

d'ensemble, ventilé, des commandes passées ces cinq dernières années par la Confédération. A la demande de la Commission fédérale des achats, le Département des finances examine actuellement la possibilité de mettre sur pied une statistique centrale des acquisitions.

2. Les commandes passées par la Confédération sont adjugées sur la base de l'ordonnance du Conseil fédéral du 8 décembre 1975 sur les achats. Conformément à la Convention de l'AELE, les services d'achat sont en outre tenus de veiller à ce que les offres émanant des pays membres ne fassent pas l'objet d'un traitement discriminatoire. Au reste, le Conseil fédéral rappelle sa réponse du 18 janvier 1978 à l'interpellation du conseiller national Ziegler-Soleure, où il relevait que, tout en respectant le principe de la libre concurrence, l'ordonnance sur les achats réserve une marge de manœuvre suffisante pour que les fournisseurs puissent être choisis dans les différentes régions du pays. Il est donc possible, dans les limites prévues par l'ordonnance, d'aider quelque peu les régions économiquement défavorisées en invitant plus largement encore à faire des offres les entreprises qui y sont établies et qui répondent aux exigences.

3. En outre, il y a lieu de renvoyer au rapport du 16 août 1978, de la Commission de gestion du Conseil national, sur les adjudications et les commandes, notamment aux constatations qu'il contient et aux recommandations qui y sont faites de répartir les commandes entre les diverses régions du pays. Le Conseil fédéral devra présenter un rapport spécial pour donner suite au postulat transmis à ce sujet.

Einfache Anfrage Dirren

vom 19. Juni 1979 (79.719)

Zollrückerstattung für Dieselöl

Remboursement des droits sur le diesel

Die Eidgenössische Oberzolldirektion hat am 1. Januar 1974 Vorschriften betreffend die Zollrückerstattung für Dieselöl an Industrie, Gewerbe und vom Bund konzessionierte Verkehrsbetriebe erlassen. In Artikel 2 und 3 sind die Verwendungszwecke mit und ohne Zollbegünstigung festgehalten.

So stehen beispielsweise in Artikel 2 Schneeschleudern, Baumaschinen usw. unter den Begünstigten, während in Artikel 3 Lastwagen, diverse Baufahrzeuge, Fahrzeuge zum Stossen von Schneepflügen, Mehrzweckfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge, Traktoren usw. unter den Nichtbegünstigten figurieren. Zum grossen Erstaunen werden ebenfalls Schüler- und Arbeitertransporte von den begünstigten Transporten ausgeschlossen. Diese Liste muss unbedingt bereinigt werden.

Was aber meiner Ansicht nach ebenfalls geprüft werden muss, ist die Aufnahme der Helikopter in die Begünstigtenliste. Der Helikopter ist vor allem in unwegsamen Berggebieten ein nicht mehr wegzudenkendes, flexibel einsetzbares Transportmittel geworden. Nebst dem Personenrettungsdienst wird dieses Transportmittel sehr oft auch für Bauarbeiten in entsprechenden Höhenlagen oder unwegsamen Geländen eingesetzt und leistet dadurch unersetzliche, kostensparende Dienste.

Eine Zollrückerstattung für obenerwähnte Transporte würde sich direkt auf den Preis der Helikopterflugstunde auswirken und dadurch privaten und öffentlichen Auftraggebern zum Vorteil gelangen. Die Führung der Verbrauchskontrolle sowie die Feststellung der Fahrleistung und der Betriebsstunden sollte hier nicht mehr Schwierigkeiten bieten als anderswo.

Ich frage daher den Bundesrat an, ob er bereit ist,

1. den zweiten Abschnitt der besagten Vorschriften zu revidieren,
2. die Helikoptertransporte für obenerwähnte Einsätze neu in diese Liste aufzunehmen?

Antwort des Bundesrates vom 12. September 1979

Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) kann nach Artikel 18 des Zollgesetzes (SR 631.0) die unterschiedliche Zollbehandlung für Treibstoffe je nach dem Verwendungszweck gestatten, sofern das wirtschaftliche Interesse des Landes es erfordert. Die entsprechenden Zollbegünstigungen sind in der Revers-Verordnung des EFD vom 4. November 1970 (SR 631.146.31) enthalten. Die in den Vorschriften der Oberzolldirektion vom 1. Januar 1974 aufgenommenen Zollbegünstigungen für Treibstoffe decken sich mit denjenigen der Revers-Verordnung.

Nach der Revers-Verordnung sind Treibstoffe für Strassenfahrzeuge nur dann zollbegünstigt, wenn sie von öffentlichen Verkehrsunternehmen für fahrplanmässige Kursfahrten verwendet werden. Diese Zollbegünstigung wurde den konzessionierten Transportunternehmen bereits 1925 zugestanden, da sie im Interesse der Allgemeinheit Verpflichtungen übernehmen müssen, die hohe finanzielle Belastungen nach sich ziehen. Ferner wird seit 1920 Dieselöl für den Antrieb von stationären Motoren, Baumaschinen und dergleichen zu einem begünstigten Ansatz verzollt.

Begehren um Zollbegünstigungen oder Befreiung vom Zollzuschlag auf Treibstoffen zum Antrieb von Fahrzeugen wurden von den verschiedensten Kreisen immer wieder gestellt. Die eidgenössischen Räte selbst haben bei der Einführung in den Jahren 1965 und 1972 die Möglichkeit und die Notwendigkeit der Befreiung vom Zollzuschlag für einzelne Verbrauchergruppen geprüft. Sie kamen stets zum Schluss, dass von einer Ausdehnung der Begünstigung abzusehen sei.

Ein Entgegenkommen im Sinne der Anfrage käme einer Missachtung des eindeutigen Willens des Gesetzgebers gleich und würde zudem Anschlussbegehren weiterer Kreise nach sich ziehen, denen ebenfalls stattgegeben werden müsste. Neben geringeren Einnahmen für den Bund und den Nationalstrassenbau wäre auch der unumgängliche administrative Aufwand für die Kontrolle des Verbrauchs und der Zollrückerstattung nicht zu verantworten. Aufgrund der Rechtslage und der eindeutigen Absichtserklärung des Parlamentes wurden sämtliche Eingaben und Anträge (u. a. auch für Helikopterflüge, Schüler- und Arbeitertransporte) um Zollbegünstigung oder Befreiung vom Zollzuschlag auf Benzin und Dieselöl für Flugzeuge und private Motorboote abgelehnt.

Der Bundesrat ist aus den dargelegten Gründen nicht in der Lage, die vorgeschlagenen Zollbegünstigungen zuzugestehen.

Einfache Anfrage Waldvogel

vom 21. Juni 1979 (79.730)

Wachstumspolitik – Politique de croissance

Im neuesten Bericht der OECD, der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, wird einmal die Wirtschaftspolitik der Schweiz bemängelt. So werden unsere Behörden zu einer entschiedeneren «Wachstumspolitik» gemahnt, wozu die Eidgenossenschaft im Rahmen der konzertierten Wachstumsaktion der OECD-Staaten die Verpflichtung eingegangen sei. Wie stellt sich der Bundesrat zu dieser Empfehlung bzw. Forderung des OECD-Wirtschaftsgutachtens; gedenkt er ihr Folge zu geben, oder wenn nicht, aus welchen Gründen?

Antwort des Bundesrates vom 12. September 1979

auf die Einfache Anfrage Waldvogel

sowie auf die Interpellation Waldvogel

Die OECD, die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, hat zum Ziel, eine gesunde und harmonische Entwicklung der Weltwirtschaft zu fördern. Gemäss Satzung sind ihre Instrumente die Information, die Konsultation, die Koordination sowie die Unterbreitung von konkreten Empfehlungen an die nationalen Träger der Wirtschaftspolitik. Letzteres erfolgt vor allem in der Gestalt



der jährlichen Berichte über die Wirtschaftslage ihrer Mitgliedsländer. Diese Wirtschaftsberichte stellen eigenständige und unabhängige Analysen der OECD dar; Verbindlichkeiten können für das betroffene Mitgliedland in keiner Weise entstehen.

Die Meinungsverschiedenheiten zwischen der OECD und den schweizerischen Behörden im Zusammenhang mit dem Bericht von 1978 und zum Teil auch mit demjenigen von 1979 über unsere Wirtschaftslage resultierten vorwiegend aus einer unterschiedlichen Betrachtungsweise. So nehmen die wirtschaftspolitischen Empfehlungen der OECD, die der Schweiz eine aktivere Konjunkturpolitik mit Hilfe finanzpolitischer Mittel nahelegen, in den Augen des Bundesrates zu wenig Rücksicht auf die in den letzten Jahren erfolgten tiefgreifenden strukturellen Veränderungen in der schweizerischen Volkswirtschaft. Der Produktionsapparat hat sich gegenüber dem Zustand vor der Rezession deutlich verkleinert beziehungsweise in seiner Struktur geändert. Der Spielraum für expansive Ankurbelungsmassnahmen dürfte deshalb geringer sein als derjenige, den die OECD-Experten implizite ihren Ratschlägen zugrunde legen.

Ebenso wird der besonderen Struktur der schweizerischen Leistungsbilanzüberschüsse unseres Erachtens zu wenig Rechnung getragen, wenn die OECD-Experten deren Abbau einfach über eine expansive Nachfragesteuerung anregen. Die dieser Argumentation zugrunde liegende Vorstellung geht davon aus, dass von den schweizerischen Leistungsbilanzüberschüssen nachteilige Auswirkungen auf Produktion und Beschäftigung der Partnerländer ausgehen würden. Dies kann jedoch deshalb nicht zutreffen, weil – im Gegensatz zu andern Ueberschussländern, bei welchen die aktive Handelsbilanz ausschlaggebend ist – unsere Ueberschüsse in der Leistungsbilanz hauptsächlich auf die stark angestiegenen Kapitalerträge zurückzuführen sind, was mit der intensiven schweizerischen Kapitalexporttätigkeit der letzten Jahre zusammenhängt. Diese trägt aber zur Finanzierung des Wirtschaftswachstums in unseren Partnerländern bei.

Seit der Veröffentlichung des OECD-Berichtes 1978 über die schweizerische Wirtschaftslage hat aber eine Annäherung der Standpunkte stattgefunden. Im konzertierten Aktionsprogramm, auf das sich die OECD-Minister an ihrer Tagung vom 14./15. Juni 1978 einigten, wird der Sondersituation der Schweiz Rechnung getragen und anerkannt, dass die Inlandnachfrage in den zahlungsbilanzstarken Ländern mit ausgelasteten Kapazitäten nur im Rahmen des Wachstums der Produktionskapazität auszudehnen sei. Den Empfehlungen der OECD-Ministerkonferenz kommt natürlicherweise grösseres Gewicht zu als denjenigen der OECD-Experten. Die Schweiz wirkt denn auch bei der Ausarbeitung der ministeriellen Empfehlungen aktiv mit, liegt es doch in ihrem Interesse, einen Beitrag an die Wiederherstellung des internationalen Gleichgewichts zu leisten.

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die jährlich stattfindende Prüfung der schweizerischen Wirtschaftslage durch die OECD fruchtbar ist, weil die Analyse jeweils in den grösseren Rahmen der weltwirtschaftlichen Verflechtung der Industrieländer gestellt wird. Dabei wird mancher Aspekt des internationalen Konjunkturzusammenhangs ausgeleuchtet, der bei einer rein binnenwirtschaftlichen Optik in der Regel zu kurz kommt.

Deshalb möchte der Bundesrat auf den Gedankenaustausch mit den OECD-Experten auch weiterhin nicht verzichten. Er vermittelt manche wertvolle Erkenntnisse, die bei der Gestaltung der Wirtschaftspolitik hilfreich sind. Ferner bietet uns die Tatsache, dass alle OECD-Länder Gegenstand einer derartigen Prüfung sind, Gelegenheit, unseren eigenen Standpunkt zur wirtschaftlichen Lage und zur Wirtschaftspolitik der übrigen Mitgliedstaaten klar und offen darzulegen, wie dies dem Wesen der Organisation entspricht.

Was den Energiebereich anbelangt, so erfolgt die Prüfung der nationalen Energiepolitiken im Rahmen der Internationalen Energie-Agentur (IEA), in welcher 20 der 24 OECD-Staaten vertreten sind. Die Prüfung erfolgt auch hier jährlich; alle drei Jahre findet eine sogenannte vertiefte Prüfung («in-depth-review») statt. 1978 wurde die Energiepolitik der Schweiz einer solchen vertieften Prüfung unterzogen. Das angesprochene Land kann in diesem Verfahren zum Entwurf Stellung nehmen. Am Ende tragen jedoch die IEA-Prüfer die Verantwortung für ihre Auffassungen.

Die Kriterien und Massstäbe für die Beurteilung ergeben sich aus den Zielen des Internationalen Energie-Programms und den programmatischen Beschlüssen des IEA-Verwaltungsrats, einschliesslich der sogenannten Gruppenziele. Diese bezwecken eine Verminderung der Abhängigkeit der Mitgliedsländer von Oelimporten. Es muss unterstrichen werden, dass der Zweck dieser Länderprüfungen nicht die Kritik an sich ist. Vielmehr stellen sie eine wertvolle Hilfe der IEA an die Mitgliedsländer in der Formulierung und Durchprüfung ihrer Energiepolitik dar. Das ist gerade für unser Land besonders wichtig. Das Verfahren gestattet ferner einen Vergleich unter den Mitgliedstaaten und schliesslich eine Gesamtbilanz in dem Sinne, als festgestellt werden kann, ob die Energiepolitik, die in der IEA-Gruppe betrieben wird, zu einer Gesamtnachfrage nach Energieträgern führt, die längerfristig mit dem mutmasslichen Energieangebot einigermaßen übereinstimmt. Diese Gesamtbeurteilung ist von grösster Bedeutung, und es gibt in der Tat heute kaum ein internationales Gremium, das die weltweite Energieproblematik besser überblickt als die IEA.

Während der erste IEA-Bericht von 1977 über die Energiepolitik der Schweiz gewisse Missverständnisse und Irrtümer enthält, darf der jüngste im grossen und ganzen als ausgewogen bezeichnet werden. Die Empfehlungen gehen nicht über das hinaus, was auch die Kommission für eine Gesamtenergiekonzeption für notwendig erachtet.

Die negativen Reaktionen, welche die IEA-Berichte in der Öffentlichkeit hervorgerufen haben, beruhen somit zum Teil darauf, dass Natur und Zweck dieser Prüfungen noch nicht überall richtig verstanden werden. In einzelnen Punkten werden auch die IEA-Prüfer allerdings ihr Urteil in Zukunft noch nuancieren müssen und den nationalen Besonderheiten vermehrt Rechnung zu tragen lernen. So darf zum Beispiel eine Rangliste der Länder mit Bezug auf ihre Energiesparanstrengungen, die nur auf die Zahl und Intensität staatlich verfügbarer Massnahmen abstellt, nicht als einziges Kriterium für die – schwer messbare – wirkliche Intensität der Sparanstrengungen der Energieverbraucher verwendet werden.

Einfache Anfrage Braunschweig

vom 21. Juni 1979 (79.737)

Panzerwagen-Export nach Ghana

Exportation de blindés à destination du Ghana

Von Mitte 1976 bis Mitte 1978 exportierte die Schweiz mit Bewilligung des Bundesrates 151 Panzerwagen der Firma Mowag im Betrage von rund 75 Millionen Schweizerfranken nach Ghana. Bekanntlich kamen in Ghana 1966 die Streitkräfte durch einen Staatsstreich an die Macht und herrschen seither fast ununterbrochen. 1978 wurde General Acheampong durch General Akuffo gestürzt, der seinerseits vor wenigen Wochen durch Fliegerleutnant Jerry Rawlings und seinen «Revolutionsrat der Streitkräfte» abgelöst wurde. Die Generäle Acheampong und Utuka wurden in den letzten Tagen wegen Korruption und Machtmissbrauch zum Tode verurteilt und hingerichtet. Die Hinrichtungsstätte war schon vor Beginn des Blitzprozesses hergerichtet.

Ghana gehört zu den ärmsten Entwicklungsländern Afrikas, gezeichnet von schweren sozialen Spannungen. Selbst in der Hauptstadt herrscht ein starker Mangel an