



22.3804

Motion Bischof Pirmin.

**Treibstoffpreise. Einen Preisrechner
nach österreichischem Vorbild
einführen**

Motion Bischof Pirmin.

**Calculateur de prix des carburants.
S'inspirer du modèle autrichien**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 26.09.22
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 02.03.23

Antrag der Mehrheit

Annahme der modifizierten Motion

Antrag der Minderheit

(Walti Beat, Amaudruz, Burgherr, Dettling, Feller, Fischer Roland, Friedli Esther, Gössi, Grossen Jürg, Heimgartner, Schneeberger, Tuena)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité

Adopter la motion modifiée

Proposition de la minorité

(Walti Beat, Amaudruz, Burgherr, Dettling, Feller, Fischer Roland, Friedli Esther, Gössi, Grossen Jürg, Heimgartner, Schneeberger, Tuena)
Rejeter la motion

Präsident (Candinas Martin, president): (*discurra sursilvan*) Vos avais retschavì in rapport en scrit da la cumissiun.

Regazzi Fabio (M-E, TI), für die Kommission: Trotz einer gewissen Stabilisierung in den letzten Monaten hat der Anstieg der Benzinpreise in der Schweiz sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen stark getroffen. Laut Preisüberwacher Meierhans ist der Grund für diesen Preisanstieg nur teilweise auf die internationale Lage zurückzuführen.

Ein ähnliches Problem stellte sich auch in einigen unserer Nachbarländer, unter anderem in Österreich. Um es zu bewältigen, hat Österreich bereits 2011 eine eigene Lösung eingeführt. Hier steht den Konsumentinnen und Konsumenten eine Online-Plattform zur Verfügung. (*Glocke und Zwischenruf des Präsidenten: Liebe Kolleginnen und Kollegen, führen Sie Ihre Gespräche bitte draussen! Wir sind bei Geschäften in Kategorie IV, und das heisst, wir stimmen bis zur Mittagspause etwa jede Viertelstunde ab; so haben Sie zwischendurch Zeit, die Gespräche draussen zu führen – besten Dank. Herr Regazzi, Sie haben das Wort.*) Grazie, signor presidente! Dieser Preisrechner wird vom Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort betrieben und sieht eine Preismeldepflicht in Echtzeit aller Tankstellen an die Meldestelle vor. Für die Autofahrerinnen und Autofahrer ist dieses Instrument zu einem sehr nützlichen Hilfsmittel geworden und zeigt auch eine gewisse Wirkung: In der Tat sind ein Jahr nach seiner Einführung die Benzinpreise in Österreich nach Pressemeldungen um über 20 Prozent gesunken.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde die Motion Bischof eingereicht, welche den Bundesrat beauftragt, die Grundlagen für die Einführung eines frei zugänglichen Online-Rechners zu schaffen, mit dem sich die Preise



für Treibstoff, Gas und Strom für Fahrzeuge in der Schweiz berechnen lassen, dies nach dem österreichischen Modell.

Zwischen dem Zeitpunkt der Einreichung der Motion Bischof und heute wurden weitere Vorstösse zu diesem Thema eingereicht, darunter eine Motion der Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrates, welche in der vergangenen Session vom Nationalrat angenommen wurde. Die Motion Bischof selbst wurde im Ständerat ebenfalls angenommen. Diese Umstände zeigen, dass wir nun politisch in die Pflicht genommen werden und diesen Bedürfnissen nachkommen müssen.

Il convient toutefois de noter que des initiatives privées ont déjà donné lieu à des solutions. Parmi celles-ci, la plateforme du Touring Club Suisse (TCS), à laquelle des milliers d'utilisateurs et d'utilisatrices se sont déjà inscrits et ont ainsi la possibilité de procéder à des adaptations de prix. Des initiatives privées comme celle-ci montrent qu'il est nécessaire d'agir et soulignent que la collaboration avec des opérateurs privés permet d'aborder la problématique plus rapidement et de manière non bureaucratique.

Vor diesem Hintergrund hat die WAK-N mit 12 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen entschieden, meinem Antrag auf Ergänzung des Motionstextes zu folgen und damit dem Bundesrat die Möglichkeit zu geben, mit privaten Anbietern zusammenzuarbeiten oder ihnen Aufträge zu erteilen, um dieses Ziel zu erreichen. Damit sollen auch Doppelspurigkeiten vermieden werden.

Aus diesen Gründen lade ich Sie im Namen der Mehrheit der WAK-N ein, die Motion mit meiner textlichen Ergänzung anzunehmen.

Walti Beat (RL, ZH): Die Argumente gegen diesen Vorstoss sind dieselben wie in der ersten Runde. Der hauptsächlichste Grund, weshalb ich dieses Geschäft zusammen mit der Minderheit ablehne, ist, dass der Bedarf, der die Motion ursprünglich ausgelöst hatte, gar nicht mehr ausgewiesen ist. Wir sind heute zwar noch auf einem einigermaßen hohen Benzinpreisniveau, aber sehr, sehr weit entfernt von den absurden Preisen, die wir auf dem Peak der Krise gesehen haben. In der Realität hat sich also alles schon deutlich besser eingependelt, als man das befürchten musste.

Dann gibt es das bereits angesprochene Argument des bestehenden privaten Angebotes. Sie kennen vielleicht den TCS-Benzinpreisradar; sonst können Sie das nachschauen. Dieser mag vielleicht nur zu 95 Prozent korrekt sein, aber es gibt ihn, und er funktioniert wirklich. Wer also wissen will, wie es um die Benzinpreise an den verschiedenen Zapfsäulen steht, kann sich bereits heute, ohne politische und staatliche Intervention, vernünftig orientieren.

Wenn der Staat dann doch etwas unternehmen muss, dann ist ja auch ein korrekter Vollzug gefragt, unabhängig davon, ob der Staat seine Aufgabe an private Akteure delegieren kann oder nicht. Vollzug bedeutet: neue Regeln, neue Auflagen für die Betreiber von Tankstellen, Meldepflichten, Sanktionen bei Nichteinhaltung dieser Pflichten. Es bedeutet einfach Bürokratie. Deshalb bin ich doch etwas erstaunt, wenn ich sehe, wer sich hier in der Mehrheit befindet und will, dass dieses Anliegen immer noch durch alle Böden hindurch verteidigt werden soll.

Gegenüber dem Publikum kommt als letztes Argument noch hinzu, dass man damit einen Anreiz für etwas schaffen würde, das ökonomisch und ökologisch sinnlos wäre, nämlich einen Anreiz für Tanktourismus. In Grenzregionen ist schon heute zu beobachten, dass man längere Fahrstrecken in Kauf nimmt, um ein paar Rappen beim Literpreis zu sparen. Das lässt sich bei einer transparenten Vollkostenrechnung überhaupt nicht rechtfertigen und ist eigentlich ein Defizitgeschäft. Trotzdem findet es statt. Wenn man dann schweizweit wegen kleinerer Benzinpreisdifferenzen solche Tankfahrten unternehmen wird, ist gar niemandem gedient. Und dazu würde ein solches staatlich sanktioniertes Transparenzsystem auf jeden Fall einen Beitrag leisten, einen unnützen Beitrag.

AB 2023 N 152 / BO 2023 N 152

Wenn Sie einmal etwas Gutes gegen die Bürokratie tun wollen, dann verzichten Sie auf die Einführung dieses neuen Molochs, der hier gefordert wird, und lehnen diese Motion ab.

Parmelin Guy, conseiller fédéral: Le 24 février 2022, le prix du baril de pétrole brut de type Brent a atteint 90 dollars. Ensuite, il a grimpé jusqu'à 125 dollars. Actuellement, il est autour des 80–82 dollars, il a donc chuté de 35 pour cent par rapport à son pic.

En ce qui concerne l'essence, le prix moyen de l'essence sans plomb 95 a atteint un pic autour de 2,24 francs en juillet. Ensuite, le prix a baissé à près de 1,90 franc en octobre. Selon les données publiées sur le site Internet du TCS le 23 février 2023, il est autour de 1,65 à 1,85 franc. Ce matin, à la radio, on a annoncé que la station-service la meilleure marché de Suisse était à Schaffhouse, avec un prix à 1,60 francs.



Le Conseil fédéral a chargé au printemps de l'année passée un groupe de travail interdépartemental d'analyser, premièrement, les répercussions de l'évolution des prix de l'énergie sur les ménages et l'économie; deuxièmement, la nécessité d'agir; troisièmement, des pistes éventuelles d'action; quatrième, les mesures potentielles.

Même après la forte augmentation des prix des carburants au cours du premier semestre de l'année passée, le Conseil fédéral est et reste de l'avis que le calculateur en ligne des prix des carburants proposé ne serait pas une mesure appropriée pour soulager les ménages de manière ciblée, notamment en raison d'un manque de nécessité d'intervenir par l'Etat, en raison aussi de l'effet incertain d'un tel calculateur, de la durée de mise en oeuvre à cause de l'absence d'une base légale et, enfin, de la bureaucratie générée pour les stations-service et pour la Confédération.

En outre, cela aussi été rappelé, il existe déjà des offres privées sur lesquelles les exploitants de stations-service peuvent publier leur prix en ligne. Tout le monde parle du calculateur du TCS qui a été lancé au mois de novembre de l'année passée.

De plus, se pose aussi la question de savoir pourquoi une offre de comparaison de prix, imposée par l'Etat, serait nécessaire pour le carburant et non pour d'autres produits.

Lors des analyses du groupe de travail interdépartemental, un "quick check" a été élaboré. Cet instrument a fourni, d'une part, des arguments qui mettent en avant les avantages potentiels d'un tel calculateur de prix et, d'autre part, le "quick check" est arrivé à d'autres conclusions. Ni la nécessité d'agir par l'Etat, ni les effets d'épargne pour les automobilistes ne sont si évidents. Même pour le TCS, l'impact de l'augmentation du prix du carburant est limité. Par exemple, avec une différence de prix de 32 centimes par litre, les automobilistes dont le kilométrage annuel est de 15 000 kilomètres économisent environ 300 francs par an.

De plus, la littérature scientifique n'est pas concluante quant à la prédominance de l'effet de baisse ou d'augmentation des prix. Il ne faut pas oublier, cela a été rappelé par le porte-parole de la minorité, qu'une obligation de déclaration de prix des carburants serait également liée à des instruments d'application tels que des amendes ou d'autres sanctions.

Selon le Conseil fédéral, il n'est donc pas indiqué que l'Etat agisse en imposant un calculateur en ligne des prix des carburants. Pour cette raison, il vous propose de rejeter cette motion.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt die Annahme der Motion gemäss ihrem Änderungsantrag in Ziffer 4 des Berichtes. Eine Minderheit Walti Beat und der Bundesrat beantragen die Ablehnung der Motion.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.3804/26209)

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 81 Stimmen

(2 Enthaltungen)