfalls für die weitergehende Lösung einzutreten.

Oehler, Berichterstatter: Unser Rat könnte ja fast in den Ruf kommen, «Rappenspalterei» zu betreiben. Seit gestern abend sprechen wir im Zusammenhang mit dem Verkauf von bleifreiem Normalbenzin über eine Differenz 6, 8 oder 10 Rappen. Wenn Sie den Zweckartikel dieses Beschlusses D lesen, stellen Sie fest, dass wir die Katalysatortechnik mit der Sonderbehandlung von bleifreiem Benzin fördern wollen. Sie wissen aber, dass man mit bleifreiem Benzin nicht nur Katalysatorfahrzeuge betreiben kann, sondern dass es heute bereits eine grosse Anzahl von Fahrzeugen gibt, welche ohne Katalysator mit bleifreiem Benzin betrieben werden können, ja betrieben werden müssen. Die Kommission hat sich deshalb nicht für eine Maximallösung, wie sie von Herrn Oehlen vorgeschlagen wird, entscheiden können, weil wir – Herr Bircher – nicht auch jenen Leuten das Benzin über 10 Rappen verbilligen wollen, welche ihren Wagen ohne Katalysator, aber mit preisvergünstigtem bleifreiem Normalbenzin fahren können.

Wenn wir nur um 2 Rappen verbilligen und dann aber die Discounter, Selbstbedienungsläden und alles andere miteinander, fällt diese Differenz faktisch am Schluss doch fast weg. Die Lösung – und das war auch die grundlegende Ausgangslage in der Kommission – geht indessen dahin, dass wir die Kostenneutralität aufheben, einen kleinen Anreiz geben wollen und uns deshalb für 6 Rappen entschieden haben.

Ich glaube, es bedeutet für niemanden in diesem Rat das Einfallen seines Weltbildes, wenn man sich für die 6-, die 8- oder die 10-Rappen-Lösung entscheidet. Ich vertrete hier

nun einmal aber die Haltung der Kommissionsmehrheit, und die hat sich in ihrer Bescheidenheit für 6 Rappen entschieden.

In diesem Sinne stelle ich Ihnen Antrag.

M. Giudici, rapporteur: Vous avez à décider entre 6, 8 et 10 centimes de différence. Après avoir rejeté les 4 centimes proposés par le Département des finances, votre commission vous invite à vous en tenir, avec le Conseil fédéral, à 6 centimes.

Avec cette réduction de la taxe de base pour l'essence sans plomb et la petite compensation concernant l'essence avec plomb les prix moyens seront les suivants: 1 franc 26 pour la super, 1 franc 22 pour la normale avec plomb et 1 franc 20 pour l'essence sans plomb. Il y aura donc une différence d'environ 2 centimes à la colonne entre les deux essences normales sans plomb et avec plomb et de 6 centimes par rapport à la super. Avec 8 centimes de différence de droit de base, comme le propose la minorité, le prix à la colonne serait de 1 franc 23 pour l'essence avec plomb et de 1 franc 18 pour celle sans plomb: cela ferait une différence de 5 centimes. Avec 10 centimes, comme le propose M. Oehen, la différence serait de 7 centimes environ.

Le danger que des voitures sans catalyseur utilisent de l'essence sans plomb serait accru, avec une conséquence inverse de celle qui est recherchée, c'est-à-dire une augmentation de la pollution. En effet, il faut savoir qu'environ 30 pour cent des voitures bien que dépourvues de catalyseurs, peuvent utiliser de l'essence sans plomb. De surcroît, une proportion trop élevée risquerait d'encourager le développement de la circulation. Enfin, dernier argument, il faut être réaliste. Même une différence de 10 centimes représenterait une économie d'environ 120 francs par an pour un automobiliste moyen, tandis qu'un catalyseur coûte environ 1500 francs. A elle seule, la différence de taxation ne peut convaincre quiconque d'acheter le catalyseur. La différence que nous créons aujourd'hui sur la taxe douanière de base sert plutôt à anticiper l'équipement en catalyseurs qui sera de toute façon obligatoire à l'avenir. Pour ces raisons, je vous invite à suivre la majorité de la commission et à vous rallier à une différence de 6 centimes.

Bundesrat Stich: Ich beantrage Ihnen, dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und für 6 Rappen einzutreten.

Es ist bereits gesagt worden: Seit dem 1. Januar 1985 darf kein verbleites Normalbenzin mehr eingeführt und nach dem 30. Juni 1986 kein verbleites Normalbenzin mehr verkauft werden. Es ist also nur eine verhältnismässig kurze Zeit, in der eine Konkurrenz zwischen unverbleitem und verbleitem Normalbenzin herrscht. Ursprünglich hatte der Bundesrat ja nur 4 Rappen vorgeschlagen in der Meinung, dass das unverbleite Benzin nicht teurer sein sollte als das verbleite. Man hat sich dann auf 6 Rappen geeinigt, damit das unverbleite Benzin effektiv auch in der Übergangsphase um 2 Rappen billiger wird als das verbleite. Nachher wird es verbleites Benzin nur noch in Superqualität mit einer Differenz von 6 Rappen geben. Umgekehrt darf man aber auch nicht vergessen, dass heute die Verbrauchsanteile an Normalbenzin nur 17 Prozent und an Superbenzin 83 Prozent betragen. Dabei könnten heute schon 10 Prozent aller Motorfahrzeuge mit unverbleitem Benzin fahren. Mit anderen Worten: wir müssen auch darauf achten, nicht eine unverhältnismässige Verbilligung des unverbleiten Benzins zu bewirken, damit nicht nachher um so mehr mit unverbleitem Benzin gefahren wird mit Autos, welche die Umwelt trotzdem belasten. Denn es ist eben nicht gesagt, dass alle Motorfahrzeuge, die mit unverbleitem Benzin fahren, auch schon Katalysatoren haben werden.

Im übrigen muss man sich auch bewusst sein, wenn jemand 10000 Kilometer im Jahr fährt und 10 Liter für 100 Kilometer braucht, dass dann diese 2 Rappen Differenz 20 Franken im Jahr ausmachen. Sie werden also, auch wenn Sie auf 8 oder 10 Rappen gehen, niemanden dazu bringen, aus diesem Grunde einen Wagen mit Katalysator zu kaufen. Aber auf der

anderen Seite werden Sie, wenn Sie eine zu grosse Verbilligung vornehmen, möglicherweise erreichen, dass man mit unverbleitem Benzin mehr fährt und damit die Umwelt zusätzlich verschmutzt.

Aus diesen Überlegungen bitten wir Sie, dem Antrag auf 6 Rappen zuzustimmen. Wir glauben, dass dies für eine gewisse Übergangsfrist eine angemessene, gute Lösung ist.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	113 Stimmen
Für den Antrag Oehen	14 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	71 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 3 und 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf der Kommission

Art. 3 et 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet de la commission

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	154 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt Ihnen noch, die parlamentarischen Vorstösse, die auf Seite 2 der Botschaft aufgeführt sind, abzuschreiben. – Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 82.017

Motion des Ständerates (Kommission)

Treibstoffzollertrag.

Stärkung regionaler Strukturen

Motion du Conseil des Etats (commission)

Taxes sur les carburants.

Renforcement des structures régionales

Wortlaut der Motion vom 21. September 1982

Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag zur Revision des Bundesbeschlusses über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 23. Dezember 1959 in dem Sinne einzubringen, dass unter die Kategorie der Hauptstrassen auch solche Strassen fallen, die zur Erhaltung und Stärkung regionaler Strukturen von wesentlicher Bedeutung sind.

Texte de la motion du 21 septembre 1982

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport et des propositions sur la révision de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 sur l'utilisation de la part du produit net des droits

Treibstoffzölle

Droits d'entrée sur les carburants

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	286-288
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 175