

Bundesamt für wirtschaftliche
Landesversorgung (BWL)
Stab
Belpstrasse 53
3003 Bern

Bern, 31. Mai 2013

Revision des Landesversorgungsgesetzes

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Weil die Strassenbenutzer via die Treibstoffimporteure die Pflichtlagerhaltung der CARBURA mit einem Beitrag von 0,3 Rappen pro Liter Benzin sowie 1,4 Rappen pro Liter Dieselöl garantieren und dank dieser privatwirtschaftlichen Finanzierung den Bundeshaushalt nicht belasten, erlauben wir uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des Landesversorgungsgesetzes (LVG) Stellung zu nehmen, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS begrüsst im Grundsatz die durch die vorliegende Totalrevision angestrebte LVG-Modernisierung. Dadurch soll und kann bei unmittelbar drohender oder eingetretener Krise ein früheres, schnelleres, flexibleres und gezielteres Handeln ermöglicht werden. Damit wird dem Wechsel von der Sicherheits- zur Risikologik und den veränderten globalen Rahmenbedingungen u.E. in angemessener Weise Rechnung getragen.

strasseschweiz misst im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Landesversorgung dem geltenden Prinzip der Subsidiarität staatlichen Handelns einen hohen Stellenwert bei und unterstützt im Rahmen der zur Diskussion stehenden LVG-Totalrevision dieses Subsidiaritätsprinzip nicht nur, sondern fordert es sogar ausdrücklich. Das heisst: Das Primat der wirtschaftlichen Landesversorgung muss bei der Wirtschaft liegen. Vom Gesetzgeber erwarten wir deshalb, dass privatwirtschaftliche Lösungen zugelassen und respektiert werden. Erst dann, wenn die Wirtschaft in schweren Mangellagen nicht fähig sein sollte, die Versorgung sicherzustellen, haben der Bund und – falls nötig – die Kantone die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen.

Ferner befürworten wir die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Branchenvereinbarungen, womit das Trittbrettfahren innerhalb der Branchen verhindert werden soll. Die Verpflichtung von Unternehmen zum Treffen von Vorbereitungen und die finanzielle Förderung derselben muss an die Bedingung geknüpft werden, wonach es keine Substitutionsmöglichkeiten zur Versorgungsleistung der betroffenen Unternehmen gibt. Es gilt eine unerwünschte Strukturpolitik während Normalzeiten zu verhindern. Dies betrifft auch den Erwerb von Transportmitteln und Umschlagseinrichtungen. Eine Subventionierung von Transportmitteln für die Versorgung in Mangellagen soll nur dann möglich sein, wenn die Transportmittel dafür unentbehrlich sind und sonst nicht beschafft werden könnten.

strasseschweiz stellt sich voll und ganz hinter die Stellungnahme der CARBURA, der Pflichtlagerorganisation der schweizerischen Mineralölwirtschaft, und unterstützt die Kernaussagen der Stellungnahme der Erdöl-Vereinigung (EV) sowie jener des Verbands der Schweizerischen Gasindustrie (VSG), beides Mitgliedorganisation von **strasseschweiz**.

Zusammenfassend halten wir die wesentlichsten und von uns ebenfalls befürworteten Anliegen fest, welche die vorgenannten wichtigen Akteure im Kontext der LVG-Totalrevision vorbringen:

- Das Primat der Verantwortung und des Handelns der Wirtschaft hat als oberstes Gebot zu gelten.
- Auf das Implementieren einer Industrie- und Strukturpolitik auf Basis des LVG ist gänzlich zu verzichten; deshalb ist die Abgrenzung zwischen der neu vorgeschlagenen Stärkung der Widerstandsfähigkeit (so genannte Resilienz) einerseits und unerwünschten strukturpolitischen Eingriffen andererseits im LVG eindeutig zu umschreiben.
- Die Subsidiarität ist in der Praxis strikt einzuhalten, was einer klaren und mehrfachen Verankerung dieses Subsidiaritätsprinzips im vorliegenden LVG-Entwurf bedarf.
- Wettbewerbsverzerrungen, die aufgrund der Anwendung des LVG bei Vorbereitungs- bzw. Bewirtschaftungsmassnahmen – z.B. durch Verletzung des Verbots zur Strukturpolitik oder durch Verwischung von Landesversorgungsaufgaben mit normalen unternehmerischen Aufgaben des Business Continuity Management – entstehen können, sind unbedingt zu vermeiden.
- Die Freiräume der Pflichtlagerorganisationen sind mit zeitgemässen Entscheidungs- und Überwachungsmodellen im Sinne des Public Private Partnership (PPP), konkret Leistungs- und Zielvereinbarungen, zu erweitern.
- Die im geltenden LVG stipulierte duale Lösung, wonach wahlweise das Einfuhrbewilligung- oder das Erstinverkehrsetzung-Regime in einer Branche Anwendung finden kann, ist beizubehalten.
- Kompetenzen dürfen nicht umfassend an das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) delegiert werden.
- Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Staat und Wirtschaft ist zu verstärken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Koller', with a long horizontal stroke extending to the right.

Hans Koller