

Al. 3

Les montants d'impôt inférieurs à 25 francs ne sont pas perçus.

Reichmuth, Berichterstatter: Hier geht es um den Tarif für die Gegenwartsbesteuerung bei der einjährigen Veranlagung. Den richtigen Tarif sehen Sie auf der letzten Seite des ausgeteilten Papiers.

Ich beantrage Ihnen ebenfalls Zustimmung.

Angenommen – Adopté

M. Ducret: Pardonnez-moi cette considération de base: après des travaux très considérables d'une commission de coordination, du Conseil fédéral et des différents responsables des finances cantonaux, les Chambres ont procédé à une démolition considérable dont nous avons encore entendu ce matin les derniers éclats, au point que je me demande si c'est vraiment utile de passer devant le peuple avec cette loi. Je plains ceux qui vont la défendre devant le peuple pour une raison bien simple: je ne sais pas de quoi ils vont parler. Le Conseil fédéral avait proposé un nouveau système de taxation des sociétés ainsi qu'une taxation annuelle. Ces deux propositions ont été nettoyées. Que reste-t-il? En tout cas pas de quoi faire un article de journal ni une propagande électorale pour ou contre. Bien au contraire, comme le suggèrent très intelligemment nos voisins d'arrière-droite, bien qu'ils soient à gauche. (*Hilarité*)

Dans ce que nous avons fait, il y a des erreurs politiques – c'est clair – mais aussi des erreurs matérielles. Par exemple: si nous passons à la taxation annuelle *postnumerando*, les cantons taxeront en début de période et la Confédération en fin de période, selon que vous changez de canton pendant cette période. C'est un «chenil», comme disent les Vaudois, qui n'a pas de mesure. Heureusement, les fonctionnaires veillent. J'ai été averti par la Conférence romande des directeurs des finances qu'il y avait des choses fausses dans ce que nous avons voté jusqu'à présent. Je vous rassure, ce sont des erreurs matérielles et non de grands principes. Il ne s'agit pas de remettre en cause ce qui a été voté, que je l'approuve ou non. Il s'agit d'erreurs matérielles, notamment en ce qui concerne le rattachement personnel lorsqu'on change de canton. Il faut au moins que ce soit la même administration qui traite l'impôt fédéral et l'impôt cantonal. Avec ce que nous avons voté, c'est l'administration de l'ancien canton qui traiterait au niveau cantonal et l'administration du nouveau canton qui traiterait sur le plan fédéral. Vous allez demander aux contribuables de faire deux déclarations. Ce n'est pas possible! Il y a deux solutions en ce qui concerne cet article: on change ou la loi fédérale ou la loi cantonale. L'Administration fédérale souhaite plutôt changer la loi d'harmonisation intercantonale. Mais ces articles n'étaient pas dans les divergences. Or, nos conseils ne peuvent rien modifier aujourd'hui. Il faut que la commission du Conseil des Etats soit réunie sous la présidence de M. Reichmuth. Nous en avons parlé, il est d'accord. Il faudrait que nous nous réunissions la semaine prochaine de façon à permettre à la commission du Conseil national de se réunir à son tour pour apporter ces corrections techniques. Pour cela, il faut que nous donnions aujourd'hui mission au président de la commission de convoquer les membres.

Il y aura un deuxième point à discuter: vous avez vu qu'on a ajouté aujourd'hui toute une série d'articles dans la loi d'harmonisation au sujet de la taxation annuelle – l'accident est aussi arrivé avec ce transfert. Si on avait choisi la formule directe de taxer annuellement *postnumerando*, tous ces problèmes auraient disparu. Cela étant, on a oublié qu'il y avait des possibilités de taxation intermédiaire lorsqu'il y a une modification dans la péréquation internationale ou intercantonale. Il faut absolument que l'on réintroduise cette faculté.

C'est la raison pour laquelle il faudra revoir en commission l'article 212, lettres h et i, puis supprimer l'article 25, l'article 74, lettre g, et l'article 18, alinéa 3. Je ne vous en dis pas plus parce que vous ne les avez pas sous les yeux. Ce n'est vraiment que de la pure technique. Mais cela vous montre que lorsque les conseils, comme on l'a fait ce matin, apportent de

grands changements en séance sans nous prévenir, sans nous donner de papiers ni l'avis de l'administration, on finit par voter des lois inapplicables, alors que les juristes de ce conseil prennent garde à surveiller ce que nous faisons, puisqu'ils sentent que nous préférons le désordre à l'ordre. Cela m'étonne d'ailleurs qu'un conseil aussi ordonné, avec la majorité suisse alémanique, puisse en arriver au désordre. Si encore c'était des «Welches», on pourrait le craindre, mais cela n'est pas le cas dans la majorité.

Monsieur le président, j'aimerais que cette assemblée sollicite aimablement M. Reichmuth pour qu'il convoque la commission afin de modifier ces articles qui sont inapplicables.

Reichmuth, Berichterstatter: Wir haben das in den letzten Tagen besprochen, und ich bin selbstverständlich immer bereit mitzuhaltten, wenn sich noch etwas verbessern lässt, auch wenn hier gewisse Formvorschriften beachtet werden müssen. In diesem Sinne bin ich einverstanden, dass wir nächste Woche eine Kommissionssitzung einberufen. Ich wäre dankbar, wenn die Vorschläge von Herrn Ducret bereits mit einem Kommentar der Verwaltung und des Bundesrates versehen wären, damit wir auch die Stimme des Bundesrates in Betracht ziehen könnten.

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.578

Interpellation Onken
Vereinfachung des Güterverkehrs
und Zollhofplanung
Simplification du trafic-marchandises
et planification des emplacements
douaniers

Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1990

Europaweit werden die Grenzen durchlässiger: Administrative Hindernisse entfallen, bürokratische Abfertigungsverfahren werden Zug um Zug vereinfacht, Verzollungsformalitäten lassen sich zunehmend erleichtern und beschleunigen. Die EG will beim Güterverkehr in absehbarer Zeit von der allgemeinen Grenzkontrolle generell auf Stichproben umstellen.

Auf diese Entwicklung muss auch die Schweiz reagieren, will sie nicht ins Hintertreffen geraten. Die weitgehende Harmonisierung der Kontrollen und Formalitäten ist unerlässlich. Ein bilaterales Abkommen zwischen der Schweiz und der EG steht vor der Ratifizierung; es sieht ebenfalls Stichprobenkontrollen vor. Der EWR wird möglicherweise weitere Fortschritte bringen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die schweizerische Zollhofplanung der neuesten Entwicklung bereits in ausreichendem Masse Rechnung trägt. Verschiedene Grossprojekte nähern die Vermutung, dass man noch in Vorstellungen befangen ist, die bald einmal überholt sein könnten. Ich frage deshalb den Bundesrat:

1. Wie werden sich die schon heute geplanten und die in naher Zukunft zu erwartenden Vereinfachungen auf die Zollabfertigung und damit den Raumbedarf der Zollanlagen (Parkplätze, Stauraum usw.) auswirken?

2. Lassen sich verschiedene Zollhofprojekte nicht erheblich redimensionieren bzw. ist es angesichts der zu erwartenden Entwicklung und ihrer Unwägbarkeiten nicht angezeigt, mit bescheidenen Ausbauschritten zu beginnen?

3. Legen nicht auch andere Möglichkeiten der Zollabfertigung (rückwärtige Verzollungszentren, Abfertigung am Zielort u.a.) eine Revision der Planungsgrundlagen sowie eine Überprüfung bestehender Projekte nahe?

4. Wie kann in Zukunft die kantonale, regionale (auch grenzüberschreitende) und kommunale Information und Mitsprache bei der Projektierung von Zollanlagen verbessert werden?

Texte de l'interpellation du 19 juin 1990

Dans toute l'Europe, les frontières deviennent de plus en plus perméables: on assiste à la levée des barrières administratives ainsi qu'à une simplification et à une accélération croissantes des procédures de dédouanement et des formalités douanières. En ce qui concerne le trafic des marchandises, la CE compte passer, dans un proche avenir, du contrôle général à la frontière aux contrôles par sondage.

Face à cette évolution, la Suisse a, elle aussi, intérêt à réagir si elle ne veut pas rester à la traîne. Il est indispensable que les contrôles et formalités soient harmonisés dans une large mesure. Un accord bilatéral entre la Suisse et la CE est en voie de ratification; il prévoit également l'introduction des contrôles par sondage. En outre, il n'est pas impossible que la création de l'EEE entraîne de nouveaux progrès.

Dans ces circonstances, il faut se demander si la planification suisse en matière d'emplacements douaniers tient suffisamment compte de l'évolution récente. Différents projets de grande envergure donnent à penser qu'on se fonde encore sur des conceptions qui pourraient bien se révéler dépassées sous peu. C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Quels effets les simplifications déjà planifiées ou prévisibles à brève échéance auront-elles sur les contrôles douaniers? Les besoins en superficie des installations douanières (parkings, zones d'attente, etc.) resteront-ils les mêmes?
2. N'y aurait-il pas moyen de redimensionner sensiblement divers projets portant sur des emplacements douaniers; en d'autres termes, n'est-il pas indiqué, vu l'évolution qui se dessine et les impondérables qui y sont liés, de se contenter, pour le moment, de projets d'agrandissement modestes?
3. Au vu des autres possibilités de dédouanement (centres de dédouanement en retrait, dédouanement au lieu de destination, etc.), une révision des bases de planification et un réexamen des projets actuels ne se justifieraient-ils pas?
4. En cas de projets portant sur des emplacements douaniers, comment pourra-t-on, à l'avenir, apporter des améliorations au niveau de l'information et de la consultation sur les plans cantonal, régional (voire transfrontalier) et communal?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bühler, Jaggi, Jelmini, Meier Josi, Piller, Seiler, Simmen, Uhlmann, Weber (9)

Onken: Die Schlagbäume fallen – langsam, aber unwiderruflich. Europaweit werden die Grenzen durchlässiger. Binnenmarkt heisst zolltechnisch: Das Vorschriftenestrüpp wird ausgelichtet, bürokratische Abfertungsverfahren werden nachhaltig vereinfacht, Verzollungsformalitäten erheblich beschleunigt. Grenzkontrollen sollen ganz entfallen oder aber auf gezielte Stichproben reduziert werden. Entbürokratisierung ist angesagt. Auch wenn es nicht von heute auf morgen geht, selbst wenn noch manches Verfahren dereguliert und manches Formular eingestampft werden muss, bis das Ziel erreicht ist: der Prozess jedenfalls läuft, und er ist nicht mehr rückgängig zu machen.

Die Schweiz wird sich dem nicht entziehen können. Ueber die EWR-Verhandlungen sucht sie ja unmittelbaren Anschluss an diesen grenzfreien, kontinentalen Markt, und noch beim verstocktesten Alleingang käme sie nicht darum herum, ihre Zollbarrieren und administrativen Hindernisse ebenfalls schleunigst abzubauen, um nicht als ein sperriger, mobilitätshemmender Block wirtschaftlich ins Abseits gedrängt zu werden oder sogar schmerzliche Retorsionen hinnehmen zu müssen. In diese Richtung zielt denn auch ein bilaterales, paraphiertes Abkommen zwischen der EWG und der Eidgenossenschaft über die Erleichterung der Kontrollen im Güterverkehr.

Ich bin mir freilich doch nicht sicher, Herr Bundesrat, ob die Schweizer Zollbehörden die Zeichen der Zeit tatsächlich erkannt haben, oder ob sie nicht vielleicht noch immer in einem Dornröschenschlaf versunken sind, aus dem es einmal ein jähes Erwachen geben könnte. Den versammelten Botschaftern

hat man kürzlich noch die Notwendigkeit der Grenzzäune demonstriert. Das Corps diplomatique durfte das Gitter besichtigen, das die Nachbarstädte Kreuzlingen und Konstanz trennt, durfte sich von seiner «Auffangfunktion» überzeugen lassen; fürwahr alles andere als ein Fanal der Oeffnung!

Auch die Zollhofplanung in unserem Land, auf die ich ja mit meiner Interpellation besonders abhebe, bietet genügend Hinweise darauf, dass zwar vielleicht – doch offenbar nur zögernd – das Umdenken begonnen hat, sicher aber noch nicht das Umhandeln. Es würde mich schon wundern, wenn auch nur mit verschiedenen Szenarien, ausgerichtet auf die verschiedenen europäischen Optionen, die wir haben, gearbeitet würde. Noch nie jedenfalls habe ich bis anhin von verschiedenen Modellen, unterschiedlichen Prognosen oder gar differenzierten Projektierungen gehört. Vielleicht gibt es sie – ich will es nicht ausschliessen –, nach aussen hin aber präsentiert die Oberzolldirektion eine scheinbar unverrückbare, nach meinem Dafürhalten recht grossspürige und wachstumsorientierte Planung. Als ob nichts geschehen wäre, sind rings um unser Land neue Zollhöfe geplant oder sollen bestehende grosszügig erweitert werden.

Viele dieser Projekte sind ihrer Lage, vor allem aber ihren Dimensionen wegen heftig umstritten. Ob nun in Diepoldsau eine neue Ueberdachung von sage und schreibe 540 m² vorgesehen ist oder ob in Kreuzlingen im Tägermoos eine neue Zollanlage von immerhin 10 ha entstehen soll – sämtliche dieser Planungen sind des gleichen Geistes Kind. Und dieser Geist sagt: Der Verkehr rollt auf der Strasse heran, wir müssen ihn doch abnehmen. Er sagt: Der Güterverkehr auf der Strasse nimmt zu; wir müssen doch diese Prognosen fortschreiben, so wie die Energieverbrauchsprognosen einfach immer fortgeschrieben worden sind: steil und stetig.

Dieser Geist der Planung – ich überspitze jetzt ein wenig, das gebe ich zu – kennt nur Zuwachsraten und Kapazitätserweiterungen, er sieht nur Parkflächen und Stauräume. Woran er aber nicht denkt oder zumindest zu wenig denkt, ist, dass viele dieser Transporte von der Strasse auf die Schiene verlagert werden müssen und dass deshalb die Zollhofplanung sehr wohl, sehr ausgeprägt sogar, mit Verkehrspolitik zu tun hat. Ja, dass sie eigentlich konsequent dem übergeordneten Ziel unterstellt werden müsste, wonach der Güterverkehr, namentlich der internationale Fernverkehr, von der Strasse auf die Bahn gebracht werden muss, und zwar nicht nur zwischen Basel und Chiasso, nicht nur im alpenquerenden Transitverkehr, sondern überall, wo er über unsere Grenzen quillt.

Ich will damit sagen: Zollhöfe sollen zwar keine Nadelöhre sein, aber auch keine Einfallstore, keine geöffneten Schleusen. Bei einigen Projekten, sehr geehrter Herr Bundesrat, läuft es genau darauf hinaus. Man zieht den Schwerverkehr förmlich an. Man erzeugt mehr Verkehr, indem man die Raumkapazitäten und die Infrastruktur einfach grosszügig erweitert.

Gegen massvolle Projekte, die dem Regionalverkehr dienen, wird sich niemand wehren. Was ausgewiesen, was belegt, was unvermeidlich ist, ist auch unbestritten. Wenn aber schon die engere Region, wie dies vielfach geschieht, mit einem willkürlichen Radius von 100 km versehen wird, dann beginnt natürlich der Widerstand, und zu Recht. Denn dann wird, um beim Beispiel Kreuzlingen zu bleiben, das ich besonders gut kenne, alles bis hin nach Zürich, Baden, Brugg, alles bis tief ins schweizerische Mittelland und weit in den süddeutschen Raum hinein zu diesem Rayon geschlagen. Und dann bekommt man auch das, was man je nachdem sucht oder befürchtet: nämlich mehr Verkehr.

Und dabei bliebe doch auch ohne diesen Zusatzverkehr viel zu tun! Wir müssen die Abwicklungen beschleunigen und die Formalitäten abbauen. Der Schweizer Zoll ist gewiss leistungsfähig und konzilient, aber er ist auch von pflichtbewusster Exaktheit, und er kontrolliert recht penibel. Dabei müssten wir eigentlich Pioniere sein im Vereinfachen und Erleichtern, in den speditiven Dienstleistungen, im Ausmerzen umständlicher Verfahren und überflüssiger Vorschriften. Wir müssen alles daran setzen, die Wartezeiten abzubauen, statt die Parkplätze zu erweitern. Wir müssen durchlässiger werden, statt die Stauräume auszubauen.

Darüber hinaus müssen wir für die Grenzwächter und die Zoll-

beamten von morgen ein neues berufliches Leitbild entwickeln, ihnen ein neues und anderes Selbstverständnis geben. Ihr Beruf wird sich nämlich ändern. Gewisse traditionelle Aufgaben entfallen, neue Herausforderungen stellen sich, auch in der Abwicklung des Güterverkehrs. Ich möchte ein modernes, zukunftsgerichtetes Berufsbild, auch eine angepasste Ausbildung. Ich möchte gute Arbeitsplätze für diese Beamten, die einen notwendigen öffentlichen Dienst versehen, den ich anerkenne.

Nur, das alles hat nichts mit den grossen, zu breitspurig geplanten Anlagen zu tun, die eben noch teilweise unter ganz anderen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen geplant worden sind. Es ist viel zu vieles in Bewegung geraten um uns herum in Europa, aber auch im eigenen Land, als dass wir hier nicht umgehend gewisse Kurskorrekturen und Projektanpassungen, lies Redimensionierungen, möglich machen müssten. Sie sind geboten!

Ich hoffe, Herr Bundesrat, dass Ihre Antworten auf meine Fragen, die ja in sich selber klar sind und keiner zusätzlichen Erläuterungen bedürfen, deutlich machen werden, dass die hier skizzierte Neuorientierung von der Eidgenössischen Zollverwaltung erkannt und in Angriff genommen worden ist und dass sie überall konkrete Auswirkungen zeitigen wird, namentlich aber dort, wo zu gross geratene Projekte schon heute erbittert bekämpft werden. Denn dieser Widerstand, so ist zu befürchten, wird im Lichte dieser Entwicklung nur noch zunehmen.

Bundesrat Stich: Die Integrationspolitik des Bundesrates und die laufenden Verhandlungen der Uruguay-Runde des Gatt bilden zurzeit die wichtigsten Grundlagen für die Aufgabenplanung der Eidgenössischen Zollverwaltung. In der Integrationspolitik strebt der Bundesrat die Teilnahme an der Bildung des Europäischen Wirtschaftsraumes an. Mit Beschluss vom 18. Juni 1990 hat er die schweizerischen Verhandlungsziele festgelegt, welche unter anderem die grösstmögliche Verwirklichung des freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs zwischen der Schweiz, den anderen Efta-Ländern und der EG vorsehen.

Beabsichtigt ist die Schaffung binnenmarktähnlicher Verhältnisse zwischen der EG und den Efta-Ländern. Im Warenverkehr geht es unter anderem darum, ein substantiell verbessertes Freihandelssystem zu erreichen, welches zum Beispiel die technischen Handelshemmnisse beseitigt, gestraffte Ursprungsregeln enthält und bei den Zollverfahren die heutigen Kontrollen und Formalitäten weiter vereinfacht.

Nicht angestrebt wird eine Zollunion oder eine generelle Steuerharmonisierung. Dies bedeutet, dass einerseits unsere bisherige Aussenwirtschaftspolitik gegenüber Ländern ausserhalb des EWR weitergeführt werden wird und andererseits die physischen Grenzen und damit die Grenzkontrollen zwischen der Schweiz und den andern EWR-Ländern grundsätzlich bestehen bleiben. Daraus ergibt sich, dass die Aufgaben der Eidgenössischen Zollverwaltung auch nach einer weitgehenden Realisierung des EWR und nach Abschluss der Uruguay-Runde keine grundlegenden Veränderungen erfahren werden. Die Anpassungen in einzelnen Bereichen dürften gesamthaft von recht kleiner Bedeutung sein. Da noch nicht alle Verhandlungsgegenstände bekannt sind und der konkrete Ausgang der Verhandlungen weitgehend unbestimmt ist, könnten darüber zurzeit lediglich hypothetische Aussagen gemacht werden. Darauf soll aus naheliegenden Gründen verzichtet werden.

Am 20. Dezember 1989 wurde zwischen der Schweiz und der EG ein Abkommen über Erleichterungen der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr paraphiert. Es soll demnächst den eidgenössischen Räten zur Genehmigung vorgelegt werden und unabhängig von den laufenden EWR-Verhandlungen voraussichtlich auf den 1. Juli 1991 in Rechtskraft treten. Wesentliche Impulse zu diesem Abkommen stammen von den schweizerischen Behörden. Die verschiedenen vereinbarten Erleichterungen wie das Prinzip der Stichprobenkontrollen, die Einführung vereinfachter Abfertigungsverfahren, die elektronische Datenverarbeitung sowie die Zusammenlegung von Kontrollen und Formalitäten an einem Ort entsprechen voll-

ständig den Vorstellungen und, soweit die nationalen Bestimmungen es bisher zulassen, auch der langjährigen Praxis der Eidgenössischen Zollverwaltung.

Zu den einzelnen Fragen des Herrn Interpellanten nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Die Annahmen für die gegenwärtig geplanten Zollanlagen gehen von einem sinkenden materiellen Grenzbehandlungsbedarf, von weiter vereinfachten Verfahren und von einem deutlich gesteigerten Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung aus. Unter der Voraussetzung eines gleichbleibenden Abfertigungsvolumens führt dies gegenüber früher grundsätzlich zu einem geringeren Raumbedarf. Diese günstige Entwicklung dürfte auf mittlere Frist an verschiedenen Grenzübergängen durch ein starkes Wachstum der Warenverkehrsströme kompensiert und teilweise sogar ins Gegenteil umgewandelt werden. Der Bundesrat geht von der selbstverständlichen Voraussetzung aus, dass die Kapazität neuer Zollanlagen den prognostizierten Verkehrsmengen zu genügen hat. Einrichtungen des Zolls sollen auf neuen, leistungsfähigen und kostspieligen Strassenverbindungen nicht zu hemmenden Nadelöhren werden.

2. Alle gegenwärtig geplanten Zollanlagen basieren auf den erwähnten Grundlagen, insbesondere auch die Projekte in Kreuzlingen und St. Margrethen. Unsicherheiten über zukünftige Entwicklungen wird mit zurückhaltenden Bedarfsschätzungen für die erste Zeit nach der Inbetriebnahme und der Ausscheidung von noch nicht überbauten Reservflächen begegnet.

3. Im Rahmen der erwähnten neuen Verfahren wird die Eidgenössische Zollverwaltung die Zollabfertigung in rückwärtigen Zentren sowie am Bestimmungsort und am Abgangsort einer Ware vermehrt fördern. Die in zahlreichen Gesetzen geforderte Zollsicherheit in weitem Sinne, das heisst die zuverlässige Erhebung von Abgaben aller Art, Bewirtschaftung von Kontingenten, Durchsetzung von Ausfuhr- und Einfuhrverboten usw., aber auch die besonderen Wirtschaftsstrukturen der Schweiz dürften diesen Bemühungen gewisse Grenzen setzen. Aus heutiger Sicht führen die geplanten neuen Verfahren nicht zu einer Ueberarbeitung bestehender Planungsgrundlagen.

4. Zollämter bei Strassengrenzübergängen werden, wenn immer möglich, als Gemeinschaftszollanlagen erstellt, in welchen die ausländische und die schweizerische Zollabfertigung zusammengelegt sind. Dies ist auch bei den Projekten Kreuzlingen und St. Margrethen der Fall. Den vertraglichen Rahmen bilden die Abkommen über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung in Verkehrsmitteln während der Fahrt, welche die Schweiz mit ihren vier Nachbarländern in den sechziger Jahren abgeschlossen hat.

Verantwortlich für die Planung und Ausführung der Projekte sind die nationalen Behörden des Gebietsstaates. Sie haben die Bedürfnisse der Grenzbehörden des Nachbarstaates zu berücksichtigen. Ist die Schweiz Gebietsstaat, werden die Zollanlagen in enger und frühzeitig eingeleiteter Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Bundes- und Kantonsbehörden realisiert. Dies ergibt sich aus der zwingenden Notwendigkeit, Strassen- und Zollobbauten zu koordinieren. So erfolgt in der Regel die Sicherung des für Strassenbau und Zollanlagen notwendigen Baulandes durch den Kanton in einem früheren Zeitpunkt.

Dadurch und durch die Auflagen des generellen Vorprojektes über die Linienführung der grenzüberschreitenden Strasse und der dazugehörigen Zollanlage werden die regionalen und kommunalen Behörden frühzeitig über die Bauvorhaben informiert.

Im Projekt für den künftigen Grenzübergang in Kreuzlingen wurde unter Federführung der kantonalen Instanzen und unter Mitwirkung der beteiligten Bundesämter bereits während der Vorplanung und damit noch vor den gesetzlich vorgeschriebenen Auflagen im Bewilligungsverfahren ausführlich informiert. Vorgebrachte Anliegen werden soweit wie möglich berücksichtigt. Die direkt betroffenen Gemeinden Kreuzlingen, Tägerwilen und Konstanz sollen auch in der Jury des geplanten Architekturwettbewerbs vertreten sein.

Der Bundesrat erachtet das dargestellte Vorgehen, das der allgemeinen Praxis entspricht, als zweckmässig und beabsichtigt, daran festzuhalten. Wir schlafen also nicht den Dornröschenschlaf, sondern die Zollverwaltung und das Finanzdepartement sind immer sehr, sehr realistisch.

Onken: Ich danke Herrn Bundesrat Stich für die sachliche und ausführliche Antwort auf diese Interpellation. Ich möchte aber doch auf einige Argumente eingehen und beantrage deshalb eine kurze Diskussion.

Präsident: Sie haben den Antrag gehört und sind damit einverstanden.

Onken: Herr Bundesrat, Ihre Antwort enthält wenig Zeichen der Hoffnung und wenig Signale des Umdenkens, das ich mir gewünscht habe. Man muss schon ganz genau hinhören, um ein bisschen Hoffnung schöpfen zu können. Aber wie gesagt, ich glaube, dass man teilweise noch immer von falschen Voraussetzungen ausgeht.

1. Eine erste falsche Voraussetzung: Sie haben ausgeführt, dass die Aufgaben der Eidgenössischen Zollverwaltung auch in Zukunft keine grundlegende Aenderung erfahren würden. Ich halte das nicht für richtig, und ich glaube, dass es besser ist, sich rechtzeitig umzustellen. Wenn beispielsweise in dem von Ihnen ebenfalls zitierten Abkommen in Artikel 4 steht, dass die Kontrollen in Zukunft ausser in ordnungsgemäss begründeten Fällen – also in Ausnahmefällen – in Form von Stichproben erfolgen werden, dann ist das gegenüber heute schon eine ganz erhebliche Aenderung, die sich entsprechend auswirken wird, und es wird natürlich nicht die einzige bleiben.

2. Sie sagen, es sei keine Zollunion und auch keine Steuerharmonisierung angestrebt. Das ist zwar im Grundsatz richtig. Wir sind auch noch weit weg davon, aber wir sind immerhin auf dem Weg dazu. Wir sind auf dem Weg zu Angleichungen, zu Harmonisierungen, zu Vereinfachungen. Wenn ich nur daran denke, dass auch der Ständerat selbst mit der Mehrwertsteuervorlage gewisse Weichen gestellt hat, die in dieser Richtung zielen, dann muss man doch erkennen, wohin der Hase läuft. Dass Sie persönlich davon nicht begeistert sind, Herr Bundesrat, das ist bekannt.

3. Ich glaube, dass die Zollverwaltung auch immer noch ziemlich wachstumsgläubig ist. Sie nimmt diese Prognosen, diese Zahlen als unabänderlich hin. Sie stützt sich teilweise auf Gutachten, die auf einem Gerüst von falschen oder mittlerweile zumindest veränderten Prämissen beruhen und die gerade nicht das einbeziehen und einbezogen haben, was Sie selber bereits signalisiert haben, nämlich, dass es Vereinfachungen und Beschleunigungen geben wird, dass man rückwärtige Verzollungszentren fördern will, dass auch die Abfertigung am Ziel- oder Quellort in Zukunft ermöglicht werden soll. Alle diese Möglichkeiten – auch die Verlängerung der Abfertigungszeiten wollen wir nicht ausnehmen – verändern natürlich die Voraussetzungen für diese Verkehrsprognosen und sollten vermehrt berücksichtigt werden.

4. Die Eidgenössische Zollverwaltung sollte vielleicht doch auch einmal das Abstimmungsergebnis vom letzten Sonntag genau unter die Lupe nehmen, denn die knappe Ablehnung des Strassenverkehrsgesetzes zeigt, wie hochsensibilisiert – um nicht zu sagen: alarmiert – die Bevölkerung ist, die zwar den Strassentransport akzeptiert – er ist ja auch notwendig –, die aber auch deutlich gemacht hat, dass es ein Mehr nicht ohne weiteres leiden kann. In den betroffenen Regionen ist es sogar heute schon ein ganz kategorisches Nein. Es ist Ihnen ja auch aus meiner Region eine Petition mit über 10 000 Unterschriften unterbreitet worden. Diese spiegelt die Besorgnis und die Betroffenheit der Bevölkerung, und ich bitte doch darum, dass man sie zum Nennwert nimmt, bevor die gleichen Leute aus Verzweiflung auf die Barrikaden steigen.

In diesem Sinne, Herr Bundesrat, hoffe ich – und gewisse Passagen in Ihrer Interpellationsantwort berechtigen, glaube ich, auch zu dieser Zuversicht –, dass nun erstens einmal Innovationen verwirklicht werden, Innovationen in der Abwicklung, in der Zollabfertigung, und dass die Schweiz da pionierhaft vorne mithält und nicht hinterherhinkt.

Ich hoffe zweitens, dass – überall, wo das in den Einflussbereich des Zolls fällt, und das ist an vielen Orten der Fall – auch durch die Zollverwaltung dem kombinierten Verkehr und der Verlagerung auf die Schiene der Vorzug gegeben wird und man den Schwerverkehr, namentlich den internationalen Schwerverkehr, eher eindämmt, als dass man ihn noch anzieht, dass man also die ganze Planung nochmals prüft, überdenkt und redimensioniert – überall dort, wo das möglich ist. Heute ist das noch – der veränderten Voraussetzungen wegen – ohne Gesichtverlust machbar. Und ich erwarte, dass man selbst die verkleinerten Projekte dann auch noch sinnvoll etappiert.

Ich hoffe, dass in diesem Sinne ein Brückenschlag, ein Konsens und möglicherweise sogar eine Zusammenarbeit möglich sind.

Bundesrat Stich: Herr Ständerat Onken hat gesagt, ich solle die Sache im Zeichen der Hoffnung ansehen. Das ist an sich sehr gut, wenn man das tut. Aber es ist vielleicht ähnlich, wie wenn ich in den Ständerat käme im Zeichen der Hoffnung, dann würde ich den Ständerat zur falschen Zeit in der – gehalten! – Illusion wieder verlassen. Hier ist es vielleicht ganz ähnlich. Deshalb habe ich ihn auch darauf hingewiesen, dass wir realistisch sind.

Zur Frage der Abfertigung mit Stichproben: Da dürfen Sie sich keine Illusionen machen. Denken Sie daran, wie viele Autos heute im Personenverkehr über die Grenze kommen, und schauen Sie einmal, wieviel wir vom Zoll heute tatsächlich noch kontrollieren können. Das kann nur noch um sehr beschränkte Stichproben gehen.

Ähnlich ist es natürlich im Güterverkehr. Das ist auch heute schon die Praxis. Wir können doch heute nicht mehr jede Sendung im Detail kontrollieren. Das ist nicht möglich. Deshalb haben wir das schon einkalkuliert.

Ich kann Ihnen nur versichern: Wir nehmen auch diese Petition mit diesen 10 000, 12 000 Unterschriften tatsächlich ernst; wir machen diese Zollanlage im ersten Ausbau nur so gross, wie es zwingend notwendig ist. Aber die Reserve für die Erweiterung müssen wir eben trotz allem vorsehen. So realistisch ist man im Finanzdepartement.

89.595

Motion Rüesch

Eidgenössische Versicherungskasse und Kaderpolitik

Caisse fédérale d'assurance et politique d'engagement de cadres

Wortlaut der Motion vom 19. September 1989

Der Bund bekundet zunehmend Schwierigkeiten, um Kaderstellen mit gut qualifiziertem Personal zu besetzen. Den PTT-Betrieben fehlen – laut Geschäftsbericht 1988 – über 80 Ingenieure HTL im Fernmeldebereich. Die Anstellung von jungen Instrukteuren für die Armee scheitert am Einkauf in die Eidgenössische Versicherungskasse. Ganz zu schweigen vom Uebertritt von 45- bis 50jährigen Spitzenkräften aus der Privatwirtschaft in die Bundesverwaltung, der durch die neue Einkaufsregelung enorm erschwert wird. Daran vermag auch das vom Bundesrat in Aussicht gestellte neue Freizügigkeitsabkommen im öffentlichen Sektor wenig zu ändern. Die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte hat festgestellt, dass die Einkaufssummen neu in den Bundesdienst Eintretender zu einem «überdimensionierten Anstellungskriterium» geworden sind.

Der Bundesrat wird beauftragt, die kassenrechtlichen Barrieren zu beseitigen, welche die Stellung des Bundes bei der Rekrutierung von Kadern erschweren. Zu diesem Zweck ist der

Interpellation Onken Vereinfachung des Güterverkehrs und Zollhofplanung
Interpellation Onken Simplification du trafic-marchandises et planification des emplacements douaniers

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.578
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	736-739
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 219