

LE PRÉSIDENT
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE

Berne, le

a/a
77.500(30)

31.5.89

Ne va pas à la presse

Au Conseil fédéral

Note d'information

Négociations entre la Suisse et la CE sur les transports

Vous trouverez ci-joint un rapport du Chef de la délégation suisse sur la deuxième séance formelle des négociations Suisse-CE sur les transports qui a eu lieu le 17 mai 1989 à Berne.

J.-P. Delamuraz



B e r i c h tVerkehrsverhandlungen Schweiz-EG

Am 17. Mai 1989 fand auf Einladung der schweizerischen Delegation, die vom Unterzeichneten geleitet wurde, in Bern die zweite formelle Verhandlungsrunde statt. Der EG-Delegation stand Generaldirektor E. Peña vor. Je ein Vertreter Italiens und der Niederlande nahmen als Beobachter teil.

An der ersten Verhandlungsrunde (22. Februar 1989 in Brüssel) wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur Prüfung des kurzfristigen Angebots im kombinierten Verkehr eingesetzt. Ziel der zweiten Verhandlungsrunde war es nun, die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe entgegenzunehmen, die beiderseitigen neuesten Entwicklungen zu prüfen, die Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr zu erörtern und schliesslich eine Zwischenbilanz der Verhandlungen zu ziehen.

Der Verhandlungsverlauf war auf weite Strecken durch eine kooperative, positive Atmosphäre gekennzeichnet. Die EG-Delegation anerkannte, dass die dauerhafte Lösung des Transitproblems über den kombinierten Verkehr führt. Sie befürwortete eine abgestimmte, energische Förderungspolitik des Kombiverkehrs. Der Bundesratsbeschluss über die NEAT und die Uebergangslösung beeindruckte die EG-Delegation. Der Unterzeichnete machte die EG-Delegation indessen darauf aufmerksam, dass die schweizerischen Anstrengungen an mehrere Bedingungen (vgl. den Bundesratsbeschluss vom 16.5.1989) geknüpft sind, die EG-seitig erfüllt sein müssen. Die EG-Delegation nahm dies zur Kenntnis. Neben der Genugtuung über die mittel- und langfristigen Perspektiven des kombinierten Verkehrs zeigte sich die längst bekannte tiefe Meinungsverschiedenheit bei den kurzfristigen Lösungsmöglichkeiten. Die EG-Delegation beharrte auf einem befristeten, kontingentierten 40-Tonnen-Strassenkorridor, den die Schweizer Delegation erneut mit Bestimmtheit ablehnte. Ihre Forderung begründete die EG-Delegation

damit, dieses Korridors bedürfe es während einer Uebergangszeit, in der die Schweiz und die EG die notwendigen Massnahmen zur Erhöhung und attraktiven Ausgestaltung des Angebots im kombinierten Verkehr treffen können.

Am Nachmittag stellte der Unterzeichnete die im Bundesratsbeschluss vom 16. Mai 1989 erwähnten (ohne Eingehen auf die Uebergewichtsbühr) schweizerischen Massnahmen zur Erleichterung des Strassenverkehrs in Aussicht. Damit sollte der EG wenigstens eine symbolische Konzessionsbereitschaft auch für den Bereich der Strasse angedeutet werden. In den letzten Wochen empfangene klare Signale aus Brüssel liessen den Schluss zu, dass damit die Aufgabe der EG-Kommission im EG-Ministerrat erleichtert würde.

Das Schweizer Angebot stiess aber auf eine recht schroffe Reaktion des EG-Delegationschefs, die mit den erhaltenen Signalen nicht übereinstimmte: dieses Angebot sei völlig ungenügend, man befinde sich praktisch am Ausgangspunkt der Verhandlungen, das kurzfristige Problem bleibe ungelöst. Da sich die Schweiz kaum bewegt habe, kehre er jetzt mit leeren Händen nach Brüssel zurück.

Hier deutete er auch wieder die Möglichkeit von Reziprozitätsmassnahmen gegen die Schweiz an. Die schweizerischen Argumente änderten wenig an der Enttäuschung des EG-Negoziators. Jetzt handle es sich um ein politisches Problem, das er dem Ministerrat vom 5. Juni 1989 vorzulegen habe.

Die beiden Delegationsleiter kamen überein, nach diesem Datum wieder Verbindung aufzunehmen, um die Lage zu prüfen und die weiteren Arbeiten zu besprechen.

Der vom EVED organisierte Helikopterflug durchs Reusstal verfehlte seinen Eindruck auf die EG-Delegation nicht. Die abschliessende Besichtigung eines privaten Huckepack-Terminals in Birrfeld war so überzeugend, dass der EG-Verhandlungsleiter den Juniorchef der Firma zu Gesprächen über den kombinierten Verkehr nach Brüssel einlud.

Bei der Interpretation der heftigen Reaktion des EG-Verhandlungsleiters muss folgendes berücksichtigt werden:

1. Sicher wollte er, musste er, in Gegenwart eines niederländischen und eines italienischen Vertreters einen letzten Durchbruchversuch Richtung 40 Tonnen auf der Strasse wagen.

2. Womöglich hat er auch ein etwas inhaltsreicheres Strassenpaket erwartet. Während er die Uebergewichtsgebühr in der Grenzzone nicht erwähnte, rief die schweizerische Aussage, an der Schwerverkehrsabgabe werde bis auf weiteres nichts geändert, sichtliche Enttäuschung hervor.

Er schien, wenn nicht mit der Beseitigung, so doch mindestens mit einer Herabsetzung der Schwerverkehrsabgabe gerechnet zu haben. Woher eine solche Zuversicht stammen sollte, ist unerklärlich.

3. Vielleicht hat es ihn auch beunruhigt, dass sich die EG in die Pflicht genommen sah, indem der Unterzeichnete die Leistungen zugunsten des kombinierten Verkehrs im Zeithorizont 1993/1994 und die Gewährung der Strassenzugeständnisse von der Erfüllung der im Antrag aufgeführten Bedingungen abhängig machte. Dies wirft natürlich die Frage der EG-Kompetenzen in den damit angesprochenen Bereichen auf.

4. Ob es sich bei dieser Reaktion um einen letzten Durchbruchversuch Richtung 40 Tonnen oder einen ~~einen~~ echten Verhärtung der EG-Forderung nach dem zeitlich befristeten 40-Tonnen-Strassentransitkorridor handelte, lässt sich erst nach der Ratstagung der Verkehrsminister vom 5. Juni 1989 schlüssig beurteilen.

Jakob Kellenberger

Jakob Kellenberger

**Besuch von Staatssekretär Jacobi
in Wien, 16. Mai. 1989**

Verkehrsverhandlungen mit der EG (Transit)

1. Im Juni 1988 wurde die exploratorische Phase abgeschlossen. Die Gegenstände für die eigentlichen Verhandlungen wurden identifiziert. Die EG-Kommission erstattete dem Rat der Verkehrsminister Bericht und erhielt am 8. Dezember 1988 ein ergänztes Mandat. Die formellen Verhandlungen haben am 22. Februar 1989 begonnen und sollten gemäss EG-Mandat im Laufe dieses Jahres abgewickelt werden können¹⁾.
2. Der heutige Stand: Beide Seiten sind gewillt, die anstehenden Verkehrs- und Transitprobleme gemeinsam zu lösen. Man ist sich beiderseits einig, dass der Förderung des kombinierten Verkehrs und der Eisenbahnzusammenarbeit eine zentrale Rolle zukommt. Die grundsätzliche Meinungsverschiedenheit besteht darin, dass die Schweiz der Auffassung ist, dass mit dem kombinierten Verkehr auch kurz- und mittelfristig die Transitprobleme gelöst werden können, währenddem die EG-Kommission eine Verbesserung des Transits auf der Strasse als nötig erachtet. Dies in Form eines zeitlich befristeten und quantitativ beschränkten Strassenkorridors für 40-Tonnen-Lastwagen, die besonderen Umweltauflagen zu entsprechen hätten.
3. Eine Lockerung der schweizerischen 28-Tonnen-Limite, auch in Form eines Korridors, kann unter den gegebenen Umständen aus mehreren Gründen nicht ins Auge gefasst werden:
 - Der vom Transitschwerverkehr schon heute hart betroffenen Bevölkerung in den engen und ökologisch sensiblen Alpentälern kann keine zusätzliche Belastung zugemutet werden. Vorerst gibt es noch keine "sauberen" Lastwagen. In der EG haben diesbezügliche Anstrengungen keine hohe Priorität.

¹⁾ Die EG verhandelt parallel auch mit Oesterreich und Jugoslawien

- Falls der Korridor mit einer Kontingentierung auf der Höhe der heutigen Anzahl Lastwagenfahrten verbunden wäre, würde er nur eine bescheidene zusätzliche Tonnage ermöglichen. Zudem ergäbe die Aufteilung des Kontingentes auf die Transporteure der einzelnen EG-Mitgliedstaaten, der Drittländer und der Schweiz kaum lösbare Probleme.
 - Falls keine Kontingentierung vorgesehen würde, wäre mit einer Zunahme der jährlichen Anzahl Fahrten von heute über 500'000 auf 1'300'000 zu rechnen, womit auch kapazitätsmässig die Grenze des Verkraftbaren überschritten wäre. Verkehrsbehinderungen und negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wären die Folge.
 - Eine Aenderung der Gewichtslimite erfordert eine Revision des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes. Dagegen dürfte das Referendum ergriffen werden. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass selbst eine temporäre Lockerung der heutigen Gewichtsregelung vom Schweizer Volk verworfen würde.
4. Die Schweiz erwartet, dass die EG auch weiterhin für unsere traditionelle Gewichtsregelung Verständnis zeigt. Diese Regelung entspricht den internationalen Vereinbarungen über den Strassenverkehr; sie wird rechtsgleich auf in- und ausländische Lastwagen angewendet (40t für die Einfahrt in die Grenzzone, 28t für Fahrten über die Grenzzone hinweg ins Landesinnere⁸¹⁰). Dagegen wäre die Massnahme, schweizerische Lastwagen im Ausland nur noch mit 28t fahren zu lassen (während für die anderen Lastwagen 40t gilt), eine rechtsungleiche Behandlung d.h. eine Schlechterstellung der schweizerischen Transporteure und damit eine Verletzung der erwähnten internationalen Vereinbarungen.
5. Auf lange Sicht wird die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) die nötigen zusätzlichen Kapazitäten schaffen. Dieses Riesenprojekt zugunsten Europas - die inländischen Bedürfnisse würden es nicht rechtfertigen - muss vom Schweizer Volk gutgeheissen werden. Konsultationen mit unseren Nachbarländern und der EG fanden statt.

6. Schon heute können Container mit den üblichen Massen, Sattelauf-
lieger bis 3,90m und Lastwagen bis 3,80m ohne Einschränkung be-
fördert werden. Die Kapazität ist noch nicht ausgeschöpft. Im
Moment prüfen die schweizerischen Behörden intensiv zusätzliche
rasch wirksame Massnahmen, um den kombinierten Verkehr auch
kurz- und mittelfristig noch attraktiver und marktgerechter zu
gestalten. Hier geht es einerseits um eine kurzfristige Ange-
botsausweitung auf der bestehenden Infrastruktur und andererseits
- auf mittlere Sicht - um die Prüfung einer Uebergangslösung bis
zur Inbetriebnahme der NEAT, d.h. um einen Schienenkorridor, der
auch 40t-Lastwagen mit 4m Eckhöhe aufnehmen kann. Unsere bishe-
rigen sowie die geplanten Anstrengungen kommen allerdings nur
dann voll zum Tragen, wenn nördlich und vor allem südlich unse-
rer Grenzen die notwendigen Begleitmassnahmen getroffen werden,
z.B. durch den Ausbau von Terminals und Tunnels.
7. Als Anerkennung der beträchtlichen schweizerischen Leistungen
für den kombinierten Verkehr erwarten wir die Beachtung der
Grundsätze der Inländer-Behandlung unserer Transporteure auf dem
EG-Verkehrsmarkt. Diese Erwartung ist umso realistischer, als
die Schweiz, entsprechend den international geltenden Verpflich-
tungen, ihre Gewichtsregelung rechtsgleich auf in- und auslän-
dische Fahrzeuge anwendet. Sie bringt den schweizerischen Trans-
portunternehmern - wie Untersuchungen über mehrere Jahre zeigten
- kein überproportionales Transportvolumen auf Kosten auslän-
discher Konkurrenten.
8. Schon heute bezeichnen massgebliche Verkehrspolitiker den kombi-
nierten Verkehr als Lösung der Zukunft (besonders für längere
Distanzen und Transitverkehr). Seine Vorteile: geringere Bela-
stung der Umwelt (Abgase, Lärm), niedriger Energieverzehr, weni-
ger Raumbedarf, höhere Verkehrssicherheit sowie Entlastung der
Strassen. Die Kombination der beiderseitigen Vorteile von Schie-
ne und Strasse ermöglicht rationelle, leistungsfähige Transport-
ketten, die sowohl ökonomischen wie ökologischen Erfordernissen
gerecht werden.
9. Die Schweiz appelliert deshalb an die EG und an die Nachbarlän-
der, mit vereinten Kräften dieser fortschrittlichen Modalität
zum europaweiten durchbruch zu verhelfen, Modalität, die übr-
igens auch für den Aermelkanal-Tunnel gewählt wurde.

Die Meinungsverschiedenheit in der Frage des Transitkorridors darf und soll uns nicht daran hindern, gemeinsam und entschlossen die Verkehrsprobleme zu lösen. Die gemeinsame Interessengrundlage ist solide genug, um mit Zuversicht der weiteren Vertiefung der Zusammenarbeit entgegenzublicken.

P.S.: Die Schweiz ist sich bewusst, dass Oesterreich als Folge der schweizerischen Gewichtsbeschränkung von einem gewissen Umwegtransit betroffen ist. Wie Oesterreich sind wir der Ueberzeugung, dass der Transitverkehr mit der Technik des kombinierten Verkehrs vermehrt auf die Schiene verlagert werden muss. Sofern die Gemeinschaft unsere Anstrengungen zugunsten des kombinierten Verkehrs anerkennt und rasch und wirksam unterstützt, werden wir die Kapazität für den kombinierten Verkehr massiv erhöhen. Dies würde für Oesterreich eine Entlastung zur Folge haben.

776.400
777.185 - Bf/hm
777.507

Visite du Vice-président Andriessen

La libéralisation des transports aériens en Europe

Message

La Suisse suit avec beaucoup d'intérêt le processus de libéralisation des transports aériens. Le paquet de mesures adoptées en décembre 1987 par le Conseil des ministres des transports de la Communauté constitue une première phase. La Commission des CE a adopté le 19 juillet 1989 un deuxième paquet. Ces mesures concernant les tarifs, les capacités, la concurrence et l'accès au marché étant limitées à la Communauté, il y a le risque d'un clivage dans les transports aériens de notre continent. Un tel clivage n'est pas dans l'intérêt de l'Europe et il faudra l'éviter.

Non seulement la Suisse mais tous les pays de l'AELE cherchent donc la coopération dans ce domaine en vue de solutions harmonisées entre la Communauté et les pays AELE. Tenant compte du caractère intégré de l'aviation civile internationale, nous sommes convaincus que des efforts communs vers un plus grand système européen des transports aériens présentent un intérêt mutuel.

Le 15 décembre 1988, la Suisse, l'Autriche, la Finlande et l'Islande ont ensemble formellement proposé à la Communauté d'entamer des négociations dans ce sens. Ils ont remis un projet d'accord à la Commission des CE le 21 mars 1989¹⁾. La Suisse souhaite que les négociations puissent commencer assez rapidement.

1) La Suède et la Norvège quant à elles, ont en juin 1988 déjà proposé à la CE d'ouvrir des négociations, faisant valoir leurs liens particuliers avec le Danemark (SAS).

777.500 - Ke/hm

TRANSPORT

X	X					BAWI	1
Non	Non	On	Fast				

Empfängercode	Empfängercode	Empfängercode	Empfängercode	Empfängercode	Empfängercode
amathene	ambonrf	ambruxel	amcopenh	amdublin	amhayepa
amlisbon	amlondre	amluxemb	ammadrid	amparisf	amromeit
amhelsin	amoslono	amstockh	amvienne	mibruxel	

Von Integrationsbuero

Fuer Schweiz. Delegation bei der EFTA und beim GATT, Genf
 Fuer Schweiz. Delegation bei der OECD, Paris und fuer
 Schweiz. Botschaft, Paris

Besuch von Karel van Miert (M), fuer Verkehr
 zustaeundiges Mitglied der EG-Kommission,
 vom 17. Juli 1989 in der Schweiz

Ziele des Besuchs:

- M mit den spezifisch schweizerischen Verhaeltnissen im Gelaende vertraut machen. Entsprechend war die Helikoptertour gestaltet.
- M bei der Firma Bertschi, Duerrenaesch, ein konkretes Beispiel fuer die effiziente Durchfuehrung des kombinierten Verkehrs vor Augen fuehren.

Letzte
Ziele

7 80 000 39665

Datum: 19.7.1989
 Tel. intern 23 07

Visum:

Johannes Kellenberg

- dass die EG rasch zum schweizerischen Angebot Stellung nehmen sollte, weil erst dann die konkreten Aktionen eingeleitet werden koennen. Machte M insbesondere auch darauf aufmerksam, dass die Schweiz exakte Angaben und Zusicherungen ueber die auf EG-Gebiet notwendigen Begleitmassnahmen benoetigt.

M betonte seinerseits, dass

- die EG heute der Foerderung des kombinierten Verkehrs die absolute Prioritaet einraeumt
- die EG heute entschlossener als frueher die Loesung der sich stellenden Umweltprobleme anpackt.

Und anerkannte, dass sich die Standpunkte zwischen der Schweiz und der EG im Verlaufe der Verhandlungen betraechlich angenaehert haben. Bleibt nach M das kurzfristige Problem, dass sich durch die oesterreichischen Beschluesse ueber das Nachtfahrverbot verschaeerft hat. Zeigte sich Oesterreich bei der Einfuehrung der neuen Massnahmen - etwa durch stufenweise Herabsetzung der Laermgrenzen fuer LKWS - flexibler, wuerden die kurzfristigen Probleme entschaerft. M zeigt sich besonders ueber die Folgen fuer den Transport verderblicher Gueter besorgt.

Letzte
Zeile

Datum: _____
Tel. intern _____

Visum:

Nach der Demonstration ueber den kombinierten Verkehr bei der Firma Bertschi, die ihre Wirkung nicht verfehlt haben duerfte, schilderten Vertreter der Urner Landesregierung die Probleme, welche der Strassentransitverkehr dem Kanton verursacht. Bundespraesident Jean-Pascal Delamuraz unterbrach seine Ferien, um am anschliessenden Mittagessen in Andermatt teilzunehmen, was vom Gast der EG-Kommission ausserordentlich geschaeztz wurde.

Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

M hielt an der abschliessenden Pressekonferenz fest, dass sich die Schweiz tatsaechlich in einer besonderen Lage befinde und dieser Spezifizitaet Rechnung zu tragen sei. Der Besuch haette ihm dies deutlich vor Augen gefuehrt. Gleichzeitig stelle sich das kurzfristige Problem, wie der zusaetzliche Transitverkehr in den naechsten Jahren bewaeltigt werden koenne. Es gehe dabei nicht, und diese Haltung ist doch sehr entscheidend, in erster Linie um die Frage "40-to-Strassenkorridor oder nicht", sondern welche praktischen Loesungen fuer welche praktischen Probleme bereitgestellt werden koennen. Sollte sich Oesterreich in der Einfuehrung der neuen Massnahmen nicht flexibler zeigen, dann stellt der Transport leicht verderblicher Waren das Hauptproblem der naechsten Zukunft dar. M, an den Gespraechen wie an der Pressekonferenz, vermied es, sich auf den Inhalt des erwuenschten schweizerischen Strassenbeitrages festzulegen.

Letzte
Zeile

Datum: _____
Tel. intern _____

Visum:

Ein sehr wichtiges Ergebnis des Besuches besteht darin, dass sich Bundesrat Ogi und Kommissar van Miert in der Auffassung einig waren, dass ein Abbruch der Verhandlungen weder im Interesse der EG noch der Schweiz sein kann. Die Verhandlungen werden folglich voraussichtlich im September fortgesetzt. Es wird in erster Linie darum gehen, dass

- die EG Antworten auf offene Fragen (Stellungnahme zum Angebot, dass die Schweiz der EG-Kommission am 17. Mai unterbreitet hatte, Absichten und Zeitpläne für notwendige Begleitmassnahmen auf EG-Gebiet) gibt und

- nach praktischen Lösungen für sich kurzfristig stellende praktische Fragen gesucht wird. Dass diese Lösungen nicht in der Einföhrung eines 40-to-Strassenkorridors bestehen können, hat Bundesrat Ogi deutlich gemacht.

Es wird im September erneut Gespräche mit Oesterreich führen, um Wien zu einer flexibleren Haltung mit Bezug auf die Einföhrung des Nachtfahrverbotes zu bewegen. Er wird darauf dem EG-Verkehrsministerrat über die Gespräche mit der Schweiz und Oesterreich

letzte
Seite

Datum: _____
Tel. intern _____

Visum:

Bericht erstatten. Seine Absicht ist es ferner, von den EG-Mitgliedstaaten eine klare Stellungnahme zum schweizerischen und oesterreichischen Angebot im kombinierten Verkehr zu fordern.
J. Kellenberger.

////

Kopie:

- Bundesrat A. Ogi, EVED
- Sekretariat Bundespraesident J.-P. Delamuraz
- Sekretariat Bundesrat R. Felber
- Bundesamt fuer Verkehr, EVED
- Generalsekretariat EFD
- Oberzolldirektion, EFD
- Bundesamt für Polizeiwesen, EJPD
- EDA: JAC, KT, SIN, ER, SPI
- B, Cm, A, Py, Gi, Md, Bd, Je; Na, Eg; C, Bf, Sal

NNNN

Letzte
Zeile

117 80 000 39665

Datum: _____

Visum:

Tel. intern _____

77.500.3 - ~~WAYbk~~

((((
 berneda
 .mibruxel

Bruxelles, le 7 septembre 1989

0093hhhhh

Au Bureau de l'intégration, DFAE/DFEP

Copies:

- DFTCE:

- . M. Mühlemann, Secrétaire général
- . M. Bürki, Directeur, OFT
- . M. Furrer, Collaborateur personnel du Chef du Département
- . M. Chappuis, OFT

- DFJP:

Off. féd. de la police

- DFAE:

- . DDIP
- . Division politique I

- DFEP:

- . Secrétariat du Chef du Département
- . Secrétariat du Secrétaire d'Etat Blankart
- . OFAEE

- DFF

- . M. Landgraf, Secrétaire général
- . Adm. féd. des douanes

- M. Baerfuss, BI, DFAE/DFEP

Par D/Care:

Ambassades de Suisse à Rome, Vienne, Bonn

Négociations Suisse-CE concernant les transports terrestres

M. de Watteville a eu un long entretien le 6 septembre avec M. d'Elbreil (X) (DG VII de la Commission) dont il ressort:

1. Visite du Commissaire Van Miert (VM) en Suisse le 17 juillet: Selon X et M. Chêne (du cabinet VM), cette visite a été utile et intéressante et s'est déroulée dans une bonne atmosphère. Elle a permis un rapprochement, sur le plan personnel, entre VM et le Conseiller fédéral Ogi. VM a été très satisfait de la façon dont les Suisses prennent les choses à coeur. La venue du Président de la Confédération à Andermatt a également été très appréciée, témoignant de l'importance que les autorités suisses attachent au problème du transit. Sur le fond, X a l'impression que les choses n'ont guère évolué: Pas de cassure (VM souhaite que les négociations continuent), mais pas de progrès non plus (VM ne se fait plus beaucoup d'illusion sur les possibilités d'obtenir un corridor routier... Quelle sera la réaction du Conseil ?).

2. Rencontre informelle Pena-Kellenberger le 19 septembre:

a) Programme

Rendez-vous a été pris de 10h30 à 13 h, dans le bureau de Pena, rue Belliard 34. L'entretien aura lieu en très petit comité (probablement Pena et X du côté CE). Malheureusement, Pena a déjà un engagement pour le lunch qu'il ne peut pas déplacer. Voulez-vous que nous fassions un sondage pour organiser un déjeuner avec M. Vincent (directeur, responsable pour les questions aériennes) ?

b) Ordre du jour provisoire proposé:

- faire le point de la situation après la visite de VM en Suisse
- réactions de la Commission aux éventuelles concessions routières de la Suisse, transmises par le Conseiller fédéral Ogi à VM (paquet du 10 mai)
- liste des problèmes concrets auxquels la CE est confrontée (transport de denrées périssables...) et solutions envisageables
- organisation du prochain round de négociation: procédure, thèmes à traiter, coopération concernant le développement des transports combinés
- échange de vues concernant les négociations sur les transports aériens (voir telex séparé)

c) Contexte

- Cette rencontre sera particulièrement utile et importante, car elle coïncide avec la rédaction d'un rapport pour VM consacré à l'état des négociations transit, en vue du Conseil des Ministres des transports du 16 octobre.

- X souligne la différence qui existe entre l'approche rigide de Pena, qui s'efforce d'exécuter un mandat de négociation routier, et celle plus ouverte et flexible de VM, qui agit en homme politique. X est perplexe quant aux réactions possibles du Conseil des Ministres des transports.

- Selon X, il sera particulièrement important de bien faire valoir l'importance des concessions routières que la Suisse serait prête à faire: bien qu'elles paraissent des "peanuts" pour la CE, il faudra souligner qu'elles représentent un effort considérable pour la Suisse, notamment sur le plan politique. Il faudrait aussi quantifier l'impact concret de ces mesures (p. ex. augmenter la marge de tolérance de 2% à 5%, ce qui permettrait théoriquement de faire passer près de 300.000 (?) tonnes de marchandises de plus par an, etc...).

- Il serait aussi utile de souligner les autres concessions que la CE/Pena a déjà obtenu de la Suisse au cours de ces négociations: disposition à faire des investissements considérables pour développer le transport combiné à court et à moyen terme, à creuser deux tunnels de base sous les Alpes au lieu d'un... (chiffrer ces coûts additionnels).

- Enfin, il pourrait être utile de rappeler en passant que si le Conseil décidait des mesures de rétorsion contre la Suisse, nous serions contraints de prendre des contre-mesures.

3. Suppression éventuelle de la taxe de 20.- SFR dans les zones frontières:

Sondé sur cette question, X répond que la portée économique d'une telle suppression serait minime, mais par contre que sa portée politique serait sensiblement plus importante. Ceci témoignerait de la volonté des autorités suisses de faire tout ce qui leur est politiquement possible pour faciliter les transports routiers et contribuerait à simplifier les procédures administratives aux frontières.

4. Visite de VM à Vienne

VM rencontrera le 7 septembre MM. Vranitsky, Mock et Streicher. Son objectif est de parvenir à un modus vivendi provisoire, incluant si possible un report de l'introduction du Nachtfahrtverbot et des dérogations pour certains types de transports (denrées périssables).
de TSCHARNER

Tscherner

26 juillet 1989

Visite du Vice-président Andriessen à Berne

Négociations transports Suisse-CE

Message

- la Suisse est prête à contribuer activement à la solution des problèmes de transport
 - la Suisse a déjà entrepris des efforts considérables pour la promotion du transport combiné, non seulement en Suisse mais aussi à l'étranger (exemple: tunnel du Monte Olimpino en Italie).
 - l'offre suisse pour le transport combiné augmente rapidement
 - 114'000 envois en 1988
 - 300'000 envois en 1993
 - 477'000 envois en 1994
- A long terme, la Suisse mettra à disposition de nouveaux axes de transit très efficaces.
- la Suisse est prête à examiner des solutions pratiques pour des problèmes spécifiques de transit, pour atténuer les problèmes à court terme
 - dans ce sens, nous sommes convaincus que la poursuite de la négociation est dans l'intérêt de part et d'autre