SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss
Décision
Decisione

KLAUSUR
17. Oktober 1991

2021

Transitverhandlungen Schweiz-EG
vom 12. Oktober 1991 in Eindhoven

Aufgrund der Informationsnotiz des EVED vom 14. Oktober 1991
Aufgrund der Beratung wird

beschlossen:

1. Dem Abkommen zwischen der Schweiz und der EG betreffend den Warentransport auf Strasse und Schiene wird zugestimmt.

2. Das EVED wird ermächtigt, das Abkommen durch den Verhandlungsleiter paraphieren zu lassen.

3. Das EVED wird ermächtigt, das in Artikel 6 erwähnte trilaterale Abkommen zu unterzeichnen, sobald die Voraussetzungen dazu gemäss Transitvertrag erfüllt sind.

Für getreuen Protokollauszug:

Hanno Muralt

Protokollauszug an:
☒ ohne / ☐ mit Beilage

S.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	8	–
	X	EDI	5	–
	X	EJPD	5	–
	X	EMD	5	–
	X	EFD	7	–
	X	EVD	5	–
X		EVED	10	–
	X	BK	3	–
		EFK		
		Fin.Del.		

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Nicht an die Presse

3003 Bern, 14. Oktober 1991

Vertraulich

An den Bundesrat

Sehr geehrte Herren Kollegen

Beiliegend erhalten Sie zur Ihrer Kenntnis den Text des Transitvertrages, wie er zwischen der EG und der Schweiz ausgehandelt worden ist.

Dieser Vertrag ist das Resultat dreijähriger Verhandlungen. Die Schweiz hat im wesentlichen ihre Verhandlungsziele erreicht. Es scheint, dass auch der EG-Verkehrsministerrat den Vertrag so akzeptieren kann.

Einige technische Details, die in Klammern stehen, werden in dieser Woche noch auf Beamtenebene geregelt. Sie betreffen aber nicht die politsiche Substanz des Vertrages.

Da die letzte Runde auf Ministerebene erst am vergangenen Samstag stattfand, konnten wir Sie nicht zu einem früheren Zeitpunkt über den Vertragsstand informieren. Beiliegend finden Sie die Kurznotiz über diese Sitzung in Eindhoven.

Nähere Erläuterungen folgen an der Sitzung vom 16. Oktober 1991 mündlich.

Mit freundlichen Grüssen
EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

PS: Am kommenden Montag, den 21. Oktober 1991, findet eine letzte Sitzung des EG-Verkehrsministerrates statt - voraussichtlich mit Teilnahme der Verkehrsminister der Schweiz und Oesterreichs.

6.88 12000 44871

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Nicht an die Presse

3003 Bern, 14. Oktober 1991

Vertraulich

Informationsnotiz

An den Bundesrat

Transitverhandlungen Schweiz-EG vom 12. Oktober 1991 in Eindhoven

1. In Eindhoven noch offene Fragen

An der Verhandlungsrunde auf politischer Ebene nahmen die niederländische Verkehrsministerin H. Maij-Weggen, das Mitglied der EG-Kommission K. van Miert, der österreichische Verkehrsminister Streicher und ich teil. Zwischen der Schweiz und der EG waren noch folgende drei politische Fragen offen:

a. Bedingungen, unter denen maximal 50 Fahrzeuge mit einem höheren Gesamtgewicht als 28 Tonnen gemäss Ueberlaufmodell täglich in je eine Richtung fahren können.

b. Bedingungen, unter denen eine Vertragspartei fiskalische Abgaben erheben kann (Artikel 12).

c. Bedingungen, denen einseitige Massnahmen genügen müssen.

Die Probleme wurden wie folgt gelöst:

a. Die Zulassung von Fahrzeugen, die in den Genuss einer Bewilligung kommen sollen, darf nicht mehr als 2 Jahre zurückliegen. Das ist der qualitative Aspekt des Ueberlaufmodells. Die Voraussetzung, dass ein Fahrzeug eine solche Sonderbewilligung bekommt, ist auch, dass es verderbliche oder dringliche Güter transportiert.

b. Die EG hat die beiden Fragen wie folgt verknüpft: sie war bereit, darauf zu verzichten, dass im Vertrag festgehalten wird, die Vertragsparteien dürften keine Steuern und anderen fiskalische Abgaben erheben, die ausschliesslich oder fast ausschliesslich den Transitverkehr treffen, wenn Oesterreich und die Schweiz den folgenden Text über einseitige Massnahmen akzeptierten:

"Die Vertragsparteien unterlassen einseitige Massnahmen jedweder Art, die den Transitverkehr mehr als den Binnenverkehr behindern oder beschweren; derartige Massnahmen sind mit dem Geist des Abkommens nicht vereinbar".

6.88 12000 44871

Wir haben diesen Vorschlag abgelehnt und uns bereit erklärt, den Text über die fiskalischen Abgaben zu akzeptieren unter der Voraussetzung, dass sich dieser nur auf die transalpinen Achsen bezieht, und die Gemeinschaft eine Schutzklausel akzeptiert, gemäss welcher eine Vertragspartei einseitige Schutzmassnahmen ergreifen kann, wenn ernsthafte Schwierigkeiten namentlich bezüglich der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt auftreten.

Die EG hat den Vorschlag einer derartigen Schutzklausel vehement abgelehnt mit dem Argument, so käme kein Abkommen zustande. Der getroffene Kompromiss sieht jetzt wie folgt aus:

Die EG verzichtet auf den erwähnten Absatz bezüglich die Einführung von steuerlichen Abgaben und bezüglich einseitige Massnahmen wird festgehalten: "Die Vertragsparteien verpflichten sich, einseitige Massnahmen, die darauf gerichtet sind, den nach diesem Vertrag zulässigen Transitverkehr willkürlich zu diskriminieren, zu unterlassen."

Kommentar: Dieser Text erlaubt es uns mit anderen Worten, einseitige Massnahmen zu treffen, die den Transitverkehr nicht willkürlich diskriminieren. Solche Massnahmen könnten sich tatsächlich als notwendig erweisen, wenn der Verkehr von LKW's bis 28 Tonnen Gesamtgewicht, der frei bleibt, stark zunähme.

2. Noch offene Fragen

Die beiden folgenden Fragen, die aber im Rahmen der Verhandlungen auf Beamtenebene bereinigt werden können, sind noch offen:

- Formulierung der Schiedsklausel

- Die EG will in Artikel 10 den folgenden Absatz einführen: "Innerhalb der EG zugelassene Fahrzeuge, die den Normen der EG entsprechen, dürfen - vorbehältlich der Bestimmungen dieses Abkommens zum höchst zugelassenen Gesamtgewicht und den dazu vorgesehenen Ausnahmen - auf dem Territorium der Schweiz verkehren."

Kommentar: Mit dem letztgenannten Absatz will die EG sicherstellen, dass Fahrzeuge nach EG-Normen, sofern 28 Tonnen Gewichtslimite respektiert wird, in der Schweiz verkehren können. Damit könnte sich, wenn das schweizerische Strasssenverkehrsgesetz nicht entsprechend angepasst wird, in gewissen Fällen (zum Beispiel bei 2-achsigen Motorwagen) eine Situation ergeben, wo in der EG immatrikulierte Fahrzeuge ein höheres Gewicht haben dürfen als solche, die in der Schweiz immatrikuliert sind. Eine entsprechende Anpassung des SVG an die EG-Normen, immer unter Beachtung der von der EG respektierten Limite des Gesamtgewichtes von 28 Tonnen, dürfte sich deshalb aufdrängen.

3. Weiteres Vorgehen

Der Vertragsentwurf wird EG-seitig den Verkehrsministern am 21. Oktober vorgelegt, die ihn mit qualifizierter Mehrheit akzeptieren können. Er soll nachher auch noch an die sich am gleichen Tag treffenden Aussenminister wegen des politischen Zusammenhanges mit den EWR-Verhandlungen weitergeleitet werden. Machen auch diese

keine Einwände geltend, dann können die Transitverhandlungen als auf politischer Ebene abgeschlossen gelten. Der Zeitpunkt der Paraphierung des Textes steht nicht fest, jedenfalls muss dieser redaktionell noch bereinigt werden.

4. Zusammenhang mit Zivilluftfahrt

Die niederländische EG-Präsidentschaft und die EG-Kommission haben von der folgenden einseitigen Erklärung der Schweiz Kenntnis genommen: "Die Schweiz wird das Transitabkommen erst ratifizieren, wenn die Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und der EG auf der Basis des "acquis" befriedigend geregelt sind." Wie sich die EG-Verkehrsminister zu dieser Erklärung stellen, war am 12.10. nicht zu erfahren.

5. Würdigung des Vertrages

Hält man sich vor Augen, mit welchen Bedingungen und Erwartungen die EG in diese Verhandlungen gestiegen ist, dann reflektiert das Verhandlungssergebnis eine starke Annäherung der EG-Verkehrspolitik an die schweizerische Verkehrspolitik. Die Absicht der EG war es ja ursprünglich, den Verkehr mit Fahrzeugen von 40 Tonnen Gesamtgewicht generell oder in Form eines Korridors zu erzwingen, auch hatte sie damit gedroht, schweizerische Fahrzeuge dürften nur noch mit 28 Tonnen Gesamtgewicht in der EG verkehren. Der jetzige Vertrag stellt sicher, dass die 28 Tonnen-Limite in der Schweiz von der EG während der nächsten 12 Jahre von den ausgehandelten Ausnahmen abgesehen respektiert wird und dass schweizerische Lastwagen in der EG mit 40 Tonnen Gesamtgewicht verkehren können. Der Vertrag begründet insbesondere auch eine enge Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EG im Bereich der Förderung des klassischen Bahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs. Der koordinierte Ausbau der Infrastrukturen im Bereich des Bahn- und des kombinierten Verkehrs stellt das eigentliche Herzstück des Vertrages dar. Der Vertrag wäre allerdings nicht zustande gekommen, wenn die Schweiz der EG im Rahmen dieses Vertrages nicht auch gewisse Zugeständnisse zur Erleichterung des Strassenverkehrs gemacht hätte. Diese halten sich, wie Teil 3 des Vertrages und Anhang 5 zu entnehmen ist, in Grenzen.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

12/10/91
(Rev. 24)

CONFIDENTIEL

Projet d'un Accord

entre la Communauté économique européenne et la Confédération SUISSE

relatif

au transport de marchandises par route et par rail

PLAN

12/10/91
(Rev. 24)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, ci-après "la Communauté", d'une part,

LE CONSEIL FEDERAL SUISSE au nom de la CONFEDERATION SUISSE, ci-après "la Suisse", d'autre part,

DESIREUX de promouvoir la coopération et les échanges internationaux par une politique de transport européenne coordonnée ;

CONSIDERANT la nécessité de résoudre de façon durable les problèmes causés par le transit transalpin d'une manière qui sauvegarde la qualité de vie des populations concernées, protège l'environnement et contribue à la réalisation du marché intérieur de la Communauté européenne et de l'espace économiqie européen.

CONSIDERANT les limites naturelles imposées au développement du trafic routier à travers les Alpes, qui expliquent certaines différences existantes entre les législations des Parties contractantes en ce qui concerne le trafic routier ;

CONSIDERANT qu'il est toutefois approprié de prévoir certaines facilitations du transport routier ;

CONSIDERANT que le transport combiné, tenant compte des aspects économiques, écologiques, sociaux et de sécurité présente la meilleure solution pour maitriser, notamment à moyen et à long terme, le volume croissant du transport international de marchandises traversant les Alpes ;

CONSIDERANT que les différents modes de transport doivent couvrir les coûts qu'ils occasionnent.

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I - OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article 1 - Objectif

L'objectif du présent accord entre la Communauté et la Suisse est de renforcer la coopération entre les Parties contractantes dans certains domaines du transport, en particulier en matière de trafic de transit à travers les Alpes. A cette fin, les parties contractantes sont convenues de mettre en place des mesures coordonnées en vue de promouvoir le transport ferroviaire et en particulier le transport combiné, notamment pour protéger la santé de la population et l'environnement, d'améliorer l'accès au marché et de faciliter le trafic routier par des moyens appropriés.

Article 2 - Champ d'application

(1) Le présent accord s'applique

a) au trafic communautaire en transit à travers la Suisse
b) à certaines questions du trafic bilatéral

(2) Le champ de la coopération s'étend notamment aux infrastructures de transport, aux mesures d'accompagnement nécessaires au développement du transport ferroviaire et du transport combiné, à l'accès au marché et à un échange continu d'information sur l'évolution des politiques de transport respectives des deux Parties.

(3) Pour le transport routier, l'accord s'applique aux transports effectués par des transporteurs routiers établis dans l'une des Parties contractantes.

Article 3 - Définitions

(1) Au sens du présent accord, on entend par :

a) TRAFIC COMMUNAUTAIRE DE TRANSIT, le transport de marchandises qui, au départ ou à destination d'un Etat membre de la Communauté, traverse le territoire suisse,

b) TRAFIC BILATERAL, le transport de marchandises qui part du territoire d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre ;

(2) Par TRANSPORT COMBINE RAIL/ROUTE, ci-après dénommé transport combiné, on entend les transports de marchandises effectués par des véhicules routiers ou d' unités de chargement qui sont acheminés par chemin de fer pour une partie du trajet et par route pour les parcours initiaux ou terminaux.

(3) Par transports de marchandises on entend les courses effectuées par des véhicules de marchandises avec ou sans chargement.

(4) Par VEHICULES ROUTIERS, on entend les camions et les tracteurs, ainsi que les remorques et semi-remorques.

(5) Par UNITES DE CHARGEMENT on entend les conteneurs et les caisses mobiles.

TITRE II - TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER ET TRANSPORT COMBINE

Article 4 - Dispositions générales

Les Parties contractantes sont convenues de prendre et de coordonner entre elles, dans le cadre de leurs compétences, les mesures nécessaires au développement et à la promotion des transports par chemin de fer et du transport combiné, en tant que moyens essentiels pour résoudre les problèmes posés notamment par le transport des marchandises sur l'axe Nord-Sud à travers les Alpes suisses. La réalisation et l'échelonnement des travaux d'infrastructure, le développement et l'exploitation des services ainsi que la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement se feront de façon coordonnée et en parallèle. Ceci se fera en poursuivant l'objectif de rentabiliser les investissements effectués.

Article 5

Travaux d'infrastructure et planification des mesures en Suisse

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 3. Ses principes sont les suivants :

a) A court et moyen terme :

La Suisse augmentera progressivement les capacités de transport combiné sur les axes transalpins du Gothard et du Loetschberg, passant d'une capacité de 330.000 envois en 1991 à 710.000 envois en 1994.

La Suisse aménagera l'axe de transit passant par le Loetschberg et le Simplon d'ici la fin 1994 de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Ces aménagements seront réalisés parallèlement aux aménagements correspondants sur le territoire communautaire prévus à l'article 6.

Parallèlement à ces travaux, la Suisse améliorera le réseau ferroviaire desservant ces axes de transit, de façon à permettre un écoulement plus rapide du trafic et à augmenter encore les capacités.

b) A long terme :

La Suisse s'engage à procéder à de nouveaux aménagements sur les axes de transit à travers les Alpes, comprenant :

- une ligne entre Arth-Goldau et Lugano, y inclu le percement d'un tunnel de base au Gothard (longueur : 50 km, durée prévue des travaux, environ 12-15 ans),

- une ligne de base entre la région de Frutigen et la vallée du Rhône, y inclus le percement d'un tunnel de base au Loetschberg (longueur : 30 km, durée prévue des travaux : environ 7-10 ans).

Article 6

Travaux d'infrastructure et planification des mesures dans la Communauté

1. En concordance avec la déclaration en Annexe 2 et conformément aux intentions des Etats Membres, les mesures suivantes seront réalisées à l'intérieur de la Communauté:

- créer de nouveaux terminaux et à améliorer des terminaux existants, en particulier en Allemagne, dans le Nord de l'Italie et dans la région de Rotterdam,

- augmenter la hauteur de gabarit pour les voies ferrées de l'Italie du Nord afin de permettre le passage sans entraves du trafic du transport combiné, accompagné et non-accompagné. En particulier, les tunnels sur l'axe Iselle-Domodossola seront aménagés d'ici la fin 1994 de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 mètres,

- augmenter la capacité sur certains tronçons de lignes en Allemagne en particulier entre Mannheim et Bâle et en Italie du Nord.

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 4.

2. Ces actions seront menées en cohérence avec les dispositions prévues dans l'accord trilatéral entre le Ministre des Transports de la RFA, le Chef du Département fédéral des Transports, des Communications et de l' Energie de la Confédération suisse et le Ministre des Transports de la République Italienne sur l'amélioration du transport combiné de marchandises rail/route à travers les Alpes, signé le ... et avec l'accord entre la Deutsche Bundesbahn, le Ferrovie dello Stato et les Chemins de fer fédéraux suisses sur le même sujet, signé le...

Article 7 - Mesures d'accompagnement

1. Afin de promouvoir le transport ferroviaire et le transport combiné, les Parties contractantes poursuivent prioritairement les objectifs suivants et mettent en oeuvre de façon concertée les mesures y relatives:

1.1. Inciter les usagers et les expéditeurs à utiliser le transport combiné, notamment en le rendant compétitif par rapport au transport par route

1.2 Encourager le recours au transport combiné de bout en bout et sur de longues distances et promouvoir l'utilisation de caisses mobiles et de conteneurs ainsi que, d'une manière générale, promouvoir des techniques modernes de transport non accompagné.

1.3. Harmoniser les poids, dimensions et caractéristiques techniques du matériel spécialisé pour le transport combiné, notamment pour assurer la compatibilité indispensable avec les gabarits

1.4. Faciliter l'accès aux terminaux

1.5. Elaborer des clauses de responsabilité pour les services de transport combiné, comparables à celles existant pour d'autres modes de transport

1.6. Eviter les différences de traitement fondées sur la nationalité des transporteurs, notamment dans l'organisation et la commercialisation du transport combiné.

2. Les Parties contractantes s'emploient d'une manière concertée dans le cadre de leurs compétences, à ce que les chemins de fer:

2.1. constituent des trains complets

2.2. améliorent la fiabilité et les temps d'acheminement du transport combiné. Il s'agit en particulier :

2.2.1. de réduire les temps d'arrêt, notamment aux frontières

2.2.2. d'augmenter la cadence des convois

2.2.3. d'améliorer la productivité

2.2.4. de réduire les contrôles administratifs

2.3. prennent les mesures nécessaires coordonnées en matière de commande et de mise en service de matériels en fonction du trafic,

2.4. s'efforcent de mettre à disposition des prestations supplémentaires dans les terminaux (p.ex. emballage, travaux de réparation, refroidissement)

2.5. offrent des délais de transport garantis

2.6. mettent à disposition de nouvelles liaisons quand c'est justifié économiquement.

3. Ces mesures sont prises en cohérence avec les dispositions prévues à l'Article 6 §2.

Article 8 - Fixation des prix

1. La fixation des prix pour le trajet ferroviaire reste du ressort des autorités ou entités qui sont compétentes dans chacune des Parties contractantes. Celles-ci veillent à ce que le transport combiné atteigne des conditions de prix compétitives par rapport à celles du transport routier.

2. Les Parties contractantes veillent à ce que l'effet sur le marché des mesures d' aides prises par une Partie contractante ne soit pas réduit par le comportement de l'autre Partie ou d'une entité compétente sise sur le territoire de l'autre Partie.

3. Afin de promouvoir le transport combiné à travers les Alpes, les Parties contractantes peuvent permettre des aides aux investissements dans les terminaux, ainsi que des aides d'exploitation pour les coûts non couverts.

Article 9 - Situation de crise

En cas de situation où le trafic de transit, empruntant le chemin de fer, serait gravement perturbé, par exemple en cas de catastrophe naturelle, les autorités compétentes des deux Parties prendront, de façon concertée, chacune pour son territoire, toutes les dispositions utiles possibles pour permettre l'acheminement de ce trafic. Un traitement prioritaire sera accordé à certains transports sensibles comme les denrées périssables.

TITRE III - TRANSPORT SUR ROUTE

A - ASPECTS TECHNIQUES ET FISCAUX

Article 10 - Facilitation du transport sur route

1. Les Parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 t du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse, et sous réserve des exemptions figurant à l'Annexe 5, s'emploient à faciliter le transport de marchandises par route

2. A cet effet, les autorités suisses prennent les mesures suivantes - à l'instar de la suppression, par le Conseil fédéral, de l'émolument pour dépassement de poids en zone frontière entrée en vigueur le 6 février 1990 :

- achèvement et amélioration du réseau des routes nationales,

- élévation de la marge de tolérance relative au poids des véhicules de 2 à 5 %,

- élargissement de la zone frontalière au Tessin en relation avec l'accès vers l'autoroute des véhicules empruntant le transport combiné,

- levée de certaines restrictions concernant le transport sur route d'animaux,

- passage de 16m à 16,5m en ce qui concerne la longueur des véhicules articulés,

- passage de 18 m à 18,35 m en ce qui concerne la longueur des trains routiers,

- passage de 19 à 22 tonnes pour le poids total des véhicules à 3 essieux dont un seul est entraîné,

- passage de 2,30 m à 2,50 m en ce qui concerne la largeur maximale des véhicules routiers

3. Chaque Partie contractante accorde aux véhicules routiers immatriculés dans l'autre Partie, en ce qui concerne les poids et dimensions, le même traitement que celui qu'elle applique aux véhicules immatriculés sur son propre territoire. Ceci ne porte pas préjudice aux exemptions figurant à l'Annexe 5 et à l'alinéa 4.

4. [Sans préjudice des alinéas 1 à 3 du présent article, la Suisse accepte que circulent sur son territoire les véhicules routiers immatriculés dans les pays membres de la Communauté qui respectent les dimensions et les poids de l'axe moteur fixés dans la législation communautaire] (1).

---

(1) à vérifier

Article 11

Protection de l'environnement

1. Afin de mieux protéger l'environnement, les Parties contractantes envisagent notamment l'introduction de normes d'un haut niveau de protection pour réduire les émissions de gaz, de particules et de bruit des véhicules utilitaires lourds.

2. Pendant l'élaboration de ces normes d'émissions, les Parties contractantes se concertent régulièrement et fréquemment.

3. En ce qui concerne les normes d'émissions, les véhicules utilitaires immatriculés dans une Partie contractante sont autorisés à circuler sur le territoire des deux Parties sous réserve des dispositions de l'Annexe 5 II 3.

Article 12 - Fiscalité

1. Les Parties contractantes envisageront l'introduction progressive de solutions de fiscalité routière, coordonnées dans la mesure du possible, orientées dans une première phase vers l'imputation aux véhicules des coûts d'infrastructure des transports, et dans une deuxième phase également vers l'imputation aux véhicules les coûts externes, en particulier ceux relatifs à l'environnement.

2. Pendant la préparation de leurs solutions respectives, les Parties contractantes se consulteront régulièrement. Elles tiendront compte dans la mesure du possible, du principe de la territorialité et prendront en considération les coûts spécifiques aux régions alpines.

3. Les Parties contractantes engageront des négociations, le cas échéant, en vue de parvenir à un accord relatif à la taxation routière. Cet accord viserait, dans le cadre de l'objectif défini au §1, notamment à assurer le libre écoulement du trafic transfrontalier, l'atténuation des divergences entre les systèmes de taxation routière des deux Parties et à éliminer les distorsions de concurrence à l'intérieur d'un mode de transport et entre les modes de transport résultant de ces divergences.

B - ACCES AU MARCHE

Article 13 - Accès au marché

En matière d'accès au marché des transports, les deux Parties contractantes déclarent leur intention de se l'accorder dans le cadre des négociations sue l'Espace Economique Européen ou, le cas échéant, selon des modalités à définir dans le cadre d'un accord bilatéral.

(voir aussi le projet d'échange de lettres, Annexe 6, p. 46)

TITRE IV - FACILITATION DU PASSAGE FRONTALIER ET SIMPLIFICATION DES FORMALITES

Article 14

1. Les Parties contractantes s'emploient à alléger et à simplifier les formalités pesant sur le transport, notamment dans le domaine douanier.

2. Ces actions seront menées en cohérence avec l'accord sur la facilitation du passage frontalier entre la CEE et la Suisse qui est entre en vigueur le 1er juillet 1991.

TITRE V - DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

Article 15 - Non discrimination

1. Les Parties contractantes s'engagent à ne pas prendre de mesures discriminatoires tant dans le cadre du champ d'application de cet accord que pour le trafic à travers des Etats membres de la Communauté.

Article 16 Mesures unilatérales

Les parties contractantes s'abstiennent de prendre des mesures unilatérales visant à discriminer arbitrairement le trafic de transit que permet cet accord.

Article 17 - Mesures complémentaires

Si l'une des Parties contractantes, en raison des expériences faites lors de l'application de l'accord, en conclut que d'autres mesures dans le champ d'application du présent accord sont dans l'intérêt d'une politique européenne des transports coordonnée et, en particulier, sont susceptibles d'apporter une contribution à la solution du problème du transit à travers les Alpes, elle présente à l'autre Partie contractante des suggestions en la matière.

Article 18 - Comité mixte

(1) Il est institué un Comité mixte, dénommé "Comité des transports terrestres Communauté/Suisse"

- qui assure la bonne application du présent accord

- qui assure une bonne coordination du développement et de la mise en oeuvre des infrastructures, des services et des mesures d'accompagnement, concernant le transport combiné,

- qui procède à des échanges réguliers d'informations sur des questions générales de politique de transport terrestre de marchandises et établit le bilan des progrès atteints dans l'application de cet accord,

- qui procède tous les 3 ans à un réexamen de l'accord en fonction du bilan des progrès réalisés dans son application et des développements notamment dans les domaines :

  - de l'impact ~~en~~ du trafic routier sur l'environnement et la qualité de la vie,
  - de l'imputation des coûts d'infrastructure et coûts externes,
  - de capacité de transport combiné et du réseau routier,

et fait, le cas échéant, les propositions appropriées aux Parties contractantes.

(2) Le Comité mixte est composé, d'une part, de représentants de la Communauté et, d'autre part, de représentants de la Suisse.

(3) Le Comité mixte établit son règlement intérieur.

Article 19 - Fonctionnement du Comité

(1) La Présidence du Comité mixte est exercée à tour de rôle par chacune des Parties contractantes selon des modalités à prévoir dans son règlement intérieur.

(2) Le Comité mixte se réunit au moins une fois par an à l'initiative de son Président, en vue de procéder à un examen du fonctionnement général de l'accord.

Il se réunit en outre, chaque fois qu'une nécessité particulière le requiert, à la demande de l'une des Parties contractantes, dans des conditions à prévoir dans son règlement intérieur.

(3) Le Comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail propre à l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.

Base de négociation pour l'art. 20

[Tout différend entre les Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de cet accord est soumis au Comité mixte qui s'applique à rechercher une solution mutuellement acceptable.

Si néanmoins un différend concernant l'exécution ou l'interprétation des art. 5 et 6 et de leurs annexes respectifs ne pouvait être reglé ni par le Comité mixte (endéans six mois de sa saisine) ni par voie diplomatique, il sera soumis, à la requête de l'une ou de l'autre Partie, à un Tribunal arbitral de trois membres.

Chaque partie contractante désigne un arbitre.

Les deux arbitres désignés nommeront un surarbitre parmi les personnalités éminentes sur le plan scientifique dans le domaine objet de la controverse ~~ressortissant d'un des Etats membres de la Communauté~~ /ressortissant d'une des Parties contractantes/.

Si la nomination du troisième membre du Tribunal n'intervient pas dans un délai de trois mois à compter de la demande adressée par l'une des Parties à l'autre de constituer un Tribunal arbitral, le surarbitre sera nommé par le Président de la Cour de Justice des Communautés Européennes.

Les sentences arbitrales seront définitives et obligatoires.]

Proposition de compromis présentée par la CE

Article 21 - Durée et révision de l'accord

Le présent accord est conclu pour une durée de 12 ans.

Article 22 - Entrée en vigueur

L'accord sera ratifié ou approuvé par les Parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres. Il entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront communiquées que les procédures nécessaires ont été accomplies.

Article 23

Les annexes 1-~~56~~ 5 font partie intégrante de l'accord, mais pourront être modifiées par le Comité mixte, pour autant que ces modifications ne soient pas en contradiction avec l'accord lui-même.

Article 24 - Langues

(CE)

Le texte sera fourni par la CE.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

Pour le Conseil des CE :

Annexe 1

DECLARATION de la Délégation suisse

concernant la portée de l'article 3, paragraphe 3.

La Confédération suisse confirme sous réserve de réciprocité que sur son territoire les déplacements à vide des véhicules communautaires ne sont pas soumis à des restrictions, sauf celles découlant de l'interdiction générale de circuler la nuit et le dimanche et de la limitation à 28 tonnes.

Annexe 2

DECLARATION de la Délégation communautaire

concernant la portée de l'engagement de l'article 6

1. La réalisation des travaux d'infrastructure sur le territoire communautaire est soumise à l'engagement des Etats membres concernés pour la partie sise sur leur propre territoire.

2. La mise en application des dispositions de l'article 6 se fera par les actions suivantes :

- ~~La Commission invitera les Etats membres concernés pour~~ que ~~ceux-ci étudient et prennent les mesures nécessaires.~~

- La Communauté en tant que telle utilisera, pour soutenir la réalisation de ces mesures, les moyens dont elle dispose, notamment dans le cadre de la politique commune de soutien aux infrastructures de transport (voir Règlement du Conseil du 20 11 JO L 326 du 24 novembre 1990).

- dans le cadre du Comité infrastructure, la Commission soumettra et examinera avec les Etats membres concernés les mesures à prendre (voir décision du Conseil du 20 février 1978, JO L 54 du 25 février 1978).

Annexe 3

Travaux d'infrastructure et mesures planifiés en Suisse

A. GENERALITES

La politique suisse du transit des marchandises repose sur les deux piliers ci-après :

- Route

  Réseau routier parachevé sur l'Axe de trafic nord-sud et prescriptions de circulation en harmonie avec la Convention internationale du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

- Rail

  Développement à court, à moyen et à long terme de l'infrastructure ferroviaire, en vue d'assurer notamment le développement du trafic combiné rail/route.

  Pour des raisons écologiques et du fait des limites dans les capacités du réseau routier, l'accroissement considérable des tonnages attendus en transit ne peuvent plus être pris en charge par le réseau routier. Seule une augmentation massive de la capacité et des prestations offertes par les chemins de fer permettra de répondre au doublement escompté des volumes de trafic à l'horizon de 2020/2030 dans le trafic marchandises entre le nord et le sud du continent.

B. PROGRAMME DE TRAVAIL

Les Parties contractantes s'entendent sur les mesures à prendre selon l'échelonnement suivant :

1. Progression à court terme

L'augmentation de la capacité débouche sur l'offre progressive suivante :

Nombre d'envois en milliers par le Gothard et le Lötschberg/Simplon

GOTHARD

Année	TC NA	Conteneur	NA	CR	Total Gothard
	1	2	1+2	4	1+2+4
1994	340	160	500	30	530
1993	203	110	313	67	380
1992	173	110	283	57	340
1991	165	110	275	55	330

LÖTSCHBERG

Année	TC NA	Conteneur	NA	CR	Total Lötschberg
	6	7	6+7	9	6+7+9
1994	0	80	80	100	180
1993	0	50	50	0	50
1992	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0

TOTAL Nombre d'envois

1994	710.000
1993	430.000
1992	340.000
1991	330.000

Explications

CR : Chaussée roulante

TC NA : Trafic combiné non accompagné

NA : TC NA + Conteneurs

Cette capacité ne sera effectivement disponible en 1994 que si les décisions sur la mise en route des travaux peuvent intervenir au 1er semestre 1991.

2. Solution de base à l'échéance de 1994

L'accroissement de la capacité exige l'aménagement d'un corridor de ferroutage avec deux composantes, l'une par le St-Gothard et l'autre par le Lötschberg-Simplon. Le but visé consiste à tripler l'actuelle capacité de transport combiné (containeurs non compris) au St-Gothard et d'améliorer (le cas échéant) l'artère via le Lötschberg et le Simplon, ce qui permettra de transporter trois fois plus de marchandises qu'en 1988.

2.1 D'ici à 1994, la solution transitoire, prévue par le gouvernement suisse, permettra, pour le territoire suisse, d'acheminer 470'000 envois ou 10 millions de tonnes, respectivement 14 millions de tonnes en incluant le transport de conteneurs.

2.2 Opérationnellement, cette solution se présente comme suit :

St-Gothard

- Mise en circulation de 44 longs convois, ce qui correspond à 370'000 envois par année.

- Cette offre repose sur un trafic mixte, composé du trafic non accompagné et de la "chaussée roulante". Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.

- Il est possible de transporter au moyen de la "chaussée roulante" des camions ayant une hauteur de 3,80 m aux angles. En trafic non accompagné, les semi-remorques peuvent mesurer 4 m au plus.

Lötschberg-Simplon

- Mise en circulation de 14 convois en "chaussée roulante", ce qui correspond à une capacité totale de 100.000 envois par année. Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.

- En "chaussée roulante", ce corridor ferroviaire sera ouvert aux camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.

- Les autorités suisses ont pris note que les autorités italiennes, pour leur part, se sont engagées à aménager l'infrastructure de la chaussée roulante depuis Iselle en direction de l'Italie, avec notamment un gabarit permettant le passage des camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.

2.3 Au niveau des terminaux, la planification du trafic combiné repose donc sur des terminaux sis à l'étranger, aux endroits stratégiques par rapport au transport (Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Stuttgart, Bologna, Milano/Novara, Torino, Genova, Firenze, Roma).

Dans ce contexte, les passages de frontière concernés en-deça et au-delà du transit par la Suisse sont :

- au nord, Basel, Schaffhausen, Rielasingen
- au sud, Domodossola, Luino et Chiasso.

~~Les Parties s'engagent à harmoniser les capacités d'absorption des terminaux et les conditions d'efficacité des lignes.~~

La CE propose de supprimer ces deux lignes

3. Evolution prévisible après 1994

Grâce à la réalisation du projet suisse "RAIL 2000" et à la mise en oeuvre de toutes les possibilités offertes par la double voie du Loetschberg, de nouvelles capacités (atteignent 700'000 envois par an) seront libérées après 1994, qui s'inscrivent dans le cadre de l'offre précitée. Cette progression est adaptable au développement réel du marché dans le trafic combiné.

C. NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE A TRAVERS LES ALPES SUISSES

1. Projets

La Suisse s'engage à procéder aux aménagements ci-après :

- Nouvelle ligne entre Arth-Goldau et Lugano, avec un tunnel de base au St-Gothard (~~49~~ environ 50 km) et un autre sous le Monte Ceneri (13 km).
- Percement d'un tunnel de base au Lötschberg (~~26~~ environ 30 km).

Ensemble, ces deux axes forment l'épine dorsale du système ferroviaire suisse modernisé. La durée des travaux s'échelonnera sur 7 à 10 ans au Loetschberg et sur 12 à 15 ans au St-Gothard. Les premiers éléments du nouveau réseau de transit seront ouverts au trafic d'ici à 2005.

2. Capacité

Pour le trafic nord/sud, comparée à la capacité des lignes actuelles qui permet le passage de 25 à 30 millions de tonnes (wagons complets et trafic combiné) et une durée de transit d'un peu plus de 5 heures, la capacité obtenue grâce aux nouvelles infrastructures sera portée à 67 millions de tonnes et la durée de Transit sera ramenée à un peu plus de 3 heures. Des convois plus lourds et plus longs pourront également y circuler.

S'agissant du trafic combiné, les réalisations projetées permettront (selon les conditions du marché) la mise en circulation de 260 trains pouvant transporter 43 millions de tonnes.

Annexe 4 *

Travaux d'infrastructure et mesures planifiés dans la Communauté

A. Généralités

1. D'une façon générale, tant en ce qui concerne le chemin de fer conventionnel, que le transport combiné, les Parties sont convenues d'apporter les améliorations infrastructurelles nécessaires à l'élimination des goulets d'étranglement sur les lignes d'accès au parcours suisse en territoire communautaire. Ces améliorations devraient s'inscrire dans le cadre d'une politique coordonnée, au niveau des infrastructures et des opérations de transit, propre à garantir la viabilité à long terme, la cohérence et la continuité à longue distance des lignes de trafic combiné.

2. Dans cette optique et afin de mettre les chemins de fer à même d'absorber la forte croissance prévue de la demande, la Communauté, en tenant compte des travaux déjà accomplis dans différentes enceintes par certains Etats membres des CE directement concernés, doit en coordonnant ses mesures avec la Suisse :

   - fixer des priorités et dresser un calendrier des investissements (infrastructures, terminaux, achat de matériel roulant, mise en place des services),

   - mettre en oeuvre une planification commune et controlée des infrastructures, selon l'ordre des priorités fixé,

   - prendre les mesures nécessaires sur le plan financier.

* à revoir avec les Etats membres

B. Programme de travail

3. D'ores et déjà, certains travaux sur le territoire de la Communauté ont été reconnus comme nécessaires, leur réalisation dans le temps étant fonction de la coordination des actions entre les deux Parties.

4. En ce qui concerne l'amélioration de terminaux existants ou la création de nouveaux terminaux, la Communauté estime indispensable d'agir en particulier

a) en Allemagne

. Dans les régions suivantes :
- Hamburg - Lübeck,
- la Ruhr
- Mannheim/Frankfurt où les capacités du terminal actuel semblent insuffisantes.

. En outre, il est nécessaire d'aménager les chantiers de transport combiné de Rielasingen et de Freiburg-im-Breisgau.

b) en Italie

La situation doit être améliorée dans les zones industrielles, surtout dans la région de Milano, de Bologna et de Torino. Les terminaux suivants devront être mis en place ou aménagés :

- Milano Rogoredo et Milano Segrate (trafic non accompagné),
- amélioration des conditions de Milano Greco Pirelli (capacité et qualité des installations),
- un terminal dans la région de Torino et plus au Sud, dans la région de Bologna, Firenze et Roma.
- réalisation de l'extension des installations de Busto Arzisio, principal terminal de la région milanaise pour le trafic non accompagné en provenance de Suisse,
- dans le prolongement de la ligne du Lötschberg / Simplon et en fonction des travaux sur territoire suisse, création de terminaux supplémentaires sur territoire italien,

- mise en opérations de Milano Segrate en 1992 et, dans un avenir proche, du centre multimodal desservant la gare de Bologna Interporto et du centre intermodal de Torino Orbasano (Travaux en cours),
- augmentation de la capacité des centres de transbordement de Novara et de Vercelli (route roulante),
- à court terme, il faudra favoriser l'établissement dans les régions frontalières (par exemple dans la région de Novara) de petits terminaux à caractère local susceptibles de décharger dans une certaine mesure les grands centres de transbordement.

c) aux Pays-Bas

Construction d'un "Rail Service Center" à Rotterdam.

5. En ce qui concerne les gabarits et capacités des lignes

a) en Allemagne

- amélioration de la capacité de certains tronçons de lignes entre Mannheim et Basel (Karlsruhe - Basel).

b) en Italie

- doublement de la voie actuelle unique entre Busto Arzisio - Luino,
- mise au gabarit B (3m80) de la ligne Chiasso - Milano et au gabarit B+ (4m) de la ligne Domodossola - Torino.

6. En matière de financement de ces investissements, les Etats membres plus directement concernés prendront en charge les travaux nécessaires. Toutefois, étant donné l'intérêt communautaire d'une solution au problème du transit transalpin à travers la Suisse et l'importance des sommes en question, la Communauté prendra les décisions utiles sur le plan financier pour la réalisation des travaux prioritaires.

La CE veut biffer le chiffre 6.

~~[Proposition suisse]~~

~~Projet~~ Annexe 5

Exemption de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et exemption de la limite des 28 tonnes

Les exceptions accordées ci-après sont compatibles avec les dispositions de la Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958.

I. Exemption de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche

Les exceptions suivantes à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit spont prévues :

a) Sans autorisation spéciale

- les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas de catastrophe;
- les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas d'accident d'exploitation, notamment dans les entreprises de transports publics et dans le trafic aérien.

b) Avec autorisation spéciale

Pour les transports de marchandises qui, par leur nature, justifient des courses de nuit et, pour des motifs vraiment bien fondés, le dimanche :

- des produits agricoles facilement périssables (par exemple des baies, certains fruits ou légumes, des fleurs ou des jus de fruits fraîchement pressés) du 1er avril au 31

octobre;

- des porcs d'abattage et de la volaille d'abattage;

- du lait frais et des produits laitiers facilement périssables;

- du matériel de cirque, les instruments de musique d'un orchestre, des décors de théâtre, etc.;

- des quotidiens comprenant une partie rédactionnelle et des envois postaux dans le cadre du mandat légal de prestations.

En vue de faciliter les procédures d'autorisation, des autorisations valables jusqu'à 12 mois pour n'importe quel nombre de courses peuvent être délivrées pour autant que toutes les courses soient de même nature;

II. Exemption de la limite des 28 tonnes

1. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination de la zone suisse proche de la frontière* (et inversément).

Des exceptions sont autorisées, sans émolument, pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40t. et pour le transport de conteneurs ISO de 40 pieds en trafic combiné, jusqu'à concurrence de 44t. Pour des raisons de construction de routes, certains bureaux de douane appliquent des poids inférieurs.

2. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière* (et inversément) et pour le transit à travers la Suisse.

Un poids total supérieur à 28 t. peut être autorisé:

a. Pour le transport de marchandises indivisibles lorsque, malgré l'emploi d'un véhicule approprié, les prescriptions ne peuvent pas être respectées;

b. pour les transferts ou l'emploi de véhicules spéciaux, notamment de véhicules de travail qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ne peuvent être adaptés aux prescriptions sur le poids;

c. pour les transports de véhicules endommagés ou à dépanner, en cas d'urgence;

d. pour les transports de produits destinés à l'avitaillement des avions (catering);

e. pour les parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné, en règle générale dans un rayon de 10 km à partir du terminal.

3. Pour le transit à travers la Suisse sur l'axe Bâle-Chiasso, un poids supérieur à 28 t. peut être autorisé pour les véhicules routiers immatriculés dans la Communauté transportant des denrées périssables ou d'autres envois urgents ("transport just in time") et dont les dimensions correspondent à celles prévues à l'Article 10 du présent accord, pour autant qu'il n'y ait plus de capacités disponibles en transport combiné. Le nombre d'autorisations, délivrées pour des véhicules de plus de 28 t. sur les routes suisses, n'excèdera en principe pas 50 unités par jour dans chaque sens. Le maximum annuel est fixé à 15'000 autorisations dans chaque sens.

   Ne pourront profiter de ces autorisations que des véhicules routiers qui correspondent aux normes communautaires de pollution (gaz et particules) les plus récentes. Sont considérés comme tels les véhicules routiers dont la date de première immatriculation ne remonte pas au delà de deux ans à compter du jour de la demande d'exemption.

4. Ces diverses exceptions seront accordées cas par cas, selon une procédure aussi simple que possible. Les modalités d'application des exceptions accordées par la Suisse et figurant sous point 3, seront fixées dans un arrangement administratif, qui portera notamment sur:

   - l'établissement d'un Centre administratif à Berne qui gèrera ce système. Un lien sera établi entre ce Centre et une instance de contact communautaire

   - la méthode pour déterminer à partir de quel moment la capacité du Transport Combiné est à considérer comme épuisée

   - les moyens de communication à établir entre les usagers, les terminaux et le Centre administratif

*) La zone proche de la frontière est définie dans des instructions du Département fédéral de justice et police. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.

Annexe 6

(voir Article 13)

(Délégation suisse)

Berne, le.....

[Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de vous confirmer que, se référant à l'Accord entre la Communauté économique européenne et la Suisse paraphé ce jour, la Suisse considère la question de l'accès au marché comme un élément essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté. J'ai pris note de votre proposition de régler cette question dans le traité portant sur la création d'un espace économique européen. Ma délégation peut se rallier à cette proposition à condition

- que l'accès au marché soit réglé par ce traité d'une manière satisfaisante et non-discriminatoire à l'égard de la Suisse

- que la Communauté et la Suisse, au cas où ce traité ne devrait pas se réaliser, entament immédiatement des négociations, en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports [selon des modalités à définir] (2)

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma haute considération.](1)

(1) ~~proposition suisse~~

(2) ~~proposition communautaire~~

Annexe 7

Déclaration de la délégation communautaire relative à l'Article 8 de l'accord

La délégation de la Communauté déclare que les aides des Etats-membres de la Communauté Européenne sont soumis aux prescriptions du Traité instituant la CEE et notamment aux Articles 92 et 77 du Traité.

Déclaration unilatérale de la Suisse

La Suisse ne ratifiera l'Accord sur le transit que lorsque les relations entre la Suisse et la Communauté dans le domaine du trafic aérien seront réglées de manière satisfaisante sur la base de l'acquis communautaire.

DER GENERALSEKRETÄR
DES EIDGENÖSSISCHEN VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENTES

3003 Bern, 7. Oktober 1991

vertraulich

An den Bundesrat

Sehr geehrter Herr Bundespräsident,
sehr geehrte Herren Bundesräte,
sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

im Namen und Auftrag von Herrn Bundesrat Ogi überlasse ich Ihnen anbei eine vertrauliche Informationsnotiz über ein Gespräch vom vergangenen Samstag, den 5. Oktober 1991, zum Thema Alpentransit in Brüssel.

Ich versichere Sie, sehr geehrter Herr Bundespräsident, sehr geehrte Herren Bundesräte, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, meiner vorzüglichen Hochachtung.

F. Mühlemann

Beilage: *erwähnt*

Dr. F. Mühlemann

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Nicht an die Presse
Informationsnotiz

3003 Bern, 7. Oktober 1991

vertraulich

An den Bundesrat

Transitgespräche mit EG

Samstag, den 5. Oktober 1991, fand in Brüssel zwischen 17.00 und 21.00 Uhr ein weiteres Gespräch zum Thema Alpentransit statt. Daran nahmen teil: Frau Hanja Maij-Weggen, Präsidentin des EG-Rates der Verkehrsminister, Kommisar van Miert, Bundesminister Rudolf Streicher (A) und Bundesrat Adolf Ogi. 1)

Das Gespräch war nützlich. Verschiedene qualitative Lösungsansätze wurden durchdiskutiert. Der EG-Ministerrat wird sich Montag, den 7. Oktober, mit dem Transitproblem befassen.

Bezüglich der Zivilluftfahrt haben wir Bedingungen gestellt und verlangten, dass die Luftfahrtbeziehungen zwischen der EG und der Schweiz mit oder ohne EWR auf der Basis des acquis geregelt werden.

Es ist möglich, dass Samstag, 12. Oktober 1991, in Eindhoven eine weitere Sitzung in der gleichen Zusammensetzung stattfinden wird.

Ueber Einzelheiten der heiklen Materie wird der Unterzeichnende anlässlich der Sitzung vom 16.10.91 den Bundesrat mündlich informieren.

Adolf Ogi
Bundesrat

1) Bundesrat Ogi wurde begleitet von den Herren Botschafter Kellenberger, IB, Generalsekretär Mühlemann, EVED, Vizedirektor Fagagnini, BAV, Marc Furrer, persönlicher Mitarbeiter.

5.89 8000 48331/14

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTÉRIEUR
DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

Bern, 16. Oktober 1991

Vertraulich

An den Bundesrat

Transitverhandlungen Schweiz-EG

Mitbericht

zur Informationsnotiz des EVED vom 14. Oktober 1991

1. Gegenüber einer Verdoppelung der Anzahl der Ausnahmen für 40-Tönner von 50 auf 100 Fahrten pro Tag müssen wir schon heute grösste Vorbehalte anmelden. Insgesamt würde dies 30'000 Fahrten pro Jahr bedeuten, was mehr als 10 % der heute 260'000 Transitfahrten von ausländischen Fahrzeugen durch den Gotthardtunnel entspricht.

   Die Beschränkung von Bewilligungen auf "grüne Lastwagen" ist zwar grundsätzlich zu begrüssen. Sie bringt jedoch bis zum Jahr 1995, d.h. für die Zeit bis zum Ausbau der Bahnkapazitäten und während welcher solche Ausnahmebewilligungen erteilt werden sollen, keine Reduktion der Abgasemission.

   Begründung:
   Eine ähnliche Verschärfung der Abgasvorschriften, wie sie in der Schweiz per 1.10.91 in Kraft getreten ist, wird in der EG erst per 1.10.93 wirksam. Der Entwurf des Transitvertrag sieht vor, dass nach dem Inkrafttreten einer neuen EG-Norm während 2 Jahren noch Fahrzeuge mit der alten Norm Ausnahmebewilligungen erhalten werden. Dies bedeutet, dass bis zum 1.10.95 noch 40-Tönner gemäss den heutigen EG-Abgasnormen, die rund doppelt so hohe Emissionen zulassen als die seit 1.10.91 geltenden schweizerischen Normen, Transitbewilligungen erhalten könnten. Fazit: Bei der gewährten 2-jährigen Frist würde dies bedeuten, dass mindestens bis am 1.10.95 EG-Lastwagen als Ausnahmen für den Transit zugelassen würden, welche unseren heutigen Abgasvorschriften überhaupt nicht entsprechen; von "grünen Lastwagen" kann keine Rede sein.

190 10000 525837/1

Die Gewährung der Ausnahmen würde, grob geschätzt, die durch den Lastwagentransitverkehr am Gotthard erzeugten NOx-Emissionen um etwa 17 % erhöhen. Dies würde in der Öffentlichkeit auf grosse Opposition stossen.

2. Der Vollzug und die Durchsetzung der vertraglichen Abmachungen scheint uns grosse Probleme zu stellen und mit normalen Mitteln schwierig lösbar zu sein. So gibt die Informationsnotiz keine Auskunft über zentrale Vollzugsfragen:
   - Überlauf: Wie wird beispielsweise die Erschöpfung der Bahnkapazität festgestellt und die Erteilung von Bewilligungen gesteuert?
   - Welchen Kontrollen (Gewicht, Abgas) werden die Lastwagen, die Bewilligungen beantragen, unterworfen?

   Eine Klärung dieser Fragen ist absolut notwendig für eine Beurteilung des Vertrags.

EIDG. DEPARTEMENT DES INNERN

Flavio Cotti

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 16. Oktober 1991

Vertraulich

An den Bundesrat

Transitverhandlungen Schweiz - EG

Stellungnahme

zum Mitbericht des EDI vom 16.10.1991

1. Wir sind erstaunt über die beiden Bemerkungen im Mitbericht des EDI, da das zuständige Bundesamt BUWAL in der Arbeitsgruppe vertreten war. Alle im Mitbericht behandelten Fragen waren Gegenstand von Gesprächen in der Arbeitsgruppe.

2. Die vom Mitbericht in Ziffer 1 erwähnten Zahlen treffen - oberflächlich betrachtet - zu. Sie vermitteln aber dennoch ein falsches Bild.

   - Ohne einen Transitvertrag wäre der Verkehrszuwachs auf der Strasse entlang den Transitachsen (Basis 28 T) als Folge des Binnenmarktes wesentlich grösser (und damit auch die Umweltbelastung).

   - Der Transitvertrag stellt sicher, dass 40-Tönner nur dann auf die Strasse gehen können, wenn die Schienenkapazität erschöpft ist. Dies wäre 1991 nie der Fall gewesen und dürfte auch 1992/1993 zufolge des Ausbaues der Kapazitäten im kombinierten Verkehr kaum der Fall sein.

     Die zitierten Zahlen sind somit theoretische Werte, die in der Praxis nicht erreicht werden dürften.

   - Die Bahn übernimmt demnach im wesentlichen den prognostizierten Zuwachs im Nord-Süd-Verkehr, dank dem Transitvertrag.

   - Die gewährte zweijährige Frist war ein Kompromiss mit der EG, der mittelfristig die Durchsetzung der "grünen" Lastwagen ermöglicht.

3. Es besteht ein Vollzugskonzept, das in der Arbeitsgruppe dargestellt wurde.

- Eine Zentrale beim Bundesamt für Verkehr in Bern wird die Ausschöpfung der Bahnkapazitäten aufgrund der Bahnreservationen feststellen (mit Hilfe der EDV), und dementsprechend Bewilligungen für die Strasse erteilen.

- Die Kontrolle erfolgt an der Grenze, aufgrund dieser Meldung von der Zentrale in Bern sowie aufgrund der Fahrzeugpapiere. Einzelheiten sollen in einem Verwaltungsabkommen mit der EG geregelt werden.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi