

Die Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **52 (1979)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-518716>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen

Anfänge und gesetzliche Grundlagen

Die Anfänge einer bundesrechtlichen Regelung zur Förderung der Vorratshaltung von Mineralölprodukten gehen zurück auf die späten 30er Jahre. Damals wurde die Carbura, als bestehende Organisation der Mineralölimporteure, zur Durchführung dieser ersten Pflichtlagerhaltung eingesetzt. Jene Regelung bewegte sich — den damaligen Verhältnissen entsprechend — in einem im Vergleich zu heute bescheidenen Rahmen, trug aber bereits die Grundzüge unserer heute geltenden Regelung. Während der Jahre des Zweiten Weltkrieges bedurften die Landesversorgung mit flüssigen Treib- und Brennstoffen besonderer, der Situation angepasster Massnahmen. Als deren Träger wurde ein kriegswirtschaftliches Syndikat eingesetzt, das aus der Vorkriegs-Carbura hervorging und das nach dem Krieg wieder zur Carbura wurde. In der Nachkriegszeit wurde die Regelung der Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen, entsprechend der stetig steigenden Nachfrage, aber unverändert auf den bestehenden Grundsätzen basierend weiter entwickelt und fand im *Bundesgesetz über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge vom Jahr 1955* seine heute noch geltende Rechtsgrundlage.

Dieses für die Pflichtlagerhaltung massgebende Bundesgesetz beauftragt die Landesregierung, für Notzeiten, insbesondere für Zeiten gestörter Zufuhr von lebenswichtigen Gütern, vorsorgliche Massnahmen zur Sicherstellung der Landesversorgung mit diesen Gütern zu treffen. Als eine dieser Massnahmen wird die Vorratshaltung genannt. Für die obligatorische Vorratshaltung — wie sie für die Importeure von flüssigen Treib- und Brennstoffen gilt — regelt der sogenannte Pflichtlagervertrag, der zwischen einem Unternehmen der privaten Wirtschaft und der zuständigen Bundesbehörde abgeschlossen wird, die diesbezüglichen Pflichten und Rechte des betreffenden Unternehmens gegenüber der staatlichen Behörde.

Doch wie erwirkt nun der Staat das Obligatorium der Pflichtlagerhaltung der Importeure? Zunächst gibt das bereits erwähnte Bundesgesetz über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge der Landesregierung das Recht, die Einfuhr bestimmter Güter der Bewilligungspflicht zu unterstellen. Ferner ermächtigt das Gesetz die Regierung, die Erteilung der Einfuhrrechte vom Abschluss und der Erfüllung eines Pflichtlagervertrages abhängig zu machen. Unsere Landesregierung hat das für bestimmte Mineralölprodukte getan. Das gilt im Bereich der flüssigen Treib- und Brennstoffe zurzeit für Autobenzine, Dieseltreibstoff und Heizöle. Für weitere Mineralölprodukte besteht heute die Einfuhrbewilligungspflicht, nicht aber die Lagerhaltungspflicht, doch kann diese von der zuständigen Bundesbehörde unter bestimmten Voraussetzungen verfügt werden.

Die Carbura

Das bereits mehrfach erwähnte Bundesgesetz über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge bestimmt unter anderem, dass durch den Pflichtlagervertrag der vertragsschliessende Private verpflichtet werden kann, sich an gemeinsamen Vorkehren seines Wirtschaftszweiges zur Deckung der Lagerkosten und des Preisrisikos auf den Pflichtlagern zu beteiligen. Das ist bei den Pflichtlagerverträgen für flüssige Treib- und Brennstoffe der Fall. Ferner sieht das Gesetz vor, dass zur Durchführung dieser Vorkehren Körperschaften der privaten Wirtschaft gegründet oder herangezogen werden können. Die Carbura ist als derartige Körperschaft für die Belange der Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen eingesetzt worden. Durch den Regierungserlass, welcher die Einfuhrbewilligungspflicht für bestimmte Mineralölprodukte verfügt, ist die Carbura als Bewilligungsstelle für die betreffenden Importrechte bezeichnet worden.

Die Carbura ist in ihrer rechtlichen Struktur als Verein des privaten Rechts konstituiert. Sie erfüllt somit als privatrechtliche Institution öffentliche Aufgaben. Diese Besonderheit hängt zusammen mit dem Milizgedanken, der — ähnlich wie bei der militärischen Landesverteidigung — auch in der wirtschaftlichen Landesverteidigung weitgehend gepflegt wird, wobei Privatpersonen und private Institutionen in die Erfüllung gewisser öffentlicher Aufgaben einbezogen und dafür — soweit dies für die Aufgabenerfüllung notwendig ist — mit quasi-behördlichen Kompetenzen ausgestattet werden.

Mitglied der Carbura kann jede in der Schweiz niedergelassene Person oder Handelsgesellschaft werden, die sich in regulärer Weise im Import der als lagerpflichtig bezeichneten Mineralölprodukte betätigt oder betätigen will und die dafür erforderlichen Voraussetzungen erfüllt. Die Mitgliedschaft bei der Carbura setzt den vorgängigen Abschluss des Pflichtlagervertrages mit der zuständigen Behörde voraus.

Die Pflichtlagerhaltung

Die Gewährleistung des zeitlich und mengenmässig richtigen Vollzuges der behördlichen Verfügungen über die Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen durch die Importeure und die Überwachung der dauernden Erhaltung der Pflichtlagerbestände bilden die vorherrschende Zweckbestimmung und Aufgabe der Carbura.

Auf Grund des Bundesgesetzes über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge bestimmt die zuständige Bundesbehörde, welche Mineralölprodukte der Pflichtlagerhaltung unterstellt sind, welche Mengen dieser Produkte auf Pflichtlager zu legen sind, und in welchem zeitlichen Ablauf das zu geschehen hat.

Wie bereits erwähnt, gelten gegenwärtig im Bereich der flüssigen Treib- und Brennstoffe die Autobenzine, der Dieseltreibstoff und die Heizöle als lagerpflichtige Produkte. Das Ausmass der Pflichtlagerhaltung vergrösserte sich, aus bescheidenen Anfängen in den späten 30er Jahren, in der Nachkriegszeit mit steigendem Verbrauch bis Ende der 50er Jahre bis zu einem 2- bis 3-Monatsbedarf. Anfangs der 60er Jahre legte unsere Landesregierung den *Grundsatz des Halbjahresbedarfes* fest. Die Erfüllung der aus diesem Grundsatz behördlicherseits festgelegten Gesamtpflichtmengen erfolgt in sogenannten Mehrjahresprogrammen, was bedeutet, dass auf das Ende des jeweils als Programmziel gewählten Kalenderjahres die Gesamtheit der Importeure Pflichtlagerbestände zu halten haben, die der Hälfte des für jenen Zeitpunkt vorausgeschätzten Jahresbedarfes entsprechen. Der einzelne Importeur hat an der Erfüllung dieser Lagerpflicht teilzunehmen im Verhältnis seiner prozentualen Importanteile pro lagerpflichtiges Produkt zu den Gesamtimporten.

Die Pflichtvorräte der Importeure werden zum weitaus grössten Teil in privaten Tankanlagen gehalten; nur ein kleiner Teil der Vorräte liegt in Tankanlagen, die dem Staat gehören und die von der Carbura verwaltet und betrieben werden. Die Behörden schreiben den Importeuren keine bestimmten Lagerorte für die Pflichtlagerhaltung vor, so dass die Lagerpflichtigen in der Wahl dieser Standorte frei sind. Dieses System bringt allerdings gewisse versorgungspolitische Nachteile mit sich, so zum Beispiel da und dort übermässig starke Konzentrationen von Tankanlagen, die bei einer staatlichen Bewirtschaftung im Krisenfall die angemessene Warenverteilung erschweren können und die, wenn sich die Konzentration in Grenznähe befindet, unter Umständen im Notfall Evakuationen erforderlich machen. Als weiteres Beispiel sei genannt die schwache Versorgung gewisser Landesgegenden in Gebieten, wo die Lagerhaltung vom wirtschaftlichen Standpunkt aus weniger interessant ist. Andererseits bringt das System der freien Wahl der Lagerorte den Vorteil, dass die grossen Verbrauchszentren gut versorgt sind. Damit die Vorratshaltung nicht ausschliesslich auf den Schultern der Importeure lastet, ist im Bundesgesetz über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge auch

die Möglichkeit des freiwilligen Abschlusses eines Pflichtlagervertrages vorgesehen. Diese Möglichkeit steht den Brennstoffhändlern offen, die nicht Importrechte ausüben wollen, und ferner den Grossverbrauchern flüssiger Treib- und Brennstoffe, vor allem Industriebetrieben, Verwaltungen, öffentlichen Verkehrsbetrieben. Die freiwillig eingegangene Pflichtlagerhaltung der Brennstoffhändler und der Grosskonsumenten fördert die dezentralisierte Vorratshaltung und insbesondere bei den Konsumenten die Vorratshaltung am oder sehr nahe beim Verbrauchsort, was vom Gesichtspunkt der Notstandsvorsorge besonders vorteilhaft ist.

Mit dem Pflichtlagervertrag — sowohl mit dem obligatorisch als auch mit dem freiwillig abgeschlossenen — erwirbt sich der Lagerpflichtige einen Anspruch darauf, dass auch im Falle einer staatlichen Bewirtschaftung des betreffenden Produktes ihm mindestens die Hälfte seiner entsprechenden Pflichtlagerbestände zur Bedienung seiner angestammten Kundschaft, bzw. bei den Grosskonsumenten für den eigenen Bedarf, zur Verfügung bleiben.

Unser Land verfügt heute über Pflichtvorräte, die für jedes Produkt mindestens einen Halbjahresbedarf abzudecken vermögen; ein Teil dieser Vorräte gilt allerdings als sogenannte strategische Reserve, über den aus naheliegenden Gründen nichts Näheres ausgeführt werden kann.

Die zunehmende Bedeutung der Pflichtlagerhaltung an flüssigen Treib- und Brennstoffen mögen die folgenden Absatzzahlen verdeutlichen:

	Autobenzine		Dieseltreibstoff		Heizöle	
	in Tonnen	Veränderung gegenüber Vergleichsjahr in %	in Tonnen	Veränderung gegenüber Vergleichsjahr in %	in Tonnen	Veränderung gegenüber Vergleichsjahr in %
1950	323 116		101 431		592 735	
1955	564 828	+ 74,8	152 688	+ 50,5	1 150 855	+ 94,2
1960	929 687	+ 64,6	263 262	+ 72,4	2 296 701	+ 123,8
1965	1 495 787	+ 60,9	528 397	+ 100,7	5 141 313	+ 56,6
1970	2 109 011	+ 41,0	620 539	+ 17,4	8 052 885	+ 56,6
1975	2 444 245	+ 15,9	620 833	+ 0,05	7 756 918	— 3,7
1977	2 582 235	+ 5,6	646 668	+ 4,2	8 194 071	+ 5,6

Der Anteil der flüssigen Treib- und Brennstoffe am gesamten Endenergieverbrauch der Schweiz betrug im Jahr 1977 75,2 %; im Vergleich dazu die Elektrizität 17,6 %, das Gas 4,2 %, die Kohle 1,7 % und das Holz 1,3 %.

Da die Substitution der Mineralölprodukte durch andere Energieträger in nächster Zeit nur sehr langsam vonstatten gehen dürfte, wird für die wirtschaftliche Landesverteidigung die Pflichtlagerhaltung an Mineralölprodukten deshalb auch in Zukunft von ausschlaggebender Bedeutung sein.