

Verpflichtungskredite – Crédits d'engagements

87.054

*Genehmigt – Approuvé***Jahreszusicherungskredite – Crédits annuels d'engagements****Autobahn-Zollanlage in Bardonnex GE. Neubau
Bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE.
Construction***Genehmigt – Approuvé*Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. August 1987 (BBI III, 228)
Message et projet d'arrêté du 26 août 1987 (FF III, 219)**Bundesbeschluss – Arrêté fédéral***Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est obligatoire***Titel und Ingress***Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates***Antrag der Kommission**

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule*Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral***Proposition de la commission**

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Art. 1***Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Jelmini, Berichterstatter: Die N 1A soll Anfang 1991 dem Verkehr übergeben werden. Sie führt ab Flughafen Cointrin, die Stadt Genf umfahrend, an die französisch-schweizerische Landesgrenze im Raume Bardonnex-Perly-Saint-Julien-en Genevois (Haute-Savoie) und verbindet die N 1 mit dem französischen Autobahnnetz. Auf den gleichen Zeitpunkt müssen am neuen Grenzübergang die nötigen Einrichtungen für die Grenzkontrollen bereitgestellt werden. Da der neue Grenzübergang am Schnittpunkt mehrerer Europastrassen liegt, ist mit einem bedeutenden Verkehrsaufkommen, Reisende und Waren, zu rechnen. Die Kosten für die neue Zollanlage belaufen sich auf insgesamt 23,8 Millionen Franken. Dazu kommen die Kosten für den Landerwerb und für die Infrastruktur von total 21,5 Millionen Franken, die zulasten der Nationalstrassenrechnung fallen und somit nicht Gegenstand dieser Botschaft bilden.

Angenommen – Adopté**Art. 2***Antrag der Kommission
Abs. 1, 3 und 4
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 2*

Die jährlichen Betriebskosten zulasten der Zollverwaltung werden mit rund 170 000 Franken beziffert. Man kann sich fragen, ob der Bau einer solchen Zollanlage noch vertretbar ist angesichts der Binnenmarktpläne der Gemeinschaft und der Bestrebungen zwischen der EG und den EFTA-Ländern, einen einheitlichen europäischen Wirtschaftsraum zu errichten. Die Antwort lautet eindeutig: ja! Abgesehen davon, dass die Schweiz nicht Mitglied der EG ist, bleiben den Zollorganen, selbst bei einer weiteren Annäherung an die Gemeinschaft, auch in Zukunft zahlreiche wichtige Aufgaben, die eine Kontrolle des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs weiterhin unerlässlich machen.

....
– 182 Etatstellen (für 1987
.... zuzüglich 30 neue Stellen)
–
nicht übersteigen

Aus topografischen Gründen war die Errichtung eines eigentlichen schweizerisch-französischen Gemeinschaftszollamtes nicht möglich. Jeder Staat baut deshalb seine Zollanlage auf dem eigenen Hoheitsgebiet. Dies verhindert aber nicht eine gegenseitige Abstimmung der Betriebsabläufe.

Art. 2*Proposition de la commission
Al. 1, 3 et 4
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Al. 2*

Für den Betrieb des neuen Grenzüberganges wird mit einem Personalbedarf von 55 Personen gerechnet, wobei rund 25 Beamte von anderen Zollämtern im Raume Genf nach Bardonnex versetzt werden können. Unter dem Strich verbleibt somit ein Mehrbedarf von 30 Beamten, die zusätzlich rekrutiert werden müssen. Die benötigten Stellen sollen nach zusätzlichen Abklärungen und nach Massgabe der tatsächlichen zukünftigen Verkehrsentwicklung zu gegebener Zeit angebeordert werden.

....
– 182 postes permanents (.... 1987, plus 30 nouveaux postes)

Für das zusätzliche Grenzpersonal sind übrigens neue Dienstwohnungen bereitzustellen. Eine entsprechende Botschaft wird den eidgenössischen Räten im Laufe des nächsten Jahres vorgelegt werden.

Schönenberger, Berichterstatter: Absatz 2 erfährt eine Aenderung wegen den nicht bewilligten neun Stellen für das Bundesgericht. So muss die Zahl von 191 auf 182 reduziert werden, also 182 Etatstellen (für 1987 mit Voranschlag und Nachtrag I bewilligter Bestand) sowie zuzüglich 30 statt 39 neue Stellen.

Angenommen – Adopté**Art. 3, 4***Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Es ist vielleicht interessant hinzuzufügen, dass in den kommenden Jahren die Errichtung weiterer grösserer Zollanlagen geplant ist, nämlich in Rheinfelden, Kreuzlingen, Jägermoos, St. Margrethen, Basel-St. Louis und in Tessin-Stabio. Bei der Kommissionsberatung gab das Geschäft Anlass zu verschiedenen Fragen bautechnischer Art: die Berechnung des Kubikmeterpreises, die Frage der Eignung des für die Anlage vorgesehenen Baumaterials, die Dachkonstruktion

Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

Für Annahme des Beschlussentwurfes 28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

und die Lüftung. Alle Fragen konnten zur Zufriedenheit der Fragesteller beantwortet werden.
Es stellte sich auch die Frage nach den finanziellen Auswirkungen dieser Gemeinschaftsanlage, bzw. was die Schweiz an Frankreich und umgekehrt bezahlen muss. Durch den Umstand, dass sich die beiden Länder gegenseitig die Räumlichkeiten für den Export beziehungsweise Import zur Verfügung stellen, erübrigen sich Transferzahlungen. Von Verwaltungsseite wurde betont, dass alle neuen grösseren Anlagen nur noch als Gemeinschaftszollanlagen zu erstellen seien. Es würde sogar geprüft, bei welchen grösseren, schon bestehenden Anlagen man bauliche Veränderungen vornehmen könnte, um diese Ziele zu erreichen.
Schliesslich beantragt Ihnen die einstimmige Kommission Zustimmung zu dieser Vorlage. Es kann *in globo* abgestimmt werden.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 bis 3
Titre et préambule, art. 1 à 3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 25 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

87.574

Interpellation Jelmini
Lastwagenkrieg Schweiz-Italien
Interpellanza Jelmini
Vertenza fra Svizzera e Italia in merito agli autotrasporti pesanti (guerra dei camion)
Interpellation Jelmini
Litige entre la Suisse et l'Italie au sujet des poids lourds (guerre des camions)

Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1987

Die langwierigen Verhandlungen mit den italienischen Behörden, die unsichere Situation, die sich daraus ergeben hat, und nicht zuletzt, dass die italienische Seite wiederholt mit Vergeltungsmassnahmen gedroht hat, dies alles verstärkt das Unbehagen, das sich in Wirtschaftskreisen insbesondere des Tessins breit macht, und lässt den Eindruck aufkommen, dass die Bundesbehörden die Schwierigkeit der Lage in den Grenzregionen verkennen.

Tatsächlich befinden sich verschiedene Wirtschaftszweige – nicht nur im Tessin – in ernsthaften Schwierigkeiten, z. B. die Bauwirtschaft, die den grössten Teil der Materialien aus Italien bezieht (100 Prozent der Zuschlagsstoffe und andere Baumaterialien), sowie weitere importabhängige Wirtschaftszweige, wo die Unternehmer nun gezwungen sind, Lager anzulegen zu einem Zeitpunkt, in dem man die Lagerhaltung beschränken sollte.

Ich stelle dem Bundesrat deshalb folgende Fragen:

– Findet er nicht, er sollte die einzelnen Punkte der Frage ausführlicher darlegen und sie in den grösseren Zusammenhang der internationalen Beziehungen im Transportwesen stellen?

– Weshalb wird zu solchen Verhandlungen nicht ein Delegierter der Regierung der interessierten Regionen (Kantone) beigezogen?

Testo della interpellanza del 30 settembre 1987

Il protrarsi delle trattative con le autorità della vicina Repubblica italiana e la conseguente situazione di incertezza venute a creare nonché la conferma da parte italiana della minaccia di misure di ritorsione, accentuano il disagio esistente negli ambienti economici in particolare a livello ticinese e fanno sorgere l'impressione che la gravità della situazione delle regioni di frontiera coinvolte non sia sufficientemente valutata dall'autorità federale.

E noto infatti che diversi rami dell'economia – non solo ticinese – si trovano in serie difficoltà.

Ad esempio il ramo dell'edilizia, ove la maggior parte dei materiali proviene dall'Italia (100 per cento degli inerti ed altri materiali per costruzione) ed altri rami dipendenti dall'importazione, ove gli operatori sono costretti a costituire scorte, in un momento che induce a limitarle.

Si chiede quindi al Consiglio federale:

– se non intende esplicitare meglio i termini puntuali della questione e intravederli in una visione globale delle relazioni internazionali in materia di trasporti;

– per quale motivo in questo tipo di trattative non viene inserito un delegato designato dal governo delle regioni (cantoni) interessati.

Texte de l'interpellation du 30 septembre 1987

La lenteur des négociations avec les autorités de la République italienne voisine, l'incertitude qui en résulte et la confirmation, par les autorités italiennes, qu'il existe une menace de mesures de rétorsion, tout cela ne fait qu'accroître le malaise ressenti dans les milieux économiques, notamment au Tessin, et donner l'impression que les autorités fédérales ne se rendent pas suffisamment compte de la gravité de la situation dans les régions frontalières concernées.

On sait en effet que plusieurs secteurs de l'économie – et pas seulement au Tessin – éprouvent de sérieuses difficultés. Ainsi, par exemple, dans le bâtiment, où la plus grande partie des matériaux provient d'Italie (100 pour cent des agrégats et autres matériaux de construction), et dans d'autres secteurs dépendant de l'importation, où les opérateurs sont obligés de constituer des stocks, à un moment qui incite plutôt à les limiter.

Je demande par conséquent au Conseil fédéral de dire

– s'il n'a pas l'intention de mieux préciser les divers points de la question et de les examiner globalement dans le cadre des relations internationales en matière de transports;

– pour quelle raison, dans ce genre de transactions, on ne fait pas appel à un délégué désigné par le gouvernement des régions ou des cantons intéressés.

Mitunterzeichner – Cofirmatario – Cosignatario:
Masoni

(1)

M. Jelmini: A la suite de la dénonciation de l'accord entre la Suisse et l'Italie concernant les transports triangulaires, c'est-à-dire les transports de marchandises de l'Italie à travers la Suisse vers d'autres pays européens par des véhicules immatriculés en Suisse, des pourparlers ont été entamés entre les autorités suisses et italiennes. Du côté italien, qui avait dénoncé l'accord, on demandait entre autres de pratiquer une certaine tolérance quant aux limites de poids des transports lourds en Suisse et de se rapprocher des limites en vigueur dans les Communautés européennes. Jusqu'à présent, les pourparlers n'ont abouti à aucun résultat. Le Conseil fédéral menaçait d'introduire de nouvelles limitations au trafic lourd en provenance d'Italie. Il élaborait au 1er juillet de cette année une ordonnance par laquelle on n'admettait le passage à la frontière de véhicules d'un poids supérieur à trois tonnes à demie qu'avec une autorisation faisant l'objet d'un contingentement. L'ordonnance ne fut heureusement pas mise en vigueur, l'Italie ayant fait peser la menace de mesures de rétorsion encore plus sévères. La

Autobahn-Zollanlage in Bardonnex GE. Neubau

Bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE. Construction

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.054
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	599-600
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 076

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.