

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die  
Revision des Bundesgesetzes über das Zollwesen, vom  
27. August 1851.

(Vom 30. Mai 1892.)

---

Tit.

Seit Erlaß des Bundesgesetzes betreffend das Zollwesen, vom 27. August 1851, haben die allgemeinen Handels- und Verkehrsverhältnisse sich derart verändert, daß das Gesetz, um den Anforderungen der Neuzeit zu entsprechen, nach 40jährigem Bestehen einer Revision unterworfen werden muß. Wir beehren uns, Ihnen hiemit einen Revisionsentwurf vorzulegen, den wir in Folgendem begründen werden.

### I. Historischer Rückblick.

Das Zollgesetz von 1851 ist aus dem ersten eidgenössischen Zollgesetz vom 30. Juni 1849 hervorgegangen. Es war damals keine leichte Aufgabe, das von der Bundesverfassung des Jahres 1848 zur Bundessache erklärte Zollwesen zu organisiren und an Stelle der verworrenen, zu den vielfältigsten Klagen Veranlassung gebenden Zollorganisationen der Kantone diejenigen Bestimmungen aufzustellen, wie sie dem zum Bundesstaate umgewandelten Staatswesen der Eidgenossenschaft und den Anforderungen des durch die Eisenbahnstränge in eine neue Entwicklungsphase getretenen Verkehrs angemessen waren, ohne mit dieser Neuerung eine allzu große Erregung

der Gemüther, welche dem neuen System mit einigem Mißtrauen entgegensahen, herbeizuführen.

Es war freilich schon an sich ein eminenter Fortschritt, die Zollschranken der Kantone zu beseitigen, um für Handel und Wandel freiere Bewegung zu schaffen, wenn auch die interne Verkehrsfreiheit infolge der verfassungsmäßig garantirten Ueberbleibsel älterer Institutionen (kantonale Konsumgebühren u. s. w.) keine vollständige war; allein man hatte mit dem erklärlichen Widerwillen der Bevölkerung gegen alle Belästigungen, welche nunmehr an die Landesgrenzen verschoben wurden, zu rechnen, und es galt daher vor Allem, eine richtige Basis zu finden, auf welcher, ohne den natürlichen Vorurtheilen zu nahe zu treten, das neue Zollsystem aufgebaut und weiter entwickelt werden konnte.

Das unterm 30. Juni 1849 beschlossene und auf Anfang Februar 1850 in Wirksamkeit getretene Zollgesetz hatte im Allgemeinen das Richtige getroffen.

Als dann die Einführung des neuen Münzsystems (Gesetz vom 7. Mai 1850) eine Revision des Tarifs nothwendig machte, glaubte der Bundesrath den Anlaß benutzen zu sollen, um gleichzeitig einige Mängel auszumerken, welche sowohl im Tarif als im Gesetz zu Tage getreten waren, und zwar vorwiegend in der Absicht, dadurch Erleichterungen für das Publikum zu schaffen.

Eine Aenderung hatte das Gesetz bereits durch den Bundesbeschluß vom 2. Dezember 1850 erfahren, welcher durch Abtrennung der Kantone Genf und Wallis vom damaligen V. Zollgebiet ein neues VI. Zollgebiet kreirte.

Es handelte sich bei der Revision vornehmlich um Ausdehnung der Zollbefreiung auf einige weitere landwirthschaftliche Produkte im Grenz- und kleinen Marktverkehr, um bessere Präzisierung einzelner Bestimmungen betreffend den Grönzverkehr, die Niederlagshäuser und die Zollübertretungen, Aufstellung neuer Bestimmungen über die Verbleiung der Transitgüter und Einräumung des Rechtes an die Zollverwaltung, ad valorem verzollbare Waaren gegen Vergütung des deklarirten Werthes plus 10% des letztern an sich zu ziehen.

Das revidirte Gesetz nebst Tarif, von beiden Räthen am 27. August 1851 angenommen, trat mit 1. Januar 1852 in Wirksamkeit.

Es ist vielleicht am Platze, hier einen Passus aus dem bundesrätlichen Geschäftsberichte über das Jahr 1852 im Wortlaut wiederzugeben, welcher klar und deutlich Zeugniß ablegt, wie wohlthuend die neue Zollgesetzgebung in wirthschaftlicher Beziehung bereits damals gewirkt hatte. Der Bundesrath sagt Folgendes:

„Die bisherigen Erfahrungen scheinen darzuthun, daß die Reform des schweizerischen Zollwesens in keiner Weise unsern Handel und Gewerbe Eintrag gethan habe, wie von verschiedenen Seiten befürchtet werden wollte. Allerdings hat dieselbe manche Unbequemlichkeit, für wenige Einzelne vielleicht auch eigentliche Hemmnisse gebracht; allein sie hat unendlich mehr Unbequemlichkeiten aus dem Wege geräumt, und den Betrieb einzelner Industrien erleichtert, ja für den Tabak-, den Papier- und Cichorienfabrikanten, sowie für einige Handwerker ist unser Zolltarif unwillkürlich, aber ganz natürlich zum Schutzsystem geworden. Alle wesentlichen Industriezweige haben sich unter der Herrschaft des Zollgesetzes nach wie vor entwickelt, die Seidenindustrie hat eine früher nie gekannte Ausdehnung erhalten; die feine Strohflechterei, die Uhrenmacherei ebenfalls, die Cigarren- und Tabakfabrikation ist fast neu erstanden, ebenso die Cichorienfabrikation, und wo einzelne Gewerbe leiden, sind die Ursachen sicher ganz anderswo als in unserm Zollwesen zu suchen. Der Bundesrath hofft, daß diese Wahrheit immer mehr anerkannt werde und die Gegner unseres Zollsystems beruhige, andererseits aber auch diejenigen Personen, welche das Heil der Schweiz in Schutzzöllen suchen, wenigstens zu der Erkenntniß bringe, daß auch bei der jetzigen Verfahrungsweise der Verkehr nicht abnehme, was bei einer Aenderung in ihrem Sinne noch nicht erwiesen wäre.

„Dabei wird der Bundesrath sein Augenmerk unentwegt auf diesen wichtigen Verwaltungszweig richten und sich der Zeit freuen, wo weitere Erleichterungen eintreten können. Es ist gefährlich, stets an Gesetzen zu rütteln und aus dem Ergebnis weniger Jahre auf die Zukunft schließen zu wollen.“

Da nun seither der Tarif von dem Zollgesetze im engeren Sinne abgetrennt worden und besondern Gegenstand der Zollgesetzgebung bildet, so werden wir weiterhin nur dasjenige berühren, was auf das Zollgesetz selbst Bezug hat.

Nachdem bereits durch Bundesbeschluß vom 12. Januar 1859 (A. S. VI, 112) und durch Gesetz vom 28. Januar 1860 (A. S. VI, 443) die Durchfuhrgebühren ganz beträchtlich ermäßigt und für Getreide durch Bundesrathsbeschluß vom 31. August 1866 mit Bestätigung durch Bundesbeschluß vom 15. Dezember gl. J. (A. S. IX, 5) aufgehoben worden, sind infolge des am 14. Juli 1868 abgeschlossenen und schweizerischerseits auf 1. Januar 1869 in Vollzug gesetzten Handelsvertrages mit Oesterreich auf den nämlichen Zeitpunkt sämtliche Durchfuhrzölle dahingefallen, indem die im Vertragsartikel II zwischen beiden Staaten vereinbarte Erleichterung dem Prinzip der Meistbegünstigung zufolge auch auf die übrigen Länder ausgedehnt wurde, welche Maßnahme auf den schweizerischen Durchfuhrverkehr äußerst günstig gewirkt hat. Beiläufig ist allerdings zu bemerken, daß die Vortheile dieser zeitgemäßen Neuerung auf Seite der Eisenbahnunternehmungen zu suchen sind, während dem Bunde infolge der nothwendigen Personalvermehrung für die zollamtliche Abfertigung des Transitverkehrs größere Ausgaben verursacht wurden. Dies ist insofern bemerkenswerth, als sich die Bahnverwaltungen ihrerseits nicht immer so geneigt zeigten,

den Anforderungen des eidgenössischen Zollwesens für Lokal-erweiterungen bei den Bahnzollstätten zu entsprechen, sondern oft erst nach schwierigen Unterhandlungen oder dann gar nicht darauf eintreten.

Schon vor Aufhebung der Transitgebühren hatte übrigens die Bundesversammlung insofern eine wesentliche Erleichterung geschaffen, als durch Gesetz vom 24. Juli 1867 (A. S. IX, 91) die Sicherstellung des doppelten Zollbetrages für Durchfuhr- oder nach eidgenössischen Niederlagshäusern instradirte Güter (Art. 27—29 des Zollgesetzes) aufgehoben, bezw. auf den einfachen Zollbetrag reduziert wurde. Durch dieses Gesetz ist dann auch der zweite Absatz von Art. 54 des Zollgesetzes, lautend:

„Wer solche Waaren (d. h. Transitwaaren) gar nicht ausführt oder am Bestimmungsorte abliefern, der begeht eine Zoll-übertretung und ist nach Art. 51 und 52 zu bestrafen“

gegenstandslos geworden.

Durch den Art. 30 der Bundesverfassung von 1874 endlich und seit Einführung des Alkoholmonopols ist der IX. Abschnitt des Zollgesetzes, die Zollentschädigungen an die Kantone und den Weiterbezug gewisser Konsumgebühren betreffend, gegenstandslos geworden; mit Wegfall der tessinischen Kantonalzölle auf gewissen Verbrauchsartikeln, d. h. mit Ablauf des Jahres 1890 (Bundesverfassung Art. 32), trat dieser Gesetzesabschnitt vollends außer Kraft.

Vorübergehende Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen verursachten die Handelsverträge infolge gegenseitiger Konzessionen für Zollbefreiungen (Rohprodukte, Abfälle, Uebersiedlungs-, Erbschafts-, Aussteuergut etc.), für Erleichterungen im Grenzverkehr, im Veredlungsverkehr etc.; indessen ist auf diesen Punkt hier nicht weiter einzutreten.

Abgesehen nun von allen diesen Vorgängen darf nicht vergessen werden, daß das jetzige Gesetz zu einer Zeit entstanden ist, als der Eisenbahnbau in der Schweiz noch in seinen Anfängen lag und wo man von der Großartigkeit seiner spätern Entwicklung kaum eine Ahnung haben konnte. Der Verkehr vermittelte sich hauptsächlich noch per Post- und Lastwagen und in jenen bescheidenen Grenzen, welche diese primitiven Verkehrsmittel erlaubt hatten.

Heutzutage, wo Schienenstränge und Dampfkraft Länder und Völker einander näher gebracht, wo die größten Entfernungen in relativ kurzen Zeiträumen zurückgelegt werden, in diesem Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität sind denn auch die durch das Gesetz von 1851 gezogenen Schranken nach verschiedenen Rich-

tungen hin zu enge geworden. Die internen Verkehrsinteressen sowohl als unsere wirthschaftliche und handelspolitische Lage im Allgemeinen fordern neue Institutionen, wie die Errichtung interner Zollämter, Erweiterung des Veredlungsverkehrs u. s. w., Postulate, deren Erfüllung nur durch Aenderung der bestehenden Gesetzgebung erreicht werden kann.

In dem Gesetzesentwurf, den wir Ihnen nun hienach vorzulegen die Ehre haben, wurde nach Möglichkeit getrachtet, die dem bisherigen Gesetze unhaftenden Mängel auszumerzen und dasselbe überhaupt den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen.

## II. Das revidirte Gesetz.

Der Ingreß gibt zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß.

Die abschnittsweise Eintheilung des Gesetzes hat keine Aenderung erlitten, weil die gegenwärtige Gruppierung der einzelnen Bestimmungen sich als zweckmäßig bewährt.

### Erster Abschnitt.

#### Zollpflicht und Ausnahmen von derselben.

Art. 1. Die Durchfuhrgebühren sind gestrichen, da eine Wiedereinführung derselben unter normalen Verkehrsverhältnissen kaum denkbar wäre. Indessen glaubten wir vorsichtshalber und um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, die Bestimmung aufnehmen zu sollen, daß der Bundesrath befugt sei, unter außerordentlichen Verhältnissen Durchgangsgebühren zu beschließen und die daherigen Ansätze von sich aus festzustellen, nachherige Genehmigung durch die Bundesversammlung vorbehalten.

Ohne auf die Begründung dieser Bestimmung einläßlicher einzutreten, genügt es wohl, darauf hinzuweisen, daß Verhältnisse in unsern internationalen Beziehungen eintreten könnten, welche die Anwendung solcher Maßnahmen als wünschbar oder nothwendig erscheinen lassen. Der Zusatz bildet eine Ergänzung zum sogenannten Kampffartikel, von welchem später die Rede sein wird.

Art. 2. Der Vollständigkeit halber sind die Bestimmungen über den Bezug einer statistischen Gebühr aus dem Zolltarifgesetz auch in's Zollgesetz herüber genommen, ohne jedoch die bezüglichen Taxen zu reproduziren; diese Spezifikation, die ebensowohl wie die Zollansätze einer Modifikation unterworfen werden kann, gehört naturgemäß in das Tarifgesetz.

Art. 3 bezeichnet diejenigen Gegenstände, welche außer den durch das Tarifgesetz als zollfrei erklärten Waaren bei der Einfuhr in die Schweiz Zollfreiheit genießen sollen.

Die daherigen Bestimmungen umfassen in ihrer Gesamtheit die im bisherigen Gesetz als zollfrei erklärten Artikel, sowie solche, für welche gegenwärtig durch den Handelsvertrag mit Deutschland gegenseitige Zollbefreiung eingeräumt ist, wie z. B. Uebersiedlungsgut von Anziehenden, Aussteuern von Angehörigen auswärtiger Staaten, die sich aus Veranlassung ihrer Verheirathung in der Schweiz niederlassen, Erbschaftsgut; immerhin ist das Reziprozitätsverhältniß ausdrücklich vorbehalten, so daß diese Erleichterung solchen Staaten, welche dieselbe ihrerseits verweigern, nicht zu Theil würde.

Neben den Reiseeffekten, deren Enthebung von der Zollpflicht im Hinblick auf unsere Fremdenindustrie besonderer Begründung kaum bedarf, ist auch Zollbefreiung eingeräumt für Werkzeug reisender Handwerker, Geräte und Instrumente reisender Künstler gemäß den bisherigen vertraglichen Stipulationen. Es sind dies Gegenstände, die in der Regel wieder aus der Schweiz ausgeführt werden und bei welchen die Zollfreiheit an die Bedingung der Freipaßabfertigung geknüpft werden kann. Hiebei sind nicht inbegriffen Maschinen von ausländischen Unternehmern, wie z. B. Dreschmaschinen, Destillirapparate u. dgl., welche gewerbsmäßig nach der Schweiz eingeführt werden und jeweilen nach Beendigung der Arbeit wieder in's Ausland zurückkehren, indem der Ausländer im Falle der Zollbefreiung günstiger behandelt würde als der schweizerische Besitzer solcher Maschinen, welcher für dieselben, sofern sie aus dem Auslande bezogen werden, den Zoll zu entrichten hat. Um hierin gleiches Maß zur Anwendung zu bringen, werden seit einiger Zeit die aus dem Auslande gewerbsmäßig nach der Schweiz in Miethe gegebenen Maschinen und Apparate bei der erstmaligen Einfuhr der Verzollung unterworfen, wogegen dann für späterhin die zollfreie Einfuhr durch jeweiliges Verlangen eines Freipasses bei der Ausfuhr erwirkt werden kann.

Ein analoges Verfahren besteht für Panoramen, Wachsfigurenkabinete u. dgl., welche der tarifgemäßen Verzollung zur Einfuhr unterliegen, beim Austritt jedoch mit Freipaß auf die Dauer von zwölf Monaten abgefertigt werden können, so daß, wenn sie innerhalb Jahresfrist wieder zurückkehren, danzumal kein Zoll zu entrichten ist.

Dieses nämliche Verfahren würde auch in Zukunft zu beobachten sein, und wir legen Werth darauf, dies hier ausdrücklich hervorgehoben zu haben.

Von den übrigen Bestimmungen des Art. 2 sind bloß noch folgende zu erwähnen:

Litt. g. Das Minimalbetheil der Zollentrichtung ist mit Rücksicht auf die seit 1851 eingetretenen bedeutenden Zollerhöhungen auf 10 anstatt 5 Rappen angesetzt, in Uebereinstimmung mit Art. 5 des Tarifgesetzes vom 10. April 1891, lautend: „Zollbeträge von weniger als 10 Rappen werden nicht erhoben“. Beibehalten wurde die auch im alten Gesetz stipulirte Zollbefreiung für Postsendungen bis auf 500 Gramm Bruttogewicht. Die Bestimmung, daß alle von einer einzelnen Person eingebrachten, der Gewichtsverzollung unterliegenden Waaren bis auf 250 Gramm Gesamtgewicht Zollfreiheit genieße, lehnt sich an Art. 5, litt. a, des alten Gesetzes an und bezweckt eine billige Erleichterung des kleinen Verkehrs in den Grenzgebieten.

Dem Bundesrath bliebe immerhin vorbehalten, bei Mißbrauch dieser unter litt. g aufgezählten Erleichterungen die nöthigen Beschränkungen eintreten zu lassen.

Litt. i. Der Grundsatz, daß leere Gefäße, welche in die Schweiz eintreten, um gefüllt an den Absender zurückgesandt zu werden, sowie solche, welche an den Absender in der Schweiz zurückkehren, nachdem sie gefüllt ausgeführt worden, zollfrei sind, ist in der bisherigen Praxis bereits eingelebt (Art. 119 der Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz vom 18. Oktober 1881).

Litt. l. Neu ist die Zollbefreiung für Kriegsmaterial, welches der Bund zu Zwecken der Landesvertheidigung aus dem Ausland bezieht, wie z. B. Fortifikationsmaterial, Sprengstoffe, Munition und Waffen, indem die daherigen hohen Zollbeträge lediglich das Budget der Militärverwaltung belasten, während die Mehreinnahmen des Zolldepartements bzw. des Bundes bloß fiktive sind.

Diese Gründe haben auch den Bundesrath in jüngster Zeit bewogen, für größere Quantitäten Infanterie- und Artilleriemunition die Enthebung von der Zollentrichtung von sich aus anzuordnen.

Dagegen soll die Zollbefreiung nicht Anwendung finden für Rohstoffe, wie Holz, Metalle, Leder etc; ferner für Pferde und Proviant (Getreide, Mehl, Hafer, Konserven etc.) mit Rücksicht darauf, daß die Pferde in der Folge Privateigenthum werden (Kavalleriepferde) oder werden können (Regiepferde) und daß auch der Abschub von Proviant aus den Magazinen des Bundes in den Privathandel nicht ausgeschlossen ist.

Litt. p. Der Grundsatz der Zollbefreiung für schweizerische Retourwaaren ist bereits in der oben erwähnten Vollziehungsverordnung zum Zollgesetz ausgesprochen und von jeher befolgt worden.

Für alle unter *a* bis *q* des Gesetzesentwurfes erwähnten Ausnahmen von der Zollpflicht sind die nähern Bestimmungen und Kontrollvorschriften des Bundesrathes, beziehungsweise des Zolldepartements vorbehalten, so daß diese Zollbefreiungen nicht etwa ohne Weiteres als unbedingte angesehen werden können.

Art. 4 bezweckt, dem Bundesrathe die Befugniß einzuräumen, in außerordentlichen Fällen, wie z. B. bei Verheerungen durch Feuer und Wasser, Zollerleichterungen aus Billigkeitsrücksichten zu Gunsten der betroffenen Landesgegend eintreten zu lassen. Auch andere außerordentliche Fälle können auf Grund dieses Artikels Berücksichtigung finden.

Art. 5. Mit Bezug auf den Veredlungs- und Reparaturverkehr enthält das Gesetz von 1851 in Art. 2, letzter Absatz, folgende Bestimmung:

„Der Bundesrath wird, wenn besondere Interessen der  
 „Industrie es erfordern, für diejenigen Stoffe und Erzeugnisse,  
 „welche zu weiterer Verarbeitung aus der Nachbarschaft in  
 „die Schweiz oder aus derselben in's Ausland geführt und in  
 „einer angemessenen Frist vom Aufgeber zurückgenommen  
 „werden, fernere Ausnahmen (d. h. im Sinne der Zollbefreiung)  
 „eintreten zu lassen.“

Die ursprüngliche Fassung im Gesetzesentwurfe des Bundesrathes von 1849 lautet: Von der Bezahlung solcher Gebühren (Zollgebühren) sind ausgenommen: . . . . . „Diejenigen Stoffe  
 „und Erzeugnisse, welche innerhalb den Schranken des kleinen  
 „Grenzverkehrs zur Veredlung aus der Nachbarschaft in die Schweiz  
 „oder aus derselben geführt und in einer angemessenen Frist vom  
 „Aufgeber zurückgenommen werden.“

Auf Antrag der Kommission des Nationalrathes wurde jedoch die oben reproduzirte, erweiterte Fassung für das Gesetz von 1849 adoptirt und in der Folge dann auch unverändert in das Gesetz von 1851 aufgenommen.

Die Kommission hatte damals zur Motivirung ihres Antrages geltend gemacht, „daß es sich nicht allein um den kleinen Grenzverkehr handle, sondern um eine Menge von Gegenständen, welche, wie z. B. von St. Gallen und Appenzell aus, die deutsche Grenze hinüber und herüber passiren, um verschiedenartiger Verarbeitung unterworfen zu werden, die in der Schweiz (oder im umgekehrten Falle im Ausland) nicht verstanden wird“.

In diesen Sätzen nun ist die Grundlage angegeben, auf welcher die für den Veredlungsverkehr gegenwärtig noch maßgebenden

Gesetzesbestimmungen beruhen. Die Verhältnisse von damals sind aber nach Verlauf von vier Dezennien andere geworden.

Eine besondere Rubrik in den Zolltabellen bildet der Veredlungsverkehr erst seit 1877. Die daherigen Daten bis 1890 ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

	Zur Veredlung ein- geführt, d. h. aktiver Veredlungsverkehr.	Zur Veredlung aus- geführt, d. h. passiver Veredlungsverkehr.
	q. brutto.	q. brutto.
1877 . . . . .	17,868	32,563
1878 . . . . .	25,096	35,357
1879 . . . . .	25,677	39,847
1880 . . . . .	30,608	39,127
1881 . . . . .	30,439	39,659
1882 . . . . .	48,428	36,341
1883 . . . . .	39,063	35,872
1884 . . . . .	39,170	38,206

NB. Reparaturverkehr inbegriffen.

	a. Veredlung.	b. Reparatur.	a. Veredlung.	b. Reparatur.
1885 . . . . .	q. netto 40,981	2,887	33,254	1082
	Fr. —	180,564	8,450 <sup>1)</sup>	—
	Stück —	—	7,928 <sup>2)</sup>	—
1886 . . . . .	q. netto 41,241	2,838	29,495	1520
	Fr. —	70,427	5,505 <sup>1)</sup>	—
	Stück 892 <sup>2)</sup>	—	93,289 <sup>2)</sup>	—
1887 . . . . .	q. netto 38,903	1,471	30,361	1110
	Stück 12 <sup>3)</sup>	1,125 <sup>2)</sup>	64,045 <sup>2)</sup>	271 <sup>2)</sup>
1888 . . . . .	q. netto 42,837	1,619	29,743	1059
	Stück 34 <sup>3)</sup>	742 <sup>2)</sup>	37,992 <sup>2)</sup>	382 <sup>2)</sup>
1889 . . . . .	q. netto 43,751	1,730	33,715	1366
	Stück 40 <sup>3)</sup>	2,093 <sup>2)</sup>	34,094 <sup>2)</sup>	497 <sup>2)</sup>
1890 . . . . .	q. netto 41,012	2,511	36,637	2196
	Stück 764 <sup>2) u. 3)</sup>	1,019 <sup>2)</sup>	45,247 <sup>2)</sup>	1036 <sup>2)</sup>

Von besonderer Bedeutung ist der Veredlungsverkehr für die Textilindustrie (Garne und Gewebe aus Baumwolle, Seide und Seidengewebe, Wollgewebe, Strohgeflechte).

<sup>1)</sup> Bau- und Nutzholz von 1887 an nach Gewicht vorgemerkt.

<sup>2)</sup> Uhren resp. Uhrengehäuse, auch Fuhrwerke und Maschinen.

<sup>3)</sup> Fuhrwerke.

Die Bestimmungen des Gesetzes von 1851 haben im Laufe der Zeit eine durch die Macht der Verhältnisse aufgedrungene froisinnigere Auslegung erfahren. Die Auffassung, daß der Veredlungsverkehr lediglich den Charakter eines nachbarlichen Verkehrs haben dürfe, wurde infolge der verbesserten Transportmittel unhaltbar. Der Veredlungsverkehr entwickelte sich allmählig zu solcher Bedeutung, daß er zum Gegenstand internationaler Vereinbarungen werden mußte.

Schon im Schlußprotokoll zum Handelsvertrag mit Oesterreich von 1868 war die Aufrechterhaltung und möglichste Ausdehnung „der faktisch bestehenden Zollerleichterungen längs der beiderseitigen Grenzen“ (d. h. namentlich des Stückerivekehrs) besonders stipulirt worden und der mit dem deutschen Zoll- und Handelsverein 1869 abgeschlossene Vertrag enthält detaillirte Bestimmungen über den Veredlungs- und Reparaturverkehr, indem er beiderseitige Befreiung von Ein- und Ausfuhrzöllen garantirt. Durch die spätern Verträge mit dem Deutschen Reiche von 1881 und 1888 erhielt der Veredlungsverkehr, obschon die Zollbefreiung nur für den passiven Verkehr festgelegt war, noch weitere Ausdehnung und auch im Handelsvertrag mit Oesterreich von 1888 trat an Stelle des bloßen Vormerks im Schlußprotokoll ein besonderer Vertragsartikel. Der Handelsvertrag mit Italien von 1889 verpflichtete diesen Staat, rohe schweizerische Baumwolltücher, welche in Italien bedruckt und wieder zurückgeführt werden, zollfrei zuzulassen.

Die Handelsverträge von 1891 endlich bestätigen das bisherige Régime gegenüber Oesterreich und garantiren gegenüber Deutschland die gegenseitige Zollbefreiung nunmehr sowohl für den passiven als für den aktiven Veredlungsverkehr.

Im aktiven Veredlungsverkehr, d. h. demjenigen Verkehr, bei welchem ausländische Waare zur Veredlung nach der Schweiz gesandt wird, beschränkten sich aber die Gesuche um Zollbefreiung nicht bloß auf solche Waaren, welche nach ihrer Veredlung wieder an den ursprünglichen Absender zurückkehren. Schweizerische industrielle Etablissements und Handelsfirmen fingen an, ausländische Erzeugnisse spekulationsweise in die Schweiz einzuführen, dieselben auf eigene Rechnung zu veredeln und sodann in den Exporthandel zu bringen; auch für diesen Verkehr, den sogenannten Transitveredlungsverkehr (*admission temporaire*), wurde Zollbefreiung beansprucht.

Nach dem Buchstaben des Gesetzes mußte die Zulässigkeit der Zollerleichterung für einen solchen Verkehr fraglich erscheinen und es wurde dieselbe von gewissen Interessenkreisen ganz entschieden bestritten. Grundsätzlich konnte die Frage nicht entschieden

werden, weil im Falle der Entspröchung, und von den Bedenken in gesetzlicher Hinsicht ganz abgesehen, die verschiedensten Industrien diese Erleichterung beanspröcht haben würden, zum Schaden nicht nur des Fiskus, sondern namentlich auch der inländischen Produzenten der betreffenden Rohartikel, während hinwieder im Falle der Ablehnung offenkundige Vortheile der schweizerischen Veredlungs-Industrien entzogen worden wären.

Die Behörde glaubte die Wegleitung in dem Grundgedanken des Gesetzesartikels zu finden, d. h. in der unverkennbaren Absicht des Gesetzgebers, der Exekutive die Kompetenz einzuräumen, da wo besondere Interessen der Veredlungs-Industrie es erfordern, Ausnahmen von der Zollpflicht eintreten zu lassen und dadurch dem Lande ein Quantum Arbeit zuzuföhren, welches andernfalls für uns verloren ginge und ganz einfach einem andern Lande, dessen Institutionen diese Erleichterung gestatten, zu gut käme; alles aber unter ausdrücklicher Beobachtung des Grundsatzes, daß durch diese spekulationsweise Veredlung zum Reexport bestimmter ausländischer Produkte einheimische Industrien nicht geschädigt werden dürfen.

Diese Voraussetzung war nun insbesondere bei den rohen englischen Baumwollmastgeweben zutreffend. In Erstellung dieser Spezialität hält es für die schweizerische Industrie schwer, mit der billigern englischen Massenproduktion und daherigen Preisdifferenzen von 20—25 % zu konkurrieren und deßhalb eignete sich dieser Artikel bis zur Stunde weniger für die schweizerische Weberei, während hinwieder der inländischen Färberei und Druckerei durch Enthhebung dieses Verkehrs von der Zollpflicht ein wesentlicher Nutzen zugewendet werden konnte. Ohne diese Maßnahme, d. h. bei tarifgemäßer Verzollung der rohen Gewebe, wäre das Geschäft absolut verunmöglicht gewesen.

Diese Erwägungen, in Verbindung mit der Thatsache, daß die Waare ausschließlich wieder in den Export übergeht ( $\frac{3}{4}$  nach Italien,  $\frac{1}{4}$  nach andern südlichen Ländern), haben denn auch für die Gewährung der gedachten Erleichterung den Ausschlag gegeben, zumal nachdem die schweizerische Handelskammer sich nach sehr einläßlichen kontradiktorisch geföhrtten Berathungen zu der gleichen Ansicht bekannt hatte. Dabei wurde aber im Interesse einer genauen Kontrollirung dieses Verkehrs ausdrücklich bedungen, daß die Einfuhr nur über Basel stattfinden dürfe und daß die veredelte Waare zur Freipaßlöschung nach Basel zurückzukehren habe, von wo aus dann dieselbe, ohne über die dortige Grenze ausgeföhrt zu werden, im direkten Transit durch die Schweiz nach ihrer weitern Bestimmung reexportirt werden darf.

Ein weiterer Fall des sog. Transitveredlungsverkehrs betrifft baumwollene Rohsatins ebenfalls englischer Provenienz, welche auf Rechnung ausländischer Firmen zum Färben nach der Schweiz gesandt und gemäß deren Disposition nach stattgefundenener Veredlung wieder exportirt werden. In diesem Falle handelte es sich sonach um einen Verkehr, bei welchem die gesetzlichen Requisite insoweit erfüllt sind, als die Waare nach Veredlung an den Eigenthümer im Auslande, in dessen Auftrag sie hergesandt wurde, zurückgeht, obgleich in anderer Richtung als sie hergekommen.

Dessen ungeachtet war die Bewilligung nur temporär, obwohl auch hier von einer Beeinträchtigung legitimer Interessen der schweizerischen Weberei keine Rede sein kann.

Mit diesen Beispielen soll übrigens blos dargethan werden, daß die zollfreie Transitveredlung in gewissen Fällen sehr im Interesse des Landes liegt und daß es bei den modernen Handelsoperationen unklug wäre, dieselbe durch die Gesetzgebung von vornherein auszuschließen. Die Behörde soll vielmehr in die Lage versetzt werden, nach reiflicher Abwägung der Verhältnisse und nach Anhörung fachmännischer Vertretungen (Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins u. A.) diejenigen Maßnahmen vorzukehren, welche sie dem Lande als nutzbringend erachtet.

Bezüglich des passiven Veredlungsverkehrs, bei dem es sich um den zollfreien Rückbezug der zur Veredlung in's Ausland gehenden Waaren handelt, ist nichts Besonderes zu bemerken. Es betrifft zumeist Veredlungsarten, für welche die schweizerischen Etablissements entweder gar nicht oder nicht zweckentsprechend eingerichtet und auf welche namentlich die Exportindustrien angewiesen sind. Freilich hat bei diesem Verkehr die Verwaltung darüber zu wachen, daß derselbe nicht zu Zollumgehungen mißbraucht wird, in der Weise, daß z. B. aus dem Auslande bezogene Rohgewebe, nachdem sie als solche schweizerisch verzollt worden, zur Veredlung in's Ausland zurückgebracht und nachher zollfrei wieder eingeführt würden, wodurch die Zolldifferenz zwischen roher und veredelter Waare profitirt werden könnte. Um dergleichen Versuche zu vereiteln, muß die Zollbehörde sich in gewissen Fällen den Nachweis der einheimischen Erzeugung der im Ausland zu veredelnden Waare vorbehalten.

Durch die vorgeschlagene Fassung des Artikels 5 würde nun der Exekutive die Befugniß eingeräumt, nicht nur für den Veredlungsverkehr im engeren Sinne, sondern auch für den Transitveredlungsverkehr (admission temporaire) Zollerleichterungen eintreten zu lassen, Alles unter der Voraussetzung, daß dadurch keine Interessen einheimischer Industrien geschädigt werden, und unter Festhaltung

des bisherigen Begriffs der Veredlung, unter welchen nur solche Bearbeitungsarten subsumirt werden, wodurch weder die wesentliche Beschaffenheit noch die Benennung der Waare verändert wird, das heißt mit Ausschluß jeder Konfektionirung oder Vorarbeit für dieselbe.

Als Zollerleichterung ist nicht bloß die gänzliche Zollbefreiung, sondern auch die Zollermäßigung vorgesehen, in der Meinung, daß für den reinen Veredlungsverkehr, bei welchem die auf Rechnung des Aufgebers veredelte Waare wieder an den Letztern zurückkehrt, die Zollbefreiung grundsätzlich beizubehalten wäre (vergleiche auch Art. 6 des Handelsvertrages mit Deutschland von 1891), wogegen der Bundesrath hinsichtlich des Transitveredlungsverkehrs, bei welchem der schweizerische Industrielle das Rohfabrikat auf eigene Rechnung einführt, um alsdann die veredelte Waare nach beliebiger Bestimmung wieder auszuführen, jeweilen bei jeder einzelnen Industrie nach Abwägung der maßgebenden Verhältnisse zu entscheiden hätte, ob Zollbefreiung oder aber bloß eine Zollermäßigung, und eventuell in welchem Belange, einzutreten habe.

Diese letztere Alternative stützt sich auf folgende Erwägung:

Mit Bezug auf den Transitveredlungsverkehr soll der Zweck verfolgt werden, denjenigen Exportindustrien, welche für den Bezug fertiger Fabrikate in rohem Zustande (Rohstoffe fallen selbstverständlich außer Betracht) auf das Ausland angewiesen sind, durch deren Import also einheimische Industrien nicht benachtheiligt werden, diejenigen Zollerleichterungen zu gewähren, welche jene Industrien nöthig haben, um exportfähig zu bleiben.

Solche Zollerleichterungen werden in der Folge namentlich auch von denjenigen Veredlungs-Industrien beansprucht werden, welche durch die neueste Tarifgesetzgebung für den Import der von ihnen benötigten Rohfabrikate mit erhöhten Zöllen belastet worden sind, während die frühern niedrigeren Zölle der Exportfähigkeit dieser Industrien keinen Eintrag gethan hatten.

Eine gänzliche Zollbefreiung würde uns nun in einem solchen Falle, sowohl mit Rücksicht auf andere Gewerbszweige, wie aus fiskalischen Gründen, als zu weit gehend erscheinen, zumal sie keine *conditio sine qua non* für die Existenz der betreffenden Industrien bildet; wohl aber rechtfertigt sich eine Zollermäßigung beispielsweise auf die Ansätze des frühern Tarifs oder überhaupt von solchem Belange, daß durch die Zollbelastung die Konkurrenzfähigkeit auf dem ausländischen Markte nicht in Frage gestellt wird.

Der Transitveredlungsverkehr mit Zollermäßigung wäre übrigens analogen Kontrollvorschriften zu unterstellen wie der Veredlungsverkehr im engern Sinne.

## Zweiter Abschnitt.

### Art der Berechnung der Gebühren.

Der Art. 8 des alten Gesetzes ist hinfällig geworden infolge der 1867 abgeschlossenen Verträge mit den Bodensee-Uferstaaten; desgleichen Art. 9 infolge der durch die neuere Tarifgesetzgebung beseitigten Gewichtsberechnung nach Zugthierlasten.

In Artikel 9 neu (10 und 11 alt) ist, in Uebereinstimmung mit dem Zolltarifgesetz vom 10. April 1891, für die nach dem Gewichte zollpflichtigen Waaren die Verzollung auf Grundlage des Bruttogewichts beibehalten worden.

Durch eine Kollektiveingabe von Kaufleuten Zürichs, unterstützt von einer Anzahl Mitinteressenten aus andern Orten, ist der Bundesrath angegangen worden, bei Anlaß der Revision des Bundesgesetzes über das Zollwesen die Bestimmung aufzunehmen, daß die Gewichtszölle künftig vom Nettogewicht zu erheben seien bei allen Waarengattungen, für welche der Zoll Fr. 20 per 100 kg. oder mehr beträgt.

Zur Begründung dieses Begehrens machten die Petenten im Wesentlichen geltend: daß die Schweiz einzig bei dem Verzollungssystem nach dem Bruttogewichte stehen geblieben sei; daß es bei den erhöhten Zöllen als das größte Unrecht empfunden würde, wenn die Emballagen mit den nämlichen Zollansätzen belastet werden sollten, wie die Waaren selbst; daß die Beibehaltung der Bruttoverzollung eine Benachtheiligung der im Innern des Landes etablirten Kaufleute gegenüber denjenigen Konkurrenten bewirke, welche die Entrepôts in Genf und Lausanne mit bloß theilweiser Taraverzollung benutzen oder ihre Waaren deballirt mit unzureichendem Tarazuschlag über die Grenze bringen.

Die Frage der Nettoverzollung ist in der Bundesversammlung und in den Kommissionen der beiden Rätthe wiederholt erörtert worden, so namentlich bei Anlaß der Tarifrevision von 1884 und 1890/91. Sie steht auch naturgemäß mit dem Zolltarif in engem Zusammenhange, als mit dem Gesetz über die Organisation des Zollwesens, indem sie für jenen die systematische Grundlage bildet.

Die Vorlage des Bundesrathes für das Tarifgesetz von 1891 war auf Grundlage der Bruttoverzollung ausgearbeitet, und es ist dieses System von der Bundesversammlung wie durch das Volksvotum vom 18. Oktober 1891 gutgeheißen worden, obschon im Verlaufe der Berathungen die Wiedererwägung im Sinne der Nettoverzollung durch eine von vierzehn Kantonsregierungen unterzeichnete Petition angeregt worden war.

Eine Aenderung der Verzollungsbasis könnte unseres Erachtens nur auf dem Wege einer neuen Tarifrevision angebahnt werden, und zwar jedenfalls nur in dem Sinne, daß die Zollansätze entsprechend dem Verhältniß des Taraabzuges erhöht würden, weil einerseits der Bund sich diejenigen Zolleinnahmen sicherstellen muß, welche der jetzige Tarif nach Abschluß der neuen Verträge noch abzuwerfen verspricht, und andererseits weil Landwirtschaft, Industrien und Gewerbe die einfache Heruntersetzung der jetzigen Zollansätze auf die Nettogewichtsberechnung, soweit sie als Schutzzölle aufgestellt worden sind, kaum zugeben, sondern energisch gegen eine derartige Schmälerung ihrer Interessen Stellung nehmen würden.

Eine neue Revision des Tarifgesetzes in diesem Sinne wäre aber im gegenwärtigen Momente aus dem einfachen Grunde zwecklos, weil durch die bisher abgeschlossenen und theilweise bereits in Kraft getretenen Handels- und Zollverträge mit auswärtigen Staaten die hauptsächlichsten Positionen des Tarifs von 1891 durch Bindung oder Ermäßigung der Ansätze auf längere Zeitdauer festgelegt sind, und weil ohne Anbahnung neuer Verhandlungen auf Grund eines neuen Tarifs, zu welchen die Vertragsstaaten sich schwerlich herbeilassen würden, keine Möglichkeit gegeben ist, die oben erwähnten Kompensationen durch höhere Zölle zu Gunsten der inländischen Produzenten zu erwirken.

Aus formellen wie aus materiellen Gründen halten wir ein Zurückkommen auf die Frage der Nettoverzollung für einstweilen als unthunlich, und es dürfte demzufolge im gegenwärtigen Momente auch überflüssig sein, die tiefeingreifenden Konsequenzen zu erörtern, welche die Nettoverzollung nach sich ziehen würde.

Einer spätern Tarifrevision soll die Entscheidung dieser Frage vorbehalten bleiben; bis dahin aber muß es beim System der Bruttoverzollung, auf welches bei Feststellung der gegenwärtigen Zollansätze gebührend Rücksicht genommen wurde, sein Bewenden haben.

Das Korrektiv für die von den Petenten signalisirten Ungleichheiten liegt in der Neuordnung der Tarazuschläge für diejenigen Waaren, welche — in Entrepôts oder an der Grenze — ihrer transportmäßigen Verpackung entkleidet zur Verzollung angemeldet werden, beziehungsweise in der billigen Ausgleichung dieser Zuschläge nach Maßgabe der wirklichen Taraverhältnisse, wozu die einleitenden Maßnahmen in Vollziehung des dahergigen Postulates der Bundesversammlung bereits getroffen sind.

Art. 10 stützt sich auf den Art. 2 des Zolltarifgesetzes vom 10. April 1891.

Die Redaktion von Art. 11 (neu) ist lediglich den veränderten Verkehrsverhältnissen angepaßt.

Art. 12 (neu). Daß Güter, deren Revision der besondern Verpackung wegen nicht möglich ist oder vom Zollpflichtigen nicht gestattet werden will, dem höchsten Zollansatz unterliegen sollen, beruht auf einem in der Zollpraxis längst befolgten Grundsatz. Güter „ohne Angabe ihrer Art“, wie der Artikel (alt 14) bisher lautete, werden überhaupt nicht zur Verzollung zugelassen, sondern an den Waarenführer zurückgewiesen, der zur Abgabe einer Inhalts-erklärung verpflichtet ist.

### Dritter Abschnitt.

#### Eintheilung der Zollgebiete.

Infolge des Umstandes, daß die Kreirung interner Zollämter in Uebereinstimmung mit dem Postulate des Nationalrathes im Gesetzesentwurfe (s. hienach Art. 16) ausdrücklich vorgesehen ist, kann sich die Eintheilung der Zollgebiete nicht bloß auf die Grenzperipherie beschränken, sondern es erfordert jene Bestimmung eine komplette Territorialeintheilung des gesammten schweizerischen Landesgebietes. Artikel 15 des Gesetzesentwurfes skizzirt dieselbe wie folgt:

- |      |             |  |
|------|-------------|--|
| I.   | Zollgebiet: | Bern, Luzern, Solothurn, Baselstadt, Baselland.                                  |
| II.  | „           | Zürich, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden,<br>Zug, Schaffhausen, Aargau, Thurgau. |
| III. | „           | Glarus, beide Appenzell, St. Gallen, Graubünden.                                 |
| IV.  | „           | Tessin.  |
| V.   | „           | Freiburg, Waadt, Wallis und Neuenburg.   |
| VI.  | „           | Genf.  |

Wir beantragen, den Kanton Aargau, bisher im I. Zollgebiet, dem II. Zollgebiet zuzutheilen. Wichtigere Zollstätten bestehen im Aargau nicht, und die auf dem badischen Bahnhofs Waldshut installirte eidgenössische Zollstätte liegt Schaffhausen näher als Basel. Eine etwelche Entlastung des I. Zollgebietes, dem nunmehr nicht nur der bernische Jura, sondern der gesammte Kanton Bern einverleibt werden soll, ist nothwendig. Ebenso nothwendig erscheint es, den Kanton Wallis vom VI. Zollgebiet loszutrennen und dem V. Gebiet zuzutheilen, weil geographisch näher gelegen und weil ohnehin der Direktion des VI. Zollgebietes (Genf) in Folge der besondern Verhältnisse dieses Kantons in seinen Beziehungen zum Nachbarlande ein vollauf genügendes Feld der Thätigkeit zuge-  
dacht ist.

Hinsichtlich des Sitzes der Zollgebietsdirektionen wird eine einzige Aenderung beantragt, nämlich die Verlegung der Direktion des III. Gebietes von Chur nach St. Gallen.

Mit Bezug auf den Direktionssitz des II. Zollgebietes sind zwei Kundgebungen eingegangen, die eine von der Kaufmännischen Gesellschaft in Zürich, unterstützt vom dortigen Gewerbeverein, welche die Verlegung nach Zürich, eventuell die Errichtung einer neuen Zolldirektion in Zürich mit eigenem internem Gebiete postulirt; die andere vom Kaufmännischen Direktorium in Schaffhausen um Belassung des Direktionssitzes in Schaffhausen.

Bei Einführung des Zollwesens als neue Bundesinstitution ging man von der richtigen Ansicht aus, daß die Direktivstellen, wo immer thunlich, in das Centrum des betreffenden Grenzgebietes zu verlegen seien. Die zunächst liegende Aufgabe der Zollgebietsdirektionen besteht darin, für eine richtige Ausführung des Zolldienstes zu sorgen und die Vollziehungsorgane so direkt als immer möglich zu überwachen. In dieser Hinsicht ist nun gerade der Direktionssitz in Schaffhausen so vorzüglich gelegen, wie keiner der übrigen, und wenn auch in der Folge in dem dem II. Zollgebiete zugewiesenen Territorium ein oder mehrere interne Zollämter errichtet werden sollten, so wird die Thätigkeit der Direktivbehörde doch in höherem Maße von den vielen an der Grenze gelegenen Zollämtern, sowie von den Grenzverhältnissen überhaupt in Anspruch genommen werden, als von den wenigen mit geschultem Personal zu versehenen internen Zollämtern, ganz abgesehen vom Grenzbewachungsdienste, der ebenfalls der Gebietsdirektion unterstellt ist.

In der Zürcher-Petition wird als besonderer Vortheil der Verlegung nach Zürich der Umstand hervorgehoben, daß Zollanstände und Beschwerden in mündlichem Verkehr zwischen Publikum und Behörde ihre Erledigung finden könnten. Eine solche Auffassung von der Stellung einer Direktivbehörde können wir nicht theilen; die Zolldirektionen sind keine Informationsbüreaux im Sinne der Petenten, sondern die nächste den Zollabfertigungsstellen übergeordnete Instanz, bei welcher Gesuche und Reklamationen in Zollsachen nach allgemein gültiger Geschäftsregel schriftlich vorzubringen sind, wie sie auch schriftlich beantwortet werden.

Der Platz Zürich muß jedenfalls, wenn die Bestimmung betreffend die Errichtung interner Zollämter zur Annahme gelangt, der Sitz eines mit den ausgedehntesten Befugnissen ausgestatteten internen Hauptzollamtes, unter Umständen in Verbindung mit einer Zollniederlage, werden, dagegen können wir uns nicht entschließen, die Verlegung der Gebietsdirektion von dem in der Mitte der Grenz-

linie des II. Zollgebietes sehr günstig gelegenen Schaffhausen nach Zürich zu befürworten, und ebenso wenig läßt sich die Errichtung eines neuen, internen Zollgebietes einzig zu dem Zwecke rechtfertigen, um Zürich zum Sitze einer Direktivbehörde zu machen.

Die Nothwendigkeit scheint uns übrigens um so weniger vorhanden zu sein, als der Verkehr zwischen Zürich und Schaffhausen durch Eisenbahn, Telegraph und Telephon in jeder nur wünschbaren Weise erleichtert ist.

Die nämlichen Gründe, welche gegen eine Verlegung der Direktion des II. Gebietes vorgebracht wurden, sprechen dagegen für Verlegung der Direktion des III. Gebietes von Chur nach St. Gallen, d. h. in das Centrum desjenigen Theiles des III. Gebietes, in welchem sich der Hauptverkehr abwickelt.

Als im Jahre 1849 der Direktionssitz nach Chur verlegt wurde, bewegte sich noch ein sehr lebhafter Waarenverkehr über die bündnerischen Alpenpässe nach und von Italien, und Chur war der Mittelpunkt dieses Verkehrs.

Seither hat sich die Sachlage geändert. Der Waarenverkehr über die bündnerischen Alpenpässe hat aufgehört; durch die Eröffnung der Bodenseegürtelbahn und der Arlbergbahn sind Rorschach, St. Margrethen und Buchs die wichtigsten Zollämter des III. Gebietes geworden; dazu kommt das Niederlagshaus St. Gallen, dessen Wichtigkeit namentlich für die Abfertigung des Veredlungsverkehrs (Stickerieverkehrs) von Jahr zu Jahr zunimmt.

In Anbetracht dessen ist die Verlegung des Direktionssitzes in das Verkehrscentrum ein Gebot der Nothwendigkeit, dem anderweitige Rücksichten hintangesetzt werden müssen.

Für Kreirung von mehr als sechs Zollgebieten liegt hingegen keine Nothwendigkeit vor; ebenso glaubten wir von einer Theilung der einzelnen Kantonsgebiete von vornherein als inopportun abstrahiren zu sollen.

Dagegen wird dem Bundesrathe die Befugniß erteilt, einzelne Landestheile einer andern Gebietsdirektion zu unterstellen, wo solches im besondern Interesse des Zolldienstes sich als nothwendig herausstellt. Dies könnte namentlich bezüglich Puschlav und Castasegna der Fall sein, weil diese Grenzpunkte von Lugano aus besser im Auge behalten werden können, als von dem entfernten St. Gallen.

## Vierter Abschnitt.

### Errichtung von Zollämtern und Niederlagshäusern.

In der modernen deutschen Sprache ist das Wort „Stätte“ selten mehr gebräuchlich. Es figurirt eigentlich bloß noch in der Bibelsprache. Die Ersetzung der Bezeichnung „Zollstätte“ durch „Zollamt“ (Hauptzollamt, Nebenzollamt) erscheint daher zeitgemäß.

Die internen Zollämter. Schon durch Postulat des Nationalrathes vom 30. Juni 1887 (Motion Künzli) ist die Kreirung von Zollämtern im Innern des Landes in Anregung gebracht. Das Bedürfniß einer solchen Institution läßt sich nicht mehr in Abrede stellen. Der Waarenempfänger im Innern des Landes hat den begreiflichen Wunsch, bei der Verzollung seiner Waaren, welche bisher an der Grenze durch die Bahnverwaltungen oder durch Speditionsgeschäfte in seinem Namen und auf seine Kosten besorgt wurde, zu besserer Wahrung seiner Interessen selbst zugegen zu sein und die Waarendeklaration selbst aufzustellen. Dieser Wunsch ist um so einleuchtender, als mit der Komplikation der Tarifbestimmungen und mit der Erhöhung der Zölle auch das Risiko des Waarenempfängers wächst und Anstände mit den Organen der Zollverwaltung, Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Klassifikation u. s. w. immer häufiger werden.

Es existiren freilich einige interne Niederlagshäuser (Zürich, St. Gallen, Aarau u. s. w.), welche nicht bloß, dem ursprünglichen Zweck des zur Förderung des Zwischenhandels bestimmten Instituts entsprechend, als Freilager (Transitlager) benutzt werden, sondern vorzugsweise als Abfertigungsstelle für die unmittelbare Eingangverzollung der mit Geleitschein daselbst anlangenden Waarendsendungen, die nicht auf Lager kommen, sondern vom Adressaten sofort bezogen werden. Dieser Abfertigungsmodus ist aber gegenwärtig nur unter der Bedingung statthaft, daß für die betreffende Waare, um ihr den Charakter als Niederlagswaare zu bewahren, die reglementarischen Lagerspesen für 1 Monat in Rechnung gebracht werden. Es geschieht dies auch deshalb, weil eine zum Verbrauch in der Schweiz bestimmte Waare, an der Grenze verzollt, nur einmalige, die nach Niederlagshäusern instradirten Güter dagegen eine zwei-, bzw. dreimalige zollamtliche Abfertigung erfordern.

Wir halten es nun für durchaus zeitgemäß, wenn dem schweizerischen Handelsstande in dieser Hinsicht thunlichste Erleichterung der ihm durch die Zollgesetzgebung auferlegten Pflichten geboten wird, und können deßhalb auch unsererseits die Schaffung interner Zollämter befürworten.

Diese Institution wird zwar eine nicht unbedeutende Steigerung der Verwaltungsausgaben zur Folge haben. Eine Personalreduktion an der Grenze kann, trotz der theilweisen Verlegung der definitiven Abfertigung in's Innere des Landes, nicht in Aussicht gestellt werden, weil die Zahl der Abfertigungen an den Grenzzollämtern sich faktisch nicht vermindert, sondern an Stelle der Einfuhrverzollung für die nach den internen Zollämtern zu instradirenden Waaren die Geleitscheinabfertigung zu treten hat.

Dessen ungeachtet wird der Bund, der bisher mit den höhern Zöllen auch höhere Einnahmen erzielte, sich zu einem Opfer entschließen müssen.

Dem Handelsstande hinwieder entsteht, abgesehen von der Annehmlichkeit, der Verzollung selbst beiwohnen zu können, der unverkennbare Vortheil, daß die nicht unbeträchtlichen Spesen, welche bis anhin den Speditionsgeschäften, beziehungsweise den Eisenbahngüterexpeditionen an der Grenze für Besorgung der Zollformalitäten (Deklaration, Revision etc.) entrichtet werden mußten, sowie die von den Bahnverwaltungen bezogenen Provisionen für geleisteten Zollvorschuß, zum großen Theil vermieden werden können.

Auch wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß Postsendungen, welche nach Ortschaften im Innern adressirt sind, wo sich ein Zollamt befindet, ebenfalls am Bestimmungsorte ihre zollamtliche Behandlung erhalten.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Errichtung interner Zollabfertigungsstellen insbesondere auch für den Veredlungsverkehr, indem dadurch die zollamtliche Kontrolle ganz wesentlich erleichtert wird.

Endlich hegen wir die Ueberzeugung, daß ein direkter Verkehr der Zollpflichtigen mit den Organen der Zollverwaltung auch auf die gegenseitigen Beziehungen von vortheilhafter Wirkung wäre und daß damit manche Zollreklamation würde verhütet werden können. Für die Bahnen wird die neue Institution den Vortheil bringen, daß die nach den Verkehrscentren im Innern gehenden Waaren rascher an die Bestimmungstation gelangen.

Es kann sich nun selbstverständlich nicht darum handeln, in jeder größern Ortschaft ein Zollamt zu errichten. Wir halten vielmehr dafür, daß nur wirkliche Verkehrscentren, größere Städte mit Handel und Industrie, in Frage kommen sollen und daß die Errichtung solcher Zollabfertigungsstellen an bestimmte Gegenleistungen zu knüpfen sei, indem dem Bunde unter obwaltenden Umständen nicht zuzumuthen ist, für die Kosten dieser im Interesse und zur Bequemlichkeit einzelner bevorzugter Handels- und Industrieplätze errichteten Institute allein aufzukommen.

Interne Zollämter sind nur denkbar im unmittelbaren Zusammenhange mit Eisenbahnstationen, damit die unverzollt per Bahn anlangenden Güter sofort nach Ankunft zur Zollabfertigung angemeldet werden können. Es dürfte daher den beteiligten Interessenten zu allernächst die Pflicht überbunden werden, von den Bahnverwaltungen die nöthigen Lokalitäten erhältlich zu machen, um dieselben der Zollverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrath hätte alsdann unter angemessener Berücksichtigung der jeweiligen Verhältnisse zu bestimmen, ob und eventuell welche Beiträge überdies noch an die Kosten des Zollabfertigungsdienstes zu leisten sind.

Jedenfalls aber müßte dem Bundesrath das Recht gewahrt bleiben, Gesuche um Errichtung interner Zollämter ohne Weiteres abzulehnen, wenn die Nothwendigkeit für die betreffende Ortschaft nicht überzeugend nachgewiesen ist.

Art. 17. Seit Entstehung der Eisenbahnen hatte die Zollverwaltung Jahr für Jahr sich mit Anständen zu befassen, welche die Beschaffung der erforderlichen Zolllokalitäten in den Grenzstationen betrafen, und oftmals ist es ihr erst nach langen und unerquicklichen Verhandlungen gelungen, ihre Stellung den Privatgesellschaften gegenüber zu behaupten.

Es gehört jedenfalls zu den Rechten des Bundes, da, wo Bahnanschlüsse an der Grenze die Installirung einer Zollabfertigungsstelle erheischen, die unentgeltliche Ueberlassung der hierfür nothwendigen Lokalitäten in den Stationsgebäulichkeiten zu beanspruchen. Es scheint daher im Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Amtl. Samml. XI, 1) insofern eine Lücke zu bestehen, als dasselbe bloß für Post- und Telegraphendienst die unentgeltliche Einräumung passender Lokale vorsieht, während des Zolldienstes in diesem Gesetze nicht gedacht ist. Andererseits enthalten allerdings die internationalen Verträge die ausdrückliche Verpflichtung unentgeltlicher Ueberlassung der erforderlichen Zolllokalitäten, wodurch der prinzipielle Standpunkt wenigstens theilweise gewahrt ist. Wir verweisen z. B. auf die Verträge mit Baden betreffend die Weiterführung der badischen Bahnen über Schweizergebiet vom 27. Juli/11. August 1852 (Amtl. Samml. III, 438) und vom 24. September 1862 (Amtl. Samml. VII, 382), sowie betreffend die Eisenbahnverbindung bei Singen und Konstanz vom 24. Mai 1873 (Amtl. Samml. XI, 399), auf den Staatsvertrag betreffend Erstellung von Voralbergerbahnen vom 27. August 1870 (Amtl. Samml. X, 380) und endlich auf den Staatsvertrag mit Italien betreffend die Anschlüsse der Gotthardbahn vom 23. Dezember 1873 (Amtl. Samml. XI, 478).

Um nun für die Anwendung dieses Prinzips eine allgemeine gesetzliche Basis zu schaffen, haben wir in den Gesetzesentwurf einen neuen Artikel aufgenommen mit der Bestimmung, daß die für den Zolldienst auf den Grenzstationen der schweizerischen Eisenbahnliesen benötigten Lokalitäten nach den Anforderungen des Zolldepartements von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen seien.

Diese Bestimmung soll jedoch die ausdrückliche Meinung haben, daß bei besonders hohen Kosten, welche einer Bahnverwaltung infolge dessen erwachsen sollten, eine angemessene einmalige Entschädigung von Seiten des Bundes je nach Umständen nicht ausgeschlossen sei.

Daß endlich der Eisenbahndienst die erforderlichen Waageeinrichtungen ebenfalls unentgeltlich zur Verfügung zu stellen hat, dürfte mit Grund kaum einer Beanstandung begegnen.

## **Fünfter Abschnitt.**

### **Vorschriften für die Ein-, Aus- und Durchfuhr.**

Der Art. 32 des bisherigen Gesetzes betreffend den Zollverschluß für Waaren, welche zur Geleitscheinabfertigung angemeldet werden, ist als Art. 20 unter die „Allgemeinen Bestimmungen“ dieses Abschnittes aufgenommen, weil darunter nicht bloß die Niederlagsgüter, sondern hauptsächlich Durchfuhrsgüter und sodann auch solche Güter verstanden sind, welche behufs der Einfuhrverzollung nach einem Zollamte im Innern instradirt werden.

Während nach der frühern Bestimmung der Zollverschluß nur auf Verlangen des Waarenführers angewendet werden sollte, wurde Art. 20 dahin erweitert, daß es nebstdem dem Ermessen der zuständigen Zollstelle anheimgegeben sei, den Zollverschluß in denjenigen Fällen anzuwenden, wo sie es für nöthig erachtet. Für Waaren, welche hohen Zollansätzen unterliegen, besonders wenn deren Transport ganz oder theilweise per Achse geschieht, ist es zur Vermeidung einer unständlichen Kontrolle unerläßlich, den Zollverschluß anzulegen, um Unterschleife mittelst Waarensubstituierung während der Durchfuhr zu verhindern.

Dieser Grundsatz hat übrigens in der Praxis schon längst nothgedrungen durchgeführt werden müssen und soll nunmehr sich im neuen Gesetze nur deutlicher ausgedrückt finden.

Den wichtigsten Punkt dieses Abschnittes bilden die Vorschriften über die Deklarationspflicht und die Ver-

antwortlichkeit des Deklaranten gegenüber der Zollverwaltung, womit zugleich auch die Haftbarkeit für etwaige Zollbußen im Falle einer Zollübertretung verbunden ist (Art. 22).

Der Bundesversammlung ist diesbezüglich eine Petition, datirt Anfang Oktober 1890 und von zehn schweizerischen Bahnverwaltungen unterzeichnet, zugegangen, dahin lautend, es möchte die Haftpflicht der Eisenbahnen in deren Eigenschaft als Waarenführer und Deklaranten auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in welchen ein wirkliches Verschulden (Absicht oder grobe Fahrlässigkeit) der betreffenden Bahnbeamten vorliegt.

Wir glauben nicht untersuchen zu sollen, inwieweit den Schöpfern des Zollgesetzes von 1851, als sie den Grundsatz der Verantwortlichkeit des Deklaranten und Waarenführers aufstellten, neben dem Fuhrwerks- und Schiffsverkehr auch der damals erst im Entstehen begriffene Verkehr der Eisenbahnen vor Augen geschweht haben mag. Dagegen sagt Art. 13 des Eisenbahntransportgesetzes vom 20. März 1875 (A. S. n. F. I, 682) wörtlich:

„Unterliegen Frachtgüter vor ihrer Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung oder polizeilichen Prüfung, so ist in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen die Bahnverwaltung verpflichtet, die erforderlichen Manipulationen auf Kosten des Absenders, beziehungsweise des Empfängers gegen eine reglementarisch festzustellende Vergütung vorzunehmen.“

Der Absender hat die Bahnverwaltung in den Besitz der hiezu erforderlichen Begleitpapiere (Zolldeklarationen, Ursprungszeugnisse, Gesundheitscheine u. s. w.) zu setzen.

Er ist für deren Richtigkeit und vorschriftsmäßige Abfassung der Bahnverwaltung verantwortlich und hat für Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder gänzlichen Mangels solcher Begleitpapiere treffen, unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen einzustehen.

Die Bahnverwaltung hat die Verpflichtung, den Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzuthellen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrthümer in Beziehung auf die Nothwendigkeit oder Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen. Die aus Nichterfüllung dieser Verpflichtung entspringenden Strafen oder Schäden hat die Bahnverwaltung an sich selbst zu tragen, beziehungsweise dem Absender zu ersetzen.“

In den Worten, daß der Absender für Strafen und Schäden, welche die Bahnverwaltung wegen Unrichtigkeit der Begleitpapiere treffen, (unter gewissen Voraussetzungen) einzustehen habe, ist neben dem Regreßrecht die Haftbarkeit der Bahn gegenüber der Zollverwaltung jedenfalls ganz undiskutirbar juristisch festgestellt.

Prüft man nun die Frage, ob diese Verantwortlichkeit den Bahnen wirklichen Nachtheil bringe oder ob es sich bei dem eingereichten Petitem um blos akademische Erwägungen handle, so muß zunächst auffallen, daß die vermeintlichen Nachtheile in der Petition nicht ziffernmäßig belegt werden.

Den Ausgangspunkt der ganzen Bewegung bildet eine im Jahre 1887 konstatierte Uebertretung des Zoll- und des Alkologesetzes, bei welcher die wirkliche Buße gegen den durch besondern Zufall in Haft gebrachten Versender und gleichzeitigen Empfänger der Waare ausgesprochen und in der Folge wegen Zahlungsunfähigkeit desselben in Haft umgewandelt wurde, während die Bahnverwaltung selbst — der Fall betraf die Vereinigten Schweizerbahnen — nur eine sehr gelinde Buße zu tragen hatte.

Aehnliche Fälle wären die Petenten schwerlich in der Lage namhaft machen zu können. Sie werden sich in dieser Weise auch nicht wiederholen, da es sich nicht lohnen kann, Sprit im Bahnverkehr aus Deutschland oder Oesterreich nach der Schweiz einzuschmuggeln, ohne im betreffenden Lande denselben behufs des Rückempfanges der darauf haftenden Inlandssteuer in aller Form abgemeldet zu haben.

Wenn daher die Petition von dem „Raffinement“ spricht, mit welchem in neuester Zeit in konkreten Fällen die Einfuhr von gebrannten Wassern versucht worden, so greift diese „neueste“ Zeit in das Jahr 1887 zurück, wo jener einzelne Fall sich ereignet hat.

Um aber ein seit Jahren, d. h. seit Bestehen des eidg. Zollwesens durchgeführtes System zu beseitigen, scheint denn doch ein Ausnahmefall keine hinlängliche Begründung in sich zu schließen. Ueberdies darf bemerkt werden, daß nur ein Theil der petitionirenden Bahngesellschaften sich mit Zollformalitäten zu befassen haben, während Bodelibahn, Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, Südostbahn, Emmenthalbahn und Tößthalbahn wohl noch nie in den Fall gekommen sind, in ihrer Eigenschaft als Waarenführer eine Einfuhrverzollung zu besorgen.

Vor Allem muß, was die Stellung der Bahn als Waarendeklarant anbetrifft, darauf hingewiesen werden, daß diese Stellung eine den Speditionshäusern analoge ist. Wie letztere, so sind auch die Bahnen die Vertreter der Interessen der nicht persönlich anwesenden Zollpflichtigen, übernehmen deren Rechte und Pflichten und beziehen als Aequivalent ihre besondern Spesen für Deklaration, Revision, überhaupt für allen aus der Erfüllung der Zollformalitäten entstehenden Mühewalt, sowie Provisionen für geleistete Zollvorschüsse, alles Nebeneinnahmen,

welche recht ansehnliche Summen repräsentiren, wie der schweizerische Handelsstand würde bezeugen können.

Abgesehen im Fernern davon, daß den Bahnen das Recht zusteht, vor Ausstellung der Deklaration sich über die Richtigkeit der Inhaltserklärung des Absenders (Art. 13, oben zitiert) Gewißheit zu verschaffen, und auch abgesehen vom Regreßrechte gegenüber dem Absender, haftet im Falle einer Zollübertretung in Folge unrichtiger Angaben des Absenders bezw. des Zollpflichtigen die Waare selbst für die verwirkte Zollbuße (Art. 40 des Eisenbahntransportgesetzes), und es dürften wohl wenige Fälle aufzuzählen sein, bei welchen die Bahnverwaltung ihre daherigen Auslagen aus dem Erlös der Waare nicht hätte zu decken vermögen.

Da übrigens die Bahn in Ermangelung anderweitiger Vereinbarung (Besorgung der Zollformalitäten durch Speditionsgeschäfte) offiziell die Interessen auch des Waarenempfängers zu vertreten hat, so bleibt ihr unbenommen, eine Inhaltserklärung von diesem einzuverlangen. Stellt sich dann dieselbe bei der zollamtlichen Revision als unrichtig heraus, so ist die Geltendmachung des Regreßrechtes mit weniger Umständlichkeiten verbunden, als gegenüber dem im Auslande wohnenden Absender.

In Summa scheinen uns die Argumente, welche von Seite der Petenten zu Gunsten ihres Ansuchens vorgebracht werden, vorwiegend rein theoretischen Bedenken entspringen zu sein. Denn wenn die Petition auf die hohen Bußen hinweist, welche ausgesprochen werden könnten, so hätte sie auch nicht verschweigen sollen, daß die administrativen Strafdekrete der Zollverwaltung zwischen einem Bahndeklaranten und einem Schmuggler wohl zu unterscheiden wissen und daß denn auch die Bußen im Strafverfahren gegen deklarirende Güterexpeditionen sich in der Regel wenig über das gesetzliche Minimum erheben, ja daß in vielen Fällen nach Art. 51 Schlußsatz des bisherigen Zollgesetzes verfahren und die Buße auf den zwei- oder einfachen Betrag des umgangenen Zolles oder sogar noch weiter reduziert worden ist.

Mit der Einführung interner Zollämter wird auch die Verantwortlichkeit der Bahnen eine verminderte sein, indem die Sendungen, welche zur Eingangsverzollung in's Innere gehen, zur Geleitscheinabfertigung unter Verbleiung deklarirt werden können.

Sollte dessen ungeachtet vom bisherigen System abgegangen werden, was wir als eine Hintansetzung der Interessen des Bundes zu Gunsten von Privatgesellschaften ansehen müßten, so würden wir uns vorbehalten, einen Antrag einzureichen in dem Sinne, daß in Abänderung von Art. 13 des Eisenbahntransportgesetzes die Bahn-

gesellschaften sich überhaupt mit der Besorgung der Zollformalitäten nicht mehr zu befassen haben, sondern daß hiefür besondere, der Zollverwaltung unterstellte staatliche Organe (Zollagenten, agents en douane) aufgestellt werden, womit dann selbstverständlich auch die betreffenden Spesen den Bahnen entzogen und dem Fiskus zufallen würden.

Art. 23 (alt Art. 23) enthält die Verpflichtung für den Waarenführer, bei Anordnung der zollamtlichen Revision die betreffende Waare ab- und wieder aufzuladen, beziehungsweise aus- und wieder einzupacken. Diese Bestimmung bezweckt die Beseitigung von Konflikten, welche unter dem alten Gesetze nicht selten vorgekommen sind.

Die übrigen Artikel dieses Abschnittes sind zum Theil kürzer gefaßt, unter Weglassung derjenigen Bestimmungen, welche in die Vollziehungsverordnung gehören, zum Theil präziser redigirt, unter Anpassung an die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse.

Art. 33. Um der Anhäufung unverzollter Waaren an den betreffenden Stationen vorzubeugen und das Publikum zu beschleunigter Disposition und Erfüllung der Zollformalitäten zu verhalten, ist die Bestimmung aufgenommen, daß Waarensendungen, welche innert der Frist von vier Tagen nach ihrer Ankunft nicht zur Zollbehandlung angemeldet werden, der nächsten eidgenössischen Zollniederlage zuzuleiten sind, Verlängerung der Frist in Ausnahmefällen bis auf höchstens sieben Tage vorbehalten.

Es wird diese Bestimmung den Bahnverwaltungen, wie dem beteiligten Handelsstande zugleich die Wünschbarkeit nahe legen, mit der Zollabfertigungsstelle eine unter zollamtlichen Verschuß zu stellende Zollniederlage für unverzollte Güter zu verbinden. Daherigen Begehren wird der Bundesrath wo immer thunlich Rechnung tragen können, vorausgesetzt, daß geeignete Magazinlokale für diesen Zweck kostenfrei zur Verfügung gestellt werden, in welchem Falle dann die Lagergebühren derjenigen Stelle zufallen würden, welche für die Beschaffung der Lagerräumlichkeit aufkommen ist.

## Sechster Abschnitt.

### Organisation der Zollverwaltung.

1. Der Bundesrath. Ueber die Obliegenheiten und Befugnisse des Bundesrathes als der obersten Exekutivbehörde enthält der neue Entwurf keine wesentlichen Aenderungen.

Eine Erweiterung im Sinne der Verdeutlichung hat eigentlich bloß der sogenannte Kampfartikel (alt Art. 34, neu Art. 35) erfahren, der in den Zolldebatten der letzten Jahre wiederholt zu Erörterungen Anlaß gegeben, indem von verschiedenen Seiten eine präzisere Fassung angeregt wurde.

Wir erinnern insbesondere an die Eingabe der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich an die Bundesversammlung, vom 31. Mai 1886, es möchte ein Bundesbeschluß erlassen werden, laut welchem

„der Bundesrath, unter dem Vorbehalt, daß er darüber  
 „der Bundesversammlung bei erster Gelegenheit Bericht er-  
 „statte, für Waaren aus Ländern, mit denen die Schweiz nicht  
 „auf dem Fuße der Meistbegünstigung verkehrt, oder welche  
 „schweizerische Erzeugnisse mit besonders hohen Zöllen be-  
 „legen, die Ansätze des Tarifes um das Drei- bis Sechsfache  
 „zu erhöhen hat“.

In der Botschaft vom 19. November 1886, betreffend Abänderung des Zolltarifgesetzes vom Jahre 1884, sind wir den geäußerten Bedenken wegen der vermeintlichen Unzulänglichkeit des Art. 34 des Zollgesetzes als Kampfartikel durch die Erklärung begegnet, daß wir jenen Artikel als ein wirksameres Kampfmittel betrachten, als die vorgeschlagenen Zusatzbestimmungen zum Tarifgesetz, indem gerade infolge des allgemein gehaltenen Wortlautes die weitestgehenden Maßregeln ergriffen werden könnten; daß uns nichts hindere, gegenüber einem Staate, dessen vertragliche Beziehungen abgebrochen sind, die unbeschränktesten Zollerhöhungen für die Einfuhr seiner Produkte eintreten zu lassen, als höchstens die Wahrnehmung unserer eigenen Interessen.

Diese Erklärung wurde noch dahin erweitert, daß der Bundesrath fest entschlossen sei, je nach Umständen und innerhalb der Grenzen der allgemeinen Landesinteressen von jener Befugniß ohne Zögerung, aber auch ohne Ueberstürzung, Gebrauch zu machen.

Diese mit solcher Bestimmtheit abgegebene Erklärung konnte ihre Wirkung nicht verfehlen, und sie hat auch in der That die bestehenden Bedenken größtentheils beschwichtigt. Immerhin dürfte nun aus Anlaß der gegenwärtigen Revision des Zollgesetzes dem in Frage stehenden Artikel eine Fassung gegeben werden, welche jeden etwa noch herrschenden Zweifel beseitigt und keine Deutelei zuläßt.

Bereits hat auch die Kaufmännische Gesellschaft Zürich in einem an die Bundesversammlung gerichteten gedruckten Memorial, betitelt: „Zur Revision des Bundesgesetzes über das Zollwesen“ und datirt vom 9. Dezember 1889, sich über diesen Gegenstand

vernehmen lassen und zwar in dem Sinne, daß der Bundesrath ermächtigt werde, „für Waaren aus Ländern, mit denen die Schweiz „nicht auf dem Fuße der Meistbegünstigung verkehrt, oder welche „schweizerische Erzeugnisse mit besonders hohen Zöllen belegen, „die Ansätze des Zolltarifs bis auf das Sechsfache zu erhöhen“ u. s. f.

Wir glauben auch diesmal wieder darauf aufmerksam machen zu sollen, daß mit einer unbeschränkten Vollmacht dem Bundesrathe jedenfalls eine stärkere Waffe in die Hand gegeben ist, als in derjenigen Form, wie sie neuerdings von den Petenten angeregt wird. Unser Antrag geht daher dahin, dem Artikel folgende Fassung zu geben:

„Der Bundesrath ist befugt, für Waaren aus solchen „Ländern, mit denen die Schweiz nicht auf dem Fuße der „Meistbegünstigung verkehrt, oder welche schweizerische Erzeugnisse mit besonders hohen Zöllen belegen, die Ansätze „des Zolltarifs nach seinem Ermessen zu erhöhen.

„Ferner kann der Bundesrath unter andern außerordentlichen Umständen, namentlich im Falle von Theuerung der „Lebensmittel, besondere Maßnahmen treffen und vorübergehend die zweckmäßig erscheinenden Aenderungen im Tarif „vornehmen.

„Er hat indessen in allen Fällen der Bundesversammlung „bei ihrem nächsten Zusammentritt von den getroffenen Verfügungen Kenntniß zu geben, und diese können nur fort-dauern, wenn die Bundesversammlung ihre Genehmigung ertheilt.“

2. Das Zolldepartement. Das Gesetz enthält hierüber gegen früher keine Aenderung. Der vom Bundesrathe zu erlassenden Instruktion für die Oberzolldirektion bleibt es vorbehalten, die Kompetenzen der dem Departement unterstellten Behörde in einer den Verhältnissen angemessenen Weise festzusetzen.

3. Oberzolldirektion, Gebietsdirektionen und Zollämter. Die neue Redaktion der verschiedenen Artikel dieses Titels des Gesetzes enthält die allgemeinen Grundsätze und überläßt die Aufstellung der nähern Ausführungsbestimmungen, welche eben je nach Gestaltung der Verhältnisse Modifikationen erheischen, der obern Exekutive.

Für die großen Hauptzollämter sind besondere Zollamtsvorstände vorgesehen, weil die betreffenden Zolleinnehmer sich gegenwärtig beinahe ausschließlich mit dem Kassawesen zu beschäftigen haben, so daß der Dienstgang häufig einer permanenten Beauf-

sichtigung und direkten Oberleitung entbehrt. Letztere ist aber für Zollämter mit einem Personal von 20 bis 30 Mann eine absolute Nothwendigkeit.

4. Wahl und Entlassung der Beamten und Bediensteten der Zollverwaltung; Disziplinarstrafen. Auch in diesem Kapitel sind keine Aenderungen von besonderer Bedeutung zu verzeichnen. Daß im Falle der Aufhebung einer Beamtung vor Ablauf der Amtsdauer dem betreffenden Beamten eine billige Entschädigung gebühre, kann wohl nicht beanstandet werden.

Neu ist die der Oberzolldirektion eingeräumte Befugniß zur Ernennung des Bedienstetenpersonals (Zollaufseher, Bureauabwarte bei den Gebietsdirektionen etc.), gleich wie dies bisher mit Bezug auf die Grenzwachtmannschaft der Fall war. Jene Bediensteten werden auf unbestimmte Zeit und auf Wohlverhalten hin angestellt, und deshalb erscheint es zweckmäßig, diese Anstellungen und demgemäß auch die Entlassungen der dem Zolldienst direkt vorgesetzten Behörde vorzubehalten.

Die Bestimmung, daß auch im Falle ungebührlichen Betragens gegen einen Beamten oder Bediensteten vorerst auf dem Disziplinarwege eingeschritten werden kann, bedarf keiner besondern Begründung.

## Siebenter Abschnitt.

### Zollpolizei.

Wiederholt ist in den Geschäftsberichten des Bundesrathes darauf hingewiesen worden, wie nothwendig es sei, die eidg. Grenzbewachung einheitlich zu organisiren, indem die Uebertragung des Grenzwachtdienstes an kantonale Polizeiorgane letztere in eine Doppelstellung bringe, welche unvermeidlich zu Kollisionen führe, und daß die Ausübung kantonalpolizeilicher Funktionen den eidg. Dienst mehr oder weniger beeinträchtige.

Es ist absolut nothwendig und es erscheint uns auch der Würde der Eidgenossenschaft angemessen, daß diese für den Zollschutz an der Grenze über Mannschaften verfügen kann, die keinem andern Befehl als demjenigen der eidg. Behörde zu gehorchen haben. Die Doppelstellung der kantonalen Grenzwachtmannschaft ist auf die Dauer einfach unhaltbar geworden, wie die vielen daherigen Differenzen, welche seit dem Bestehen dieses gemischten Systems und bis in die neueste Zeit hinein zwischen Bund und Kantonen entstanden sind, am schlagendsten beweisen. Auch hier wie in andern Dingen geht es eben nicht an, zweien Herren zu dienen.

Wir halten nun den Moment für gekommen, durch gesetzliche Bestimmungen Remedur zu schaffen, indem die Aufstellung eines eidgenössischen Grenzwachtkorps an der Landesgrenze vorgeschrieben wird.

Grenzschutzverträge bestehen nur noch mit den Kantonen Bern und Graubünden, während im gesammten übrigen Grenzgebiete eidg. Mannschaften installiert sind.

Im Interesse einer festen Disziplin halten wir es für nothwendig, die Grenzwachtmannschaft dem eidg. Militärstrafgesetz zu unterstellen.

Zur wirksamen Ausübung des Grenzwachtdienstes gehört ferner die Berechtigung zum Betreten von Privatbesitzungen in Ausführung kommandirter Dienstreisen und Grenzpatrouillen.

Im Bundesgesetz betreffend das Verfahren bei Uebertretungen fiskalischer und polizeilicher Bundesgesetze vom 30. Juni 1849 sind keinerlei bezügliche Bestimmungen enthalten, während hinwieder das Betreten von Häusern zum Zwecke der Durchsuchung ausdrücklich vorgesehen ist. Die eidg. Behörden haben infolge dessen den Standpunkt eingenommen, daß das Betreten der im Grenzrayon gelegenen Felder, Wiesen, Gärten u. s. w., auch wenn dieselben eingezäunt oder von Mauern umgeben sind, den Bediensteten der Zollverwaltung nicht verweigert werden könne, wogegen dem Eigenthümer der Anspruch auf Schadenersatz zustehe, wenn ihm dadurch nachweislicher Schaden erwachse. Wäre diese Befugniß nicht vorhanden, so hätte die Grenzbewachung überhaupt einen bloß illusorischen Werth.

Diese Auffassung hat aber zu verschiedenen Malen zu ernstlichen Konflikten geführt. Es ist kaum ein halbes Jahrzehnt verstrichen, seit der Bundesrath sich mit Vorkommnissen an der Genfer Grenze zu befassen hatte, die einen sehr ernsthaften Charakter annahmen, und es bedarf nur geringer Zufälligkeiten, um solche unerquickliche Anstände von Neuem wieder heraufzubeschwören.

Um nun dergleichen Konflikten, welche sehr widerwärtig sind und immer zu langwierigen Verhandlungen nicht nur mit den betreffenden Grenzwohnern, sondern auch mit den zuständigen Kantonsbehörden führen, ein für alle Mal ein Ziel zu setzen und der Autorität des Bundes und seiner Zollgesetzgebung die nöthige Geltung zu verschaffen, haben wir die Bestimmung aufgenommen, daß die Grenzwachtmannschaft das Recht hat, Privatbesitzungen in Ausübung des Grenzwachtdienstes zu betreten, Entschädigung an den Eigenthümer für nachgewiesenen Schaden vorbehalten.

Der Bund beansprucht damit nur die legale Bestätigung des gleichen Rechtes, welches in Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten auch den kantonalen Polizeioorganen zusteht.

Das Verbot der Erstellung von Gebäulichkeiten, die von der Landesgrenze durchschnitten werden, von denen also die eine Hälfte auf schweizerisches, die andere auf ausländisches Territorium zu liegen käme, ist eine nothwendige Ergänzung der gesetzlichen Maßnahmen gegen den Schmuggel. Bisher konnten zwar dergleichen Bauten in einzelnen Kantonen durch die Dazwischenkunft der kantonalen Behörden verhindert werden; für die Zukunft erscheint es aber zweckmäßig, der Zollverwaltung auf dem Wege der Bundesgesetzgebung die nöthigen Schutzmittel an die Hand zu geben.

Was endlich die Befugniß anbetrifft, Grenzgebiete, sowie einzelne an der Grenze gelegene Gebäulichkeiten, deren Bewohner den Schmuggel gewerbsmäßig betreiben oder deren wirksame Ueberwachung aus territorialen oder andern Gründen mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist, aus der Zolllinie auszuschließen, so bedarf es zur Begründung der Nothwendigkeit einer solchen Bestimmung eigentlich bloß des Hinweises auf die im Geschäftsberichte pro 1888 erwähnten Vorgänge betreffend die Maix-Höfe bei la Brévine im Kanton Neuenburg.

Der Ausschluß aus der Zolllinie hat zur Folge, daß die Bewohner des betreffenden Gebietes für ihre Waarenbezüge aus dem Auslande keinen Zoll zu entrichten haben, während der Verkehr landeinwärts zollpflichtig und der zollamtlichen Kontrolle unterworfen ist.

Die Befugniß zu dieser Maßregel wurde bisher aus dem Art. 49, Absatz 2, des Zollgesetzes abgeleitet, welcher den Bundesrath ermächtigt, „erforderlichen Falles zu besserer Sicherung der gehörigen „Entrichtung des Zolles, sowie zur polizeilichen Unterstützung der „Zollbeamten die nöthigen Einrichtungen zu treffen“.

Diese allgemeine Fassung hatte im Jahre 1875, als der erstmalige Ausschluß der Maix-Höfe aus der Zolllinie vom Bundesrath beschlossen wurde, zu einer staatsrechtlichen Kontroverse mit der Regierung des Kantons Neuenburg Veranlassung gegeben, welche die hoheitlichen Rechte des Kantons und die Grundsätze des öffentlichen Rechtes, sowie der Bundesverfassung dadurch verletzt glaubte. Der daherige Rekurs des Staatsrathes an die Bundesversammlung wurde aber sowohl vom Nationalrathe wie vom Ständerathe als unbegründet abgewiesen.

Die Ausschließung aus der Zolllinie beschränkt sich gegenwärtig auf einige wenige Grenzpunkte. Der Wiedereinschluß der

Maix resp. die vom Bundesrathe unter gewissen Bedingungen zugestandene Aufhebung der getroffenen Maßregel hat für den Bund eine seitherige Mehrausgabe von jährlich circa Fr. 12,000 wegen der nothwendigen unverhältnißmäßigen Verstärkung der Grenzwachtmannschaft auf jener ca. 4 km. langen Grenzstrecke zur Folge gehabt, was wir beiläufig zu erwähnen uns veranlaßt sehen, da es trotzdem nicht gelungen ist, den Schmuggel daselbst gänzlich zu unterdrücken, dem eben nur durch den Ausschluß jener Liegen-schaften aus der Zolllinie beizukommen ist.

## Achter Abschnitt.

### Zollübertretung und ihre Bestrafung.

Art. 53. Den als Zollübertretung qualifizirten Delikten ist neu beigelegt worden die Waarensubstituierung im Transitverkehr (Litt. f), indem durch diese Manipulation die unverzollte Einfuhr von mit Geleitschein abgefertigten Waaren bezweckt wird.

Art. 54. Mit Bezug auf die Ausübung der Strafkompetenzen enthält das Gesetz von 1851 insofern eine Lücke, als im Art. 51 desselben die Amtsstelle nicht ausdrücklich bezeichnet ist, durch welche der der Administrativbehörde zustehende Strafentscheid getroffen werden soll. Der Schlußsatz des zitierten Artikels enthält lediglich die Bestimmung, daß in Fällen, wo eine dolose Absicht nicht vorliegt, der Bundesrath die Buße ermäßigen oder nachlassen könne. Der gleiche Mangel ist auch mit Bezug auf das Fiskalstrafgesetz vom 30. Juni 1849 (A. S. I, 87) zu konstatiren, wo die bezüglichen Entscheidungen der „betreffenden obern Verwaltungsbehörde“ vorbehalten sind, während hinwieder der Bundesrath als diejenige Stelle bezeichnet wird, welche im Falle der freiwilligen und bedingungslosen Unterziehung des Beklagten unter den Strafentscheid der Administrativbehörde den vorgesehenen Nachlaß von  $\frac{1}{3}$  bzw.  $\frac{1}{4}$  der Buße bewilligen kann.

Diese Mängel der Gesetzgebung hat der Bundesrath auf dem Verordnungswege beseitigt, indem er die Strafkompetenz, wie auch die Befugniß für Gewährung eines Bußnachlasses dem Zolldepartement, und in untergeordneten Fällen (bei Zollumgehungen bis zu 6 Fr.) den Zollgebietsdirektionen einräumte.

Durch Absatz 2 des neuen Artikels 54 wird nun diese Frage auf gesetzlichem Wege geregelt und in Absatz 3 ist darauf Bedacht genommen, daß das Zolldepartement zu seiner Entlastung einen Theil der Strafkompetenz den untergeordneten Behörden übertragen kann, wobei das Recht des Rekurses an die obere eidgenössische Behörde selbstverständlich vorbehalten bleibt.

Die im alten Gesetze neben der Zollbuße vorgesehene Gefängnißstrafe bei besonders erschwerenden Umständen wurde fallen gelassen, da die Verhängung von Gefängnißstrafen durch Administrativbehörden den Grundsätzen des Strafrechts geradezu widerspricht und weil thatsächlich von dieser Kompetenz seit Bestehen des Gesetzes nie Gebrauch gemacht worden ist. Die Gefängnißstrafe soll unseres Erachtens für Zollumgehungen nur dann in Anwendung kommen, wenn dieselbe als Strafumwandlung von Zollbußen wegen Zahlungsunfähigkeit bei den kompetenten Gerichten nach Maßgabe des Fiskalstrafgesetzes vom 30. Juni 1849 verlangt wird.

Das Strafmaß für Zollübertretungen, welche im alten Gesetz mit dem fünf- bis dreißigfachen Betrage des umgangenen Zolles bedroht sind, hatte seine Berechtigung, als die Zölle noch gering waren, so daß, um die Buße einigermaßen wirksam zu machen, eine entsprechende Vervielfachung der Zollgebühr nöthig war.

Auf die zum Theil sehr beträchtlich erhöhten neuen Zollansätze angewendet, erscheint uns dieses Strafmaß zu hart, indem je nach der Höhe des umgangenen Zolles oft der zwei- oder dreifache, ja sogar der einfache Betrag schon eine empfindliche Buße sein kann.

Wir beantragen daher, das Maximum der Buße bei erstmaligen Uebertretungen vom dreißig- auf den zwanzigfachen Betrag und bei Rückfällen vom sechzig- auf den vierzigfachen Betrag des umgangenen Zolles zu reduzieren und überdies das Minimum im fünf-fachen Betrage fallen zu lassen.

Hinwieder besteht dann kein Grund zum gänzlichen Bußnachlaß, im Sinne des Schlußsatzes des bisherigen Artikels 51, indem immerhin anzunehmen ist, daß bei Zollübertretungen wenn auch nicht Absicht, so doch Fahrlässigkeit obgewaltet habe, wofür eine allerdings den Umständen entsprechend gemilderte Buße am Platze erscheint. Mit der Beseitigung eines gesetzlichen Minimums kann nun die kompetente Strafbehörde die Bußen in solchen Fällen nach Billigkeit bemessen, so daß sie eventuell einer Ordnungsbuße gleichkommen. Wir haben daher den erwähnten Schlußsatz im neuen Gesetz fallen gelassen.

Art. 55. Um gegenüber Landesfremden, welche in der Schweiz kein festes Domizil haben und für Bezahlung einer verwirkten Buße weder Baarhinterlage noch genügende Bürgschaft leisten können, nicht jede gesetzliche Handhabe zu verlieren, ist es absolut nothwendig, dieselben im Betretungsfalle in Haft zu nehmen. Andernfalls können sie sich durch Rückkehr auf auswärtiges Gebiet einfach der Strafe entziehen, indem es in der Regel nicht gelingt, bei einer in contumaciam erfolgten Umwandlung der Geldbuße in

Gefängnißstrafe des Contumacirten habhaft zu werden. Hat aber der Landesangehörige die Schärfe des Gesetzes zu fühlen, so soll dies nicht weniger auch mit dem Landesfremden der Fall sein, der sich einer fraudulösen Handlung schuldig gemacht hat.

Art. 52 des bisherigen Gesetzes wurde nicht mehr aufgenommen, weil das darin vorgeschriebene Procedere als selbstverständlich erscheint und Art. 53 ist hinfällig, weil der neue Tarif die Verzollung ad valorem nicht mehr vorsieht.

Ebenso wurde der bisherige Art. 54 gestrichen, weil außer Kraft gesetzt durch das Bundesgesetz vom 24. Juli 1867 betreffend Vereinfachung der Zollformalitäten für Transitgüter (A. S. IX, 91) und im Widerspruch stehend mit Art. 29 des vorliegenden Entwurfes.

Art. 56. Sehr häufig gibt es Fälle von Widerhandlungen gegen bestimmte und öffentlich bekannt gemachte Zollvorschriften, welche zwar nicht unter die Strafbestimmungen wegen Zollübertretung fallen, dagegen eine höhere Ordnungsbuße, als sie nach dem bisher festgesetzten Maximum von Fr. 10 zulässig war, rechtfertigen würden. Hieher gehören beispielsweise solche Fälle, wo ein im regelmäßigen Verkehr mit der Zollverwaltung stehender Zollpflichtiger, der mit den Zollvorschriften ebenso gut vertraut ist, wie ein Zollbeamter, sich fortgesetzte Unregelmäßigkeiten begeben läßt, wodurch die Zollverwaltung von einer und derselben Seite immer wieder mit Reklamationen behelligt wird, deren Vermeidung vom Reklamanten abgehangen hätte; ferner Fälle, wo eine durch Selbstverschulden des Reklamanten in Frage kommende Zollrückvergütung von so hohem Betrage ist, daß selbst das Maximum von Fr. 10 der zur Anwendung kommenden Ordnungsbuße in keinem Verhältnisse steht zu den der Zollverwaltung verursachten Unzukömmlichkeiten und Störungen im Budget.

Die Zollverwaltung sucht keineswegs ihre Einnahmen durch Ordnungsbußen von Zollpflichtigen zu vermehren, und die meisten Fälle, in denen solche zur Anwendung zu kommen haben, werden mit einem mäßig gehaltenen Betrage abgewandelt. Dagegen macht es sich als eine Lücke des Gesetzes fühlbar, daß für außerordentliche Fälle der angedeuteten Art kein wirksameres Mittel vorhanden ist. Wir beantragen deßhalb, das Maximum der Ordnungsbuße, anstatt auf Fr. 10, auf Fr. 50 festzusetzen.

## **Neunter Abschnitt.**

### **Schlußbestimmungen.**

Dieselben bedürfen keiner besondern Begründung.

---

Bei Ausarbeitung der nachfolgenden Vorlage wurde im Allgemeinen an dem Grundsatz festgehalten, daß nur grundlegende Bestimmungen in das Gesetz selbst aufgenommen und daß alle administrativen Details durch die Vollziehungsbehörden auf dem Verordnungswege geregelt werden sollen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesgesetz**  
über  
**das Zollwesen.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
in Vollziehung der Vorschriften der schweizerischen  
Bundesverfassung über das Zollwesen und in Abänderung  
des Bundesgesetzes über das Zollwesen vom 27. August 1851;  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes, vom  
30. Mai 1892,

beschließt:

**Erster Abschnitt.**

**Zollpflicht und Ausnahmen von derselben.**

Art. 1. Alle Gegenstände, welche in die Schweiz eingeführt oder aus deren Gebiet ausgeführt werden, sind, mit den in diesem Gesetze bezeichneten Ausnahmen, nach Maßgabe des Zolltarifgesetzes zollpflichtig.

Der Bundesrath ist befugt, unter außerordentlichen Verhältnissen Durchfuhrgebühren einzuführen und deren Ansätze festzustellen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung bei deren nächstem Zusammentritt.

Art. 2. Für die Kontrolle der die schweizerische Zollgrenze überschreitenden Waaren, auf welchen kein Zoll er-

hoben wird, ist eine statistische Gebühr zu entrichten, deren Höhe im Bundesgesetz betreffend den schweizerischen Zolltarif bestimmt ist.

Für Postsendungen, im Grenzverkehr, sowie im kleinen Marktverkehr kommt diese Gebühr nicht in Anwendung.

Art. 3. Bei der Einfuhr sind zollfrei:

- a. Alle im jeweiligen Zolltarifgesetz oder in der Folge durch Verträge mit ausländischen Staaten als zollfrei bezeichneten Gegenstände.
  - b. Alle zum eigenen Gebrauche der bei der Eidgenossenschaft beglaubigten diplomatischen Vertreter des Auslandes dienenden und nicht zur Wiederveräußerung bestimmten Gegenstände, insofern von dem Staate, den sie vertreten, Gegenrecht gehalten wird.
  - c. 1) Gebrauchte Hausgeräte und Effekten, gebrauchte Fabrikgeräthschaften und gebrauchtes Handwerkszeug von Anziehenden zur eigenen Benutzung;
    - 2) Auf besondere Erlaubniß Ausstattungsgegenstände (neue Hausgeräte aller Art, sowie Kleidungsstücke, Wäsche und sonstige Effekten) von Angehörigen fremder Staaten, welche sich aus Veranlassung ihrer Verheirathung in dem Gebiete der Schweiz niederlassen;
    - 3) Gebrauchte Hausgeräte und Effekten, welche nachgewiesen als Erbschaftsgut eingehen.
- Die Zollbefreiung ad 1, 2 und 3 ist nur zu gewähren, sofern von dem betreffenden fremden Staate Gegenrecht gehalten wird.
- d. Reiseeffekten (Kleidungsstücke, Wäsche u. dgl.), welche Reisende, Fuhrleute und Schiffer zu ihrem Gebrauche, auch gebrauchtes Handwerkszeug, welches reisende Handwerker, sowie Geräte und Instrumente, welche reisende Künstler zur Ausübung ihres Berufes mit sich führen, auch andere Gegenstände der bezeichneten Art,

welche den genannten Personen vorausgehen oder nachfolgen; Verzehrungsgegenstände zum Reiseverbrauch.

- e. Wagen von Ausländern, einschließlich der Eisenbahnfahrzeuge ausländischer Bahnverwaltungen, sowie ausländische Wasserfahrzeuge, welche bei dem Eingang über die Grenze zum Personen- und Waarentransporte dienen und nicht in der Schweiz verbleiben; leer zurückkehrende Eisenbahnfahrzeuge inländischer Bahnverwaltungen; Pferde und andere Thiere, welche als Bespannungen von Reise- oder Lastwagen eingeführt werden und zur Wiederausfuhr bestimmt sind.
- f. Armenfahren mit ihrem Gepäck.
- g. Alle zollpflichtigen Waarensendungen, bei welchen der Zollbetrag weniger als 10 Rappen ausmacht; ferner die im Postverkehr eingehenden Waarensendungen, deren Bruttogewicht 500 Gramm nicht übersteigt; alle von einer einzelnen Person eingebrachten, nach Gewicht zollpflichtigen Waaren bis auf 250 Gramm Gesamtgewicht.  
 Gegen allfällige Mißbräuche dieser Bestimmung wird der Bundesrath die erforderlichen Beschränkungen eintreten lassen.
- h. Unverkäufliche Waarenmuster (solche von Verzehrungsgegenständen ausgenommen), einschließlich der Musterkarten und Muster in Abschnitten oder Proben ohne Werth.
- i. Leere Fässer, Säcke und andere Gefässe, welche in die Schweiz eintreten, um gefüllt an den Absender zurückgesandt oder für dessen Rechnung an eine andere Bestimmung im Auslande wieder ausgeführt zu werden, sowie solche, welche an den ursprünglichen Absender in die Schweiz zurückkehren, nachdem sie gefüllt ausgeführt worden.
- k. Kunstgegenstände für öffentliche Zwecke, ferner Naturalien, gewerblich-technische Instrumente und Apparate,

antiquarische und ethnographische Gegenstände, welche nachweislich für öffentliche Sammlungen und höhere Unterrichtsanstalten eingehen.

- l. Kriegsmaterial, welches vom Bunde zu Zwecken der Landesvertheidigung eingeführt wird.
- m. Thiere, Geräthschaften und andere Gegenstände, die von Inländern zur Bewirthschaftung auf ausländischem Gebiete, jedoch nicht über 10 km. von der Landesgrenze entfernt gelegener Grundstücke ausgeführt wurden und innerhalb einer bestimmten Frist wieder in die Schweiz zurückkehren; desgleichen solche, welche von Ausländern zur Bewirthschaftung auf schweizerischem Gebiete, jedoch nicht über 10 km. landeinwärts gelegener Grundstücke eingeführt werden und nur vorübergehend in der Schweiz verbleiben; im letztern Falle jedoch nur, wenn und insoweit von dem betreffenden fremden Staate Gegenrecht gehalten wird.
- n. Die rohen Bodenerzeugnisse von denjenigen auf ausländischem Gebiete innerhalb der Grenzzone von 10 km. gelegenen Grundstücken, welche Einwohner der Eidgenossenschaft (Besitzer, Nutznießer oder Pächter) selbst bebauen oder auf eigene Rechnung durch Drittpersonen bebauen lassen.
- o. Milch, Eier, frische Fische, Krebse, Frösche, Schnecken, frische Feld- und Gartengewächse, insofern diese Gegenstände für den Markt- oder Hausirverkehr bestimmt sind und von den Feilbietenden in die Schweiz getragen oder nur auf kleinen Handwägelchen geführt werden. Immerhin ist hiebei die Einhaltung der Zollstraße und Anmeldung auf dem Grenzzollamte erforderlich.
- p. Waaren und Vieh schweizerischen Ursprungs, welche innerhalb einer durch Verordnung festzusetzenden Frist unverkauft aus dem Auslande an den ursprünglichen Absender in die Schweiz zurückkehren.

q. Gegenstände, welche aus der Schweiz durch das Ausland wieder in die Schweiz gehen.

In allen unter *a—q* hievor erwähnten Fällen bleiben die nähern Bestimmungen und Kontrolmaßnahmen der Vollziehungsbehörde vorbehalten.

Art. 4. In außerordentlichen Fällen, wie z. B. bei verheerenden Elementarereignissen u. s. w., ist der Bundesrath ermächtigt, ausnahmsweise diejenigen einmaligen Zoll-erleichterungen eintreten zu lassen, welche er als den Verhältnissen angemessen erachtet.

Art. 5. Die Zollbehörde kann für solche Erzeugnisse, welche zu weiterer Bearbeitung (Veredlung) oder zur Reparatur aus dem Auslande vorübergehend in die Schweiz eingeführt oder aus der Schweiz nach dem Auslande gesandt werden, weitere Ausnahmen im Sinne der Zollermäßigung oder der gänzlichen Zollbefreiung bewilligen, sofern dadurch keine Interessen der schweizerischen Industrie benachtheiligt werden und die wesentliche Beschaffenheit, sowie die Benennung der Waare durch die Bearbeitung (Veredlung) nicht verändert wird. Die Frist für Wiederausfuhr bezw. Wiedereinfuhr im Veredlungsverkehr darf die Dauer eines Jahres nicht übersteigen.

Entscheidungen über Zollermäßigungen oder Zollbefreiungen gehen grundsätzlich vom Bundesrathe aus, welcher auch die nähern Bestimmungen über den Veredlungsverkehr überhaupt erlassen wird.

Art. 6. Betreffend das zur Sömmerung oder Winterung in die Schweiz eingeführte oder aus der Schweiz ausgeführte Groß- und Kleinvieh erläßt der Bundesrath, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, besondere Vorschriften. Vorbehalten sind überdies die Bestimmungen über die Sanitätspolizei.

Art. 7. Da, wo schweizerische Gebietstheile vom Auslande oder ausländische Gebietstheile von der Schweiz en-

klavirt sind, sowie bei außerordentlichen topographischen Verhältnissen, wird der Bundesrath zur Wahrung der Interessen der dabei beteiligten schweizerischen Landesgegenden die erforderlichen besondern Bestimmungen treffen.

Art. 8. Der Bundesrath wird die zur Sicherung des Grenz- und Marktverkehrs allfällig noch erforderlichen weitem Begünstigungen eintreten lassen.

## **Zweiter Abschnitt.**

### **Art der Berechnung der Gebühren.**

Art. 9. Alle Waaren, deren Gebühr durch die Tarife nicht ausdrücklich für das Stück festgesetzt ist, sind nach dem Bruttogewichte zu verzollen.

Art. 10. Unter Vorbehalt der Bestimmungen in Art. 3, litt. g, hievor sind Bruchtheile eines Kilogramms als ganzes Kilogramm zu zählen; Bruchtheile eines Rappens werden nicht berechnet.

Art. 11. Waarenführer, von denen keine Gewichtsangabe erhältlich ist, haben für die dadurch erforderlich werdende Gewichtsausmittlung eine durch Verordnung festzusetzende Gebühr zu bezahlen.

Art. 12. Frachtstücke, deren Beschaffenheit eine Revision nicht zuläßt, oder bei welchen der Waarenführer eine Revision nicht zugeben will, werden mit dem höchsten Zollansatze belegt.

Art. 13. Güter mit zweideutiger Inhaltsbezeichnung unterliegen der höchsten Gebühr, die ihnen nach Maßgabe ihrer Art auferlegt werden kann.

Art. 14. Wenn Waaren verschiedener Art, welche verschiedene Gebühren zu bezahlen hätten, in einem und demselben Frachtstück verpackt sind und es erfolgt nicht

eine genügende Angabe über die Menge jeder einzelnen Waare, so ist der Zoll für das Gesamtgewicht nach demjenigen Ansatz zu beziehen, welchen der mit der höchsten Gebühr belastete Theil der Waare zu bezahlen hätte.

### **Dritter Abschnitt.**

#### **Eintheilung der Zollgebiete.**

Art. 15. Die schweizerische Eidgenossenschaft wird in 6 Zollgebiete eingetheilt, jedes unter einer Zollgebietsdirektion stehend, nämlich:

**Erstes Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in Basel, umfassend die Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

**Zweites Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in Schaffhausen, umfassend die Kantone Zürich, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, Schaffhausen, Aargau und Thurgau.

**Drittes Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in St. Gallen, umfassend die Kantone Glarus, Appenzell A.-Rh. und I.-Rh., St. Gallen und Graubünden.

**Viertes Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in Lugano, umfassend den Kanton Tessin.

**Fünftes Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in Lausanne, umfassend die Kantone Freiburg, Waadt, Wallis und Neuenburg.

**Sechstes Zollgebiet**, mit dem Direktionssitz in Genf, umfassend den Kanton Genf.

Der Bundesrath kann aus Gründen der Zweckmäßigkeit die Zutheilung einzelner Landestheile an eine andere Gebietsdirektion verfügen.

## Vierter Abschnitt.

### Errichtung von Zollämtern und Niederlagshäusern.

Art. 16. Der Bundesrath bezeichnet die nöthigen Haupt- und Nebenzollämter und bestimmt deren Abfertigungsbefugnisse.

Das Zolldepartement setzt die Grenzen der für die Verzollung zugestandenen Landungsplätze fest.

Der Bundesrath kann, wo die Verhältnisse es im Interesse des Handels erforderlich erscheinen lassen, Zollämter im Innern des Landes, sowie auch zollfreie Niederlagen bewilligen, letztere in solcher Form, wie sie diesen Interessen am angemessensten sind, ohne diejenigen der Zollverwaltung zu gefährden. Die Bewilligung von Zollämtern im Innern wird an die Bedingung geknüpft, daß von den betreffenden Interessenten ein vom Bundesrath festzusetzender Beitrag an die Kosten des Zolldienstes und der erforderlichen Lokalitäten geleistet werde.

Für die Benutzung der Niederlagen sind besondere Gebühren zu entrichten, welche der Bundesrath festsetzt.

Art. 17. Die für den Zolldienst auf den Grenzstationen der schweizerischen Eisenbahnlinsen benöthigten Lokalitäten sind nach den Anforderungen des Zolldepartements von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich einzuräumen.

Auf Verlangen der Zollverwaltung hat die Bahnverwaltung der erstern die erforderlichen Waageinrichtungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

## Fünfter Abschnitt.

### Vorschriften für die Ein-, Aus- und Durchfuhr.

#### 1. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 18. Die Ein- und Ausfuhr von zollpflichtigen Gegenständen darf nur bei Zollabfertigungsstellen geschehen.

Für Ausnahmen von dieser Regel ist eine ausdrückliche Bewilligung des Zolldepartements nöthig.

Art. 19. Sämmtliche zollpflichtige Gegenstände, die weder zum Transite bestimmt sind, noch in ein Niederlagshaus oder nach einem Zollamte im Innern gebracht werden wollen, können sowohl bei Haupt- als bei Nebenzollämtern ein- oder ausgeführt werden.

Das Zolldepartement ist befugt, aus besondern Gründen Ausnahmen von dieser Regel eintreten zu lassen.

Zollpflichtige Gegenstände, welche transitiren oder in ein Niederlagshaus bzw. nach einem Zollamte im Innern gebracht werden sollen, können hinwieder nur bei Hauptzollämtern eingeführt und die erstern nur bei solchen ausgeführt werden. Das Zolldepartement ist indessen befugt, auch von dieser Regel Ausnahmen zu gestatten.

Art. 20. Auf Verlangen des Waarenführers (Deklaranten) oder nach dem Ermessen der zuständigen Zollstelle können zur Durchfuhr oder zur Abfertigung nach einem Niederlagshause bzw. Zollamt im Innern deklarierte Frachtstücke und Wagenladungen verbleit oder unter sonstigen Zollverschluß gelegt werden, gegen Sicherstellung des Zolles nach dem höchsten Tarifansatze.

Art. 21. Die Zeit, während welcher die Zollämter zur Abfertigung gehalten sind, sowie die Abfertigungsordnung überhaupt werden durch Verordnung bestimmt.

Art. 22. Jeder Waarenführer oder Waarenträger bzw. Waarenempfänger ist gehalten, vor der Abfertigung und unter eigener Verantwortlichkeit für deren Richtigkeit dem Zollbeamten eine genaue Deklaration seiner Waaren zu geben, nach welcher die zu bezahlenden Zollbeträge und allfällig weitem zollamtlichen Gebühren zu berechnen sind.

Art. 23. Den Zollbeamten steht das Recht zu, alle Waaren einer Revision zu unterwerfen. Das Ab- und Wiederaufladen bezw. Aus- und Wiederverpacken der Waaren ist Sache des Waarenführers.

Das Zollpersonal ist berechtigt, einer allfällig vom Waarenführer ausgehenden Vorrevision beizuwohnen.

Das Revisionsrecht erstreckt sich auch auf Land- und Wasserfahrzeuge, welche angeblich nichts Zollpflichtiges mit sich führen.

Für Postsendungen gelten besondere, durch den Bundesrath zu erlassende Bestimmungen.

Art. 24. Zollpflichtige Gegenstände, welche zu Wasser anlangen, dürfen nicht ausgeladen, und eingeladene nicht abgeführt werden, bis ein Zollangestellter sich von der Richtigkeit der Ladung überzeugt hat.

Art. 25. Ueber die Waare kann erst dann verfügt werden, wenn der Zoll dafür bezahlt oder annehmbare Sicherheit dafür geleistet worden ist.

Art. 26. Außer den Vorschriften über die Zollabfertigung hat der Waarenführer (Deklarant) auch diejenigen der Handelsstatistik zu erfüllen. Das Nämliche gilt hinsichtlich der Bestimmungen der landwirthschaftlichen Gesetzgebung, sowie derjenigen zur Durchführung bestehender oder neu einzuführender Staatsmonopole, soweit dieselben bei der Zollbehandlung zu berücksichtigen sind.

## 2. Abfertigung bei der Ein- und Ausfuhr.

Art. 27. Der Ausweis über die Entrichtung der Zollgebühren bei der Ein- und Ausfuhr besteht in einer vom Zollamte dem Waarenführer, bezw. Deklaranten, auszuhändigenden Quittung.

### 3. Abfertigung für die Durchfuhr.

Art. 28. Zur Durchfuhr (Transit) bestimmte Waaren-  
sendungen sind bei dem Eintrittszollamte ausdrücklich zur  
Transitabfertigung zu deklariren. Für den Betrag der Ein-  
fuhrzoll- und allfälligen Monopolgebühren hat der Waaren-  
fuhrer Hinterlage oder genügende Bürgschaft zu leisten. Der  
Waarenfuhrer erhält hierauf einen Geleitschein, der auf  
dem Austrittszollamte, unter gleichzeitiger Vorweisung der  
Waare und Entrichtung der statistischen Gebühren, behufs  
der Löschung abzugeben ist.

Art. 29. Eine mit Geleitschein abgefertigte Waare wird  
als dem innern Verbrauch übergeben betrachtet und die da-  
herige Hinterlage verbucht, wenn der dafür ausgestellte  
Geleitschein nicht binnen der darin bestimmten Frist dem  
Zollamte, das denselben ausgestellt hat, gehörig gelöscht  
wieder zugestellt wird.

### 4. Abfertigung nach Niederlagshäusern oder Zollämtern im Innern.

Art. 30. Güter, welche nach einem Niederlagshaus  
oder nach einem Zollamte im Innern instradirt werden sollen,  
sind bei dem Eintrittszollamte gleich wie die Transitgüter  
zur Geleitscheinabfertigung zu deklariren, unter Angabe des  
Bestimmungsortes, der im Geleitschein vorzumerken ist.  
Betreffend die Revision, die Sicherstellung des Zolles, die  
Vorweisung der Waaren und des Geleitscheins beim Nieder-  
lagshause bezw. bei einem Zollamt im Innern gelten die  
gleichen Vorschriften wie bei Art. 28 hievor.

Art. 31. Der Austritt aus dem Niederlagshause erfolgt:

- a. Durch den Bezug der Waare in den freien Verkehr;
- b. im gebundenen Verkehr durch Wiederausfuhr aus der  
Schweiz oder Ueberführung in ein anderes Nieder-  
lagshaus.

In den freien Verkehr tretende Waaren unterliegen der Eingangsverzollung. Die Wiederausfuhr oder die Ueberführung in ein anderes Niederlagshaus geschieht mit Geleitschein wie für die Durchfuhrgüter.

Art. 32. Die Lagerungsfrist für Niederlagsgüter beträgt höchstens zwölf Monate, gleichviel ob sie während dieser Frist in einem oder mehreren Niederlagshäusern gelagert waren. Güter, welche länger als ein Jahr im Lande bleiben, unterliegen der Eingangsverzollung.

Art. 33. Für die Zollämter im Innern gelten hinsichtlich der Zollabfertigung der daselbst anlangenden unverzollten Waaren die nämlichen Vorschriften, wie für die Zollämter an der Grenze.

Waarensendungen, welche innert der Frist von vier Tagen nach ihrer Ankuuft nicht zur Zollbehandlung angemeldet werden, sind der nächsten eidgenössischen Zollniederlage zuzuleiten.]

Zur Verlängerung dieser Frist in Ausnahmefällen bis auf höchstens sieben Tage sind die Zollgebietsdirektionen befugt.

## **Sechster Abschnitt.**

### **Organisation der Zollverwaltung.**

#### **1. Der Bundesrath.**

Art. 34. Die oberste vollziehende Behörde ist der Bundesrath. Alle das Zollwesen betreffenden Maßregeln und Verfügungen gehen von ihm aus, soweit er nicht untergeordnete Behörden damit beauftragt.

Art. 35. Der Bundesrath ist befugt, für Waaren aus solchen Ländern, mit denen die Schweiz nicht auf dem Fuße der Meistbegünstigung verkehrt, oder welche schweizerische Erzeugnisse mit besonders hohen Zöllen belegen, die Ansätze des Zolltarifs nach seinem Ermessen zu erhöhen.

Ferner kann der Bundesrath unter andern außerordentlichen Umständen, namentlich im Falle von Theuerung der Lebensmittel, besondere Maßregeln treffen und vorübergehend die zweckmäßig erscheinenden Aenderungen im Tarif vornehmen.

Er hat indessen der Bundesversammlung bei ihrer nächsten Zusammenkunft von solchen Verfügungen Kenntniß zu geben, und dieselben können nur fort dauern, wenn die Bundesversammlung ihre Genehmigung erteilt.

Art. 36. Anstände über die Anwendung des Zolltarifs werden, wenn sich der Betreffende bei dem Entscheide der untergeordneten Stellen nicht beruhigen kann, vom Bundesrathe, eventuell nach Einholung von Expertengutachten, entschieden.

## 2. Das Zolldepartement.

Art. 37. Die unmittelbare Oberaufsicht des gesammten Zollwesens steht dem Zolldepartemente zu. Dasselbe schlägt dem Bundesrathe zweckmäßig erscheinende Verfügungen in Zollsachen vor, begutachtet die vom Bundesrathe zu behandelnden Zollgeschäfte, sorgt für die Vollziehung der in diesem Verwaltungszweige erlassenen Gesetze und Verfügungen und trifft selbst, innerhalb der Schranken der ihm angewiesenen Kompetenz, die erforderlichen Anordnungen.

## 3. Oberzolldirektion, Gebietsdirektionen und Zollämter.

Art. 38. Unter dem Zolldepartement steht zur Leitung des gesammten Zollwesens die Oberzolldirektion, und dieser letztern sind die Direktionen der sechs Zollgebiete (Art. 15) unterstellt.

Unter den Zollgebietsdirektionen steht der gesammte Zollabfertigungs- und Grenzbewachungsdienst des betreffenden Zollgebietes.

Die Zollabfertigungsstellen zerfallen in Hauptzollämter, mit Einschluß der eidgenössischen Niederlagshäuser, und Nebenzollämter.

Jedes Nebenzollamt ist einem Hauptzollamt untergeordnet.

Bei vorhandenem Bedürfnis kann das Zolldepartement neben den eigentlichen Zollämtern besondere Zollbezugsstellen errichten, denen jedoch außer dem Bezug von Zollgebühren keine andern Abfertigungsbefugnisse zustehen.

Art. 39. Das Personal der Zollverwaltung besteht aus Beamten und Bediensteten.

Art. 40. Zur Kategorie der Beamten gehören:

Bei der Oberzolldirektion:

der Oberzolldirektor;

die Abtheilungschefs (Oberzollsekretär, Oberzollinspektor, Chef der Handelsstatistik);

die Sekretäre, Revisoren, Registrator, Materialverwalter und Kanzlisten.

Bei den Zollgebietsdirektionen:

die Gebietsdirektoren, Sekretäre, Kassiere, Revisoren und Gehülfen; ferner die Grenzwachtchefs.

Bei den Zollämtern:

die Zollamtsvorstände, Einnehmer, Kontrolbeamten und Gehülfen.

Art. 41. Zur Kategorie der Bediensteten gehören:

die Kopisten und Abwarte bei den Direktivbehörden;

die Zollbezüger, Zollaufseher und Grenzwächter einschließlich der Unteroffiziere;

alles vorübergehend als außerordentliche Aushilfe angestellte Personal.

Art. 42. Die Besoldungen der Zollbeamten werden durch ein besonderes Gesetz bestimmt, die Besoldungen der Bediensteten dagegen durch das Zolldepartement innert den Schranken des jeweiligen Budget festgesetzt.

Art. 43. Der Oberzolldirektion steht der Oberzolldirektor, jeder Zollgebietsdirektion ein Zolldirektor vor.

Jedes Zollamt steht unter einem Einnehmer, dem nach Bedürfniß ein oder mehrere Kontrolbeamte, sowie das erforderliche Gehülfen- und Aufseherpersonal beigegeben wird.

Zur Leitung von wichtigeren Hauptzollämtern kann der Bundesrath einen besondern Zollamtsvorstand ernennen, der dem Zolleinnehmer und den Kontrolbeamten übergeordnet ist.

Art. 44. Der Oberzolldirektion liegt, neben der direkten Leitung des gesammten Zollwesens, insbesondere ob:

die Vorbegutachtung der durch das Zolldepartement zu behandelnden Fragen, die Antragstellung für die Wahlvorschläge des Zolldepartements zur Besetzung von Beamtenstellen (Art. 48), sowie die selbständige Erledigung der ihr durch besondere Dienstinstruktion des Bundesrathes zugewiesenen Geschäfte.

Art. 45. Die Obliegenheiten der Zollgebietsdirektionen und Zollämter werden ebenfalls durch eine besondere Dienstinstruktion des Bundesrathes festgestellt.

Art. 46. Kein Beamter oder Bediensteter der Zollverwaltung darf ohne Bewilligung des Bundesrathes oder der von ihm hiefür autorisirten Stelle neben seiner Beamtung, beziehungsweise Anstellung ein anderes Amt bekleiden oder einen Nebenberuf betreiben, noch auf seine Rechnung betreiben lassen.

Art. 47. Zollbeamte und Bedienstete, denen Werthgegenstände oder Geld anvertraut sind, haben eine vom Zolldepartement zu bestimmende Bürgschaft zu leisten.

#### 4. Anstellung und Entlassung der Beamten und Bediensteten. Disziplinarstrafen.

Art. 48. Die Zollbeamten werden vom Bundesrathe auf den Vorschlag des Zolldepartements für eine Amtsdauer von

3 Jahren gewählt. Diese letztere geht jeweilen mit dem 31. März desjenigen Jahres zu Ende, in welchem die allgemeinen Erneuerungswahlen der eidgenössischen Beamten stattzufinden haben.

Neuwahlen, welche in der Zwischenzeit getroffen werden, haben bloß für den Rest der laufenden Amtsdauer Gültigkeit.

Wird eine Beamtung vor Ablauf der Amtsdauer aufgehoben, so hat der Bundesrath über eine allfällige Entschädigung an den betreffenden Beamten zu entscheiden.

Die Zollbeamten können jederzeit durch Verfügung der Oberzolldirektion versetzt werden, sofern mit dieser Versetzung keine Rangänderung verbunden ist.

Art. 49. Die Zollbediensteten werden von der Oberzolldirektion auf unbestimmte Zeit angestellt. Die Entlassung derselben steht ebenfalls der Oberzolldirektion zu.

Art. 50. Beamte und Bedienstete der Zollverwaltung, welche, absichtlich oder aus Fahrlässigkeit, ihre Dienstobliegenheiten nicht gehörig erfüllen, oder sich sonstwie der Pflichtverletzung oder eines ungebührlichen Betragens schuldig machen, können ohne richterliche Dazwischenkunft mit einer Ordnungsbuße von 1 bis 70 Franken von dem Vorsteher des Zolldepartements, dem Oberzolldirektor, in dessen Abwesenheit von seinem Stellvertreter, ferner von den Zolldirektoren, von den letztern aber nur, sofern sie diesen untergeordnet sind, bestraft werden. Die Bestraften haften überdies für jeden wegen pflichtwidriger Handlungen entstandenen Schaden.

Den Bestraften steht der Rekurs an die Behörde oder Stelle offen, welche derjenigen, die sie bestraft, zunächst übergeordnet ist.

Schwerere Vergehen, welche Beamte oder Bedienstete der Zollverwaltung in ihrer amtlichen Eigenschaft verüben, werden nach Anleitung der Bundesgesetze über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten

vom 9. Dezember 1850 und über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 4. Februar 1853 den kompetenten Gerichten zur Beurtheilung überwiesen.

Art. 51. Der Bundesrath hat jederzeit das Recht, einen Zollbeamten durch motivirten Beschluß zu entlassen, wenn der Gewählte sich als untüchtig erzeigt, oder wenn er sich grober Fehler schuldig macht.

Der Vorsteher des Zolldepartements, der Oberzolldirektor, in dessen Abwesenheit sein Stellvertreter, und die Zolldirektoren sind auch ermächtigt, einen untergeordneten Beamten oder Bediensteten provisorisch in seinem Dienste einzustellen, unter sofortiger Anzeige an die obere Behörde, der die endgültige Verfügung zusteht.

## **Siebenter Abschnitt.**

### **Zollpolizei.**

Art. 52. Der Bundesrath wird die zur bessern Sicherung der gehörigen Zollentrichtung, sowie zur polizeilichen Unterstützung des Zolldienstes erforderlichen Maßnahmen treffen und ein bewaffnetes Grenzwachtkorps aufstellen. Dasselbe steht unter dem eidg. Militärstrafgesetz.

Die Grenzwachtmannschaft hat das Recht zum Betreten von Privatbesitzungen längs der Grenze in Ausübung des Grenzwachtdienstes, vorbehältlich der Entschädigung an den Eigenthümer für nachgewiesenen Schaden.

Die Erstellung von Gebäulichkeiten, welche von der Landesgrenze durchschnitten werden, ist verboten.

Grenzgebiete, sowie einzelne Grenzliegenschaften, deren Bewohner im Verdachte gewerbsmäßigen Schmuggels stehen, oder deren territoriale Lage eine wirksame Ueberwachung erschwert, können durch den Bundesrath aus der schweizerischen Zolllinie ausgeschlossen werden.

Die kantonalen Polizeiorgane sind verpflichtet, das Zollpersonal des Bundes in Ausübung seiner Funktionen nach Möglichkeit zu unterstützen.

## Achter Abschnitt.

### Zollübertretung und ihre Bestrafung.

Art. 53. Eine Zollübertretung begeht:

- a. Wer zollpflichtige Gegenstände ein-, aus- oder durchführt oder aus den Niederlagshäusern bzw. Zollämtern im Innern abführt, ohne die Leistungen, welche das Gesetz hiefür vorschreibt, erfüllt zu haben.
- b. Wer ohne Bewilligung zollpflichtige Gegenstände auf einer für den Zollverkehr nicht erlaubten Straße oder über einen zur Zollabfertigung nicht berechtigten Landungsplatz ein- oder ausbringt.
- c. Wer, von einem Nebenzollamte oder Zollbezugsposten zu einem Hauptzollamte gewiesen, den vorgeschriebenen Weg nicht einhält.
- d. Wer mit zollpflichtigen Gegenständen mehr als hundert Meter über ein Grenzzollamt hinaus- oder hineinfährt oder geht, bevor er von demselben abgefertigt worden ist.
- e. Wer seine Waare ganz oder theilweise zur Verzollung anzumelden unterläßt.
- f. Wer Waaren, die mit Geleitschein transitiren, unterwegs mit andern vertauscht, um erstere auf diese Weise zollfrei einzuführen.
- g. Wer seine Waare unrichtig deklarirt und dadurch den Zollbetrag verkürzt.
- h. Wer eine Gewichtsangabe macht, die um mehr als fünf Prozent zu niedrig ist und dadurch den Zollbetrag verkürzt.

- i. Wer zollpflichtige Gegenstände vor oder nach den vorgeschriebenen Dienststunden in die Schweiz einführt oder aus derselben ausführt, ohne die von dem Bundesrathe diesfalls zu erlassenden, die Zollentrichtung sichernden Vorschriften zu erfüllen.

Art. 54. Wer eine solche Zollübertretung begangen hat, ist das erste Mal mit einer Buße bis zum zwanzigfachen Betrage des umgangenen Zolles zu belegen. Im Rückfalle soll die Strafe angemessen verschärft werden, wobei bis auf den doppelten Betrag des Maximums der angedrohten Buße gegangen werden kann. Ueberdies ist die umgangene Gebühr zu bezahlen. Sofern es jedoch Waaren betrifft, deren Einfuhr verboten ist, so sind dieselben zu konfisziren, in welchem Falle die einfache Zollentrichtung durch den Beklagten nicht gefordert werden kann.

Die Zollbußen werden auf administrativem Wege durch das Zolldepartement ausgesprochen.

Dem Zolldepartement ist gestattet, die Strafbefugniß bis auf den umgangenen Betrag von Fr. 20 den untergeordneten Behörden zu übertragen.

Wenn sich der Uebertreter dem Straferkenntniß der Administrativbehörde nicht unterzieht, so ist der Fall nach Anleitung des Bundesgesetzes betreffend das Verfahren bei Uebertretungen fiskalischer oder polizeilicher Bundesgesetze vom 30. Juni 1849 durch das Zolldepartement dem kompetenten Gerichte zur Beurtheilung zu überweisen.

Art. 55. Das Personal der Zollverwaltung ist befugt, solche Zollübertreter, welche keinen festen Wohnsitz im Inland haben und für die Bezahlung der verwirkten Buße weder Hinterlage noch genügende Bürgschaft leisten können, zu verhaften. Dieselben sind bis zu weiterm Entscheide der eidgenössischen Behörde der zuständigen kantonalen Behörde in Personalhaft zu übergeben.

Art. 56. Andere Widerhandlungen gegen die Zollvorschriften, als solche, welche bereits in diesem Gesetze durch Strafbestimmungen bedroht sind, sowie gegen Anordnungen des Zolldienstes überhaupt, werden mit Ordnungsbußen bis auf fünfzig Franken belegt. Diese Ordnungsbußen können vom Zolldepartement, von der Oberzolldirektion und von den Zollgebietsdirektionen ausgesprochen werden.

Art. 57. Hehler oder Gehülfen bei Zollübertretungen werden wie Thäter bestraft.

Art. 58. Von allen wirklich bezogenen Bußen kommt ein Drittheil dem Verzeiger zu, der zweite Drittheil fällt an den Kanton, in dessen Gebiet die Uebertretung stattfand und die Untersuchung waltete; den Rest bezieht die Bundeskasse. Hievon ausgenommen sind die gemäß Art. 56 ausgesprochenen Ordnungsbußen, welche in ihrem vollen Betrage in die Bundeskasse fallen.

## Neunter Abschnitt.

### Schlußbestimmungen.

Art. 59. Durch gegenwärtiges Gesetz wird dasjenige vom 27. August 1851 aufgehoben.

Art. 60. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Revision des Bundesgesetzes über das Zollwesen, vom 27. August 1851. (Vom 30. Mai 1892.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1892
Date	
Data	
Seite	410-464
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 729

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.