

dodis.ch/58168

*Séance du 4 novembre 1991 de la Commission des transports et du trafic
du Conseil des États¹*

ACCORD ENTRE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE
ET LA CONFÉDÉRATION SUISSE RELATIF AU TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR ROUTE ET PAR RAIL (ACCORD DE TRANSIT)²

Berne[, au plus tôt 4 novembre 1991]

1. Introduction par le Président de la Commission

Le président³ ouvre la séance et – vu que la législature touche à sa fin – remercie les commissaires de leur collaboration et de l'excellent esprit qui ont régné dans la commission pendant les années où il a assumé la présidence. Il adresse également ses remerciements au Chef du DFTCE, M. Adolf Ogi, Conseiller fédéral, et à ses collaborateurs pour leur bonne collaboration. Ses remerciements vont aussi au Président de la Direction des Chemins de fer fédéraux⁴ et ses collaborateurs.

Il fait alors allusion à la conférence paneuropéenne qui s'est tenue à Prague, où il a pris connaissance non sans fierté du prestige dont jouit M. Ogi, Conseiller fédéral, dans les milieux européens qui sont en charge des transports, notamment ses collègues des différents gouvernements. Il y est considéré comme l'inventeur d'une nouvelle conception des transports de marchandises en Europe.⁵

2. Orientation par le Chef du DFTCE

Herr *Bundesrat Adolf Ogi* dankt vorerst den Kommissionsmitgliedern dafür, dass sie die Neat-Vorlage unterstützt haben. Der *Neat-Beschluss* der Bundesversammlung⁶ ermöglichte den Verhandlungspartnern, etwas zu offerieren, und ebnete das Terrain für den Abschluss des Transitvertrags.

1 CH-BAR#E1050.5#1994/305#10* (1). *La séance s'est tenue de 9h30 à 13h30 au Palais fédéral à Berne. Lors de la séance, présidée par le Conseiller aux États Michel Flückiger, est présent comme invité le Chef du DFTCE, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, accompagné par son collaborateur personnel Niklaus Lundsgaard-Hansen, le Directeur Fritz Bürki, le Sous-directeur Philippe Gauderon et le Chef de section Ernst Boos de l'Office fédéral des transports (OFT), le Président Hans Eisenring et le Chef des finances Michel Christie de la Direction générale des CFF. Le procès-verbal partiel est pris sous la responsabilité du Secrétaire de la Commission André Duvillard et rédigé par Terese Schenk du DFTCE.*

2 Cf. également DDS 1991, doc. 8, dodis.ch/57670 et la compilation thématique Négociations de transit avec la CE (1987–1992), dodis.ch/T1913.

3 Michel Flückiger.

4 Hans Eisenring.

5 *La conférence paneuropéenne de transport à Prague s'est tenue du 29 au 31 octobre 1991, cf. dodis.ch/60407.*

6 *Vgl. die Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) vom 23. Mai 1990, dodis.ch/59952. Der Nationalrat stimmte in der Schlussabstimmung vom 4. Oktober 1991 der Vorlage mit 118 zu 18 Stimmen zu, vgl. Amtl. Bull. NR,*

Über den *Transitvertrag*⁷ orientiert der Sprechende dann, indem er auf einige Punkte speziell eingeht:

* Im Transitabkommen sind *Schranken* eingebaut, wodurch verhindert wird, dass die Schweiz von einer Lawine von *28-Tonnen-Fahrzeugen* überflutet wird.

Aufgrund von Artikel 18 wird eine *gemischte Kommission* nach drei Jahren folgende Bereiche überprüfen:

- Belastung des Strassenverkehrs
- Kostenfrage
- Kapazitäten im kombinierten Verkehr (Benützung der Anlagen)

Gemäss Artikel 16 kann die Schweiz, wenn es sich ökologisch aufdrängt, im Bereich der 28-Tonnen-Fahrzeuge Massnahmen treffen, dies allerdings nach Begründung und Absprache mit der EG.

* Die Kosten- und Preisprobleme werden geregelt. Gemäss Artikel 4 soll eine *Rentabilisierung* der getätigten Investitionen angestrebt werden.

Gemäss Artikel 8 haben die Preise im kombinierten Verkehr *wettbewerbsfähig* zu sein. Für die nächsten Jahre sind Subventionen noch notwendig. Längerfristig sollen die Einrichtungen selbsttragend sein.

Artikel 12 hält fest, dass die *Kostenwahrheit* im Transit bei koordinierten Strassenabgaben zwischen der EG und der Schweiz anzustreben ist. Dies gilt auch für die externen Kosten, wobei versucht werden soll, diese Frage im Rahmen der neuen europäischen Verkehrspolitik zu lösen.

* Für die *Abnahme* des Verkehrs wird in Artikel 6 gesorgt. Stipuliert werden die Ausbaumassnahmen der EG (Tunnelanpassungen, neue Terminals, Kapazitätserweiterungen).

Zu erwähnen ist auch ein trilaterales Abkommen Schweiz/BRD/Italien, das möglichst noch im laufenden Jahr unterzeichnet werden sollte.⁸ Anvisiert werden Ausbaurbeiten im Norden und Süden durch die beiden Nachbarstaaten.

* Im Sinne von *flankierenden Massnahmen* sind in bezug auf den *kombinierten Verkehr* in Artikel 7 *Anreize* festgehalten.

Im Rahmen des *Überlaufsystems* werden auf der Strasse nur dann 40-Tonnen-Lastwagen zugelassen, wenn die Kapazität bei der Bahn ausgeschöpft ist. Im laufenden Jahr zum Beispiel hätte die Schweiz keine 40-Tonnen-Lastwagen durchfahren lassen müssen, weil bei der Bahn im Kombi-Verkehr noch freie Kapazität vorhanden war.

Im Anhang 6 des Vertrags wird das Überlaufsystem präzisiert. Geregelt wird dort auch das Management. Beim Bundesamt für Verkehr soll eine Zentrale eingerichtet werden, die für die Verwaltung und Überwachung des Systems, d. h. der 15 000/50 zugelassenen Lastwagen pro Jahr/Tag in jeder Richtung sorgt.

* *Ökologisch* wird der Situation insofern Rechnung getragen, als die über 28 Tonnen schweren Lastwagen den Erfordernissen entsprechen müssen, die die

1991, IV, S. 2038. Der Ständerat folgte dem Nationalrat an seiner Sitzung vom selben Tag und stimmte mit 25 zu 1 Stimme der Vorlage zu, vgl. Amtl. Bull. SR, 1991, IV, S. 921.

7 Zum definitiven Vertragstext des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (inkl. Beilagen), abgeschlossen am 21. Oktober 1991 und unterzeichnet am 2. Mai 1992, vgl. AS, 1993, S. 1198–1222.

8 Vgl. das BR-Prot. Nr. 2193 vom 6. November 1991, dodis.ch/57605 sowie AS, 1993, S. 1232–1236.



Le Conseiller fédéral Adolf Ogi (à droite) serre la main du Ministre des transports autrichien, Rudolf Streicher, à l'occasion de la rencontre du 30 août 1991 sur l'accord de transit avec la Communauté européenne au Palais fédéral nord, dodis.ch/60358 (CH-SNM LM-179451.2).

EG für das kommende Jahr aufgestellt hat («grüne Lastwagen», Zulassung in den zwei vorangehenden Jahren).

Ausnahmen von der 28-Tonnen-Beschränkung bestehen wie bisher für unteilbare Güter, verderbliche Güter und Spezialfahrzeuge; neu hinzugekommen ist die Ausnahme für das Catering (Mahlzeitentransporte zu den Flughäfen).

Umschrieben ist in Anhang 6 (Punkt II.2), was die Begriffe *verderbliche Güter* und *dringliche Güter* bedeuten. Unter *verderbliche Güter* fallen zum Beispiel Nahrungsmittel und Blumen; *dringliche Güter* könnten etwa Zeitungen sein.

Der *Rayon* um die Terminals wurde bei 10 Kilometern belassen.

* Der *Transitvertrag* besteht unabhängig davon, ob der *EWR-Vertrag* zustandekommt oder nicht.⁹ Vorgesehen ist der Transitvertrag für eine Dauer von 12 Jahren. Sollte der EWR scheitern, müsste das Strassenverkehrsgesetz angepasst werden, dies nicht wegen der Tonnage, sondern wegen der Masse. Dabei handelt es sich um eine geringfügige Anpassung.

Würde die Schweiz während der Geltungsdauer des Transitvertrags der EG beitreten, wird davon ausgegangen, dass der Vertrag unverändert weiterläuft.

⁹ Zu den EWR-Verhandlungen vgl. DDS 1991, Dok. 13, dodis.ch/57331; Dok. 20, dodis.ch/57748; Dok. 44, dodis.ch/58388; Dok. 48, dodis.ch/57671 sowie die thematische Zusammenstellung Verhandlungen EFTA–EWG über das EWR-Abkommen (1989–1991), dodis.ch/T1713.

* In bezug auf die *Zivilluftfahrt* – und die Befürchtung der Swissair, sie könnte, wenn der Vertrag nicht zustande käme, vom europäischen Markt verdrängt werden – konnte eine Lösung gefunden werden. In einer beidseitigen Erklärung wurde festgehalten, dass unabhängig vom EWR rasch Verhandlungen unter den Zivilluftfahrtbehörden aufgenommen werden sollen.¹⁰

* *Nicht erreicht* im Rahmen der Verhandlungen hat man einen Vertragsabschluss, ohne irgendwelche Zugeständnisse machen zu müssen.

So musste als Zugeständnis die Durchfahrt von 15 000/50 Lastwagen pro Jahr/Tag in jeder Richtung von über 28 Tonnen unter gewissen Bedingungen (Überlaufsystem) zugelassen werden.

Auch nicht erreicht hat man eine Vertragsdauer, die über 12 Jahre hinausgeht, wie man es zuerst angestrebt hatte.

* Das *Transitabkommen* darf als *gut qualifiziert* werden. Sowohl gegenüber der Bevölkerung an den Transitachsen als auch gegenüber dem Lastwagengewerbe ist es vertretbar.

Zustande gekommen ist das Abkommen unter der *Voraussetzung*, dass die *Neat* gebaut wird.¹¹ Sollte sie in der Volksabstimmung abgelehnt werden, wäre es eines zentralen Bestandteils beraubt. Verhandlungen müssten neu beginnen, und dies aus einer schlechten Ausgangsposition heraus. Insofern muss sich das *Schweizer Volk* bewusst sein, was mit der *Neat* auf dem Spiele steht und seinen Entscheid aufgrund einer klaren Ausgangslage fällen.¹²

3. Discussion

Le *Président* qualifie le traité de politiquement avantageux pour le pays. Il est convaincu qu'en tant que pièce connexe au traité sur l'EEE il pèsera sur la décision du souverain. Il est aussi conscient que la pugnacité et la force de conviction du chef du DFTCE sont pour beaucoup dans l'issue de la négociation et il le remercie.

M. *Ducret* fait état d'une certaine inquiétude, car le peuple suisse ne mesure pas les conséquences des refus systématiques dans les différents domaines. Il pense qu'on devrait charger un institut universitaire de faire une étude sur les conséquences économiques qui résulteraient de l'isolement de la Suisse. Il est indispensable que le peuple se rende compte des répercussions d'un refus. On devrait tout entreprendre pour éviter que des gens bornés ne réussissent à détruire l'économie du pays et, ainsi, le pays lui-même.

Herr *Küchler* würdigt die Arbeit des Vorstehers EVED im Zusammenhang mit dem Transitabkommen. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen ist das Optimum herausgeholt worden. Zu hoffen ist, dass das vom Schweizervolk verstanden wird.

10 Vgl. die Gemeinsame Erklärung zur Aufnahme ins Protokoll: «Die Gemeinschaft und die Schweiz ergreifen die Gelegenheit des Abschlusses der Verhandlungen über den Landverkehr, um die Bedeutung einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung des Luftverkehrs zu unterstreichen. Sie sind der Ansicht, dass auf der Grundlage des «acquis communautaire» so bald wie möglich eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden muss», AS, 1993, S. 1222.

11 Vgl. die thematische Zusammenstellung Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), dodis.ch/T1722.

12 In der Volksabstimmung vom 27. September 1992 wurde die NEAT-Vorlage mit 64% Ja- zu 36% Nein-Stimmen angenommen, vgl. BBl, 1992, VI, S. 441.

Verhängnisvoll erscheint dem Sprechenden die enge Verknüpfung des Transitabkommens mit der Neat. Beim Schweizervolk kann dadurch die Meinung aufkommen, wenn es der Neat zustimme, bestätige es auch das Transitabkommen und den EWR-Vertrag. Insofern bittet er den Vorsteher EVED,

– das Junktim noch klar zu erläutern, um zu vermeiden, dass falsche Zusammenhänge abgeleitet werden,

– das Worst-case-Szenarium zu schildern, das sich ergäbe, wenn die Neat abgelehnt und damit das Transitabkommen hinfällig würde.

Als unglücklich empfindet er, dass das Transitabkommen nicht vor dem Beschluss der Bundesversammlung über die Neat¹³ ausgehandelt war. Ein Referendum hätte unter Umständen vermieden werden können.

M. *Cavadini* relève que dans l'affaire de la NLFA deux arguments seront avancés par les adversaires, soit le prix et l'environnement. C'est pourquoi il se réfère à une motion¹⁴ par laquelle le DFTCE est invité à fournir le total des engagements à financer dans les dix prochaines années. Dans cet ordre d'idées, il voudrait savoir quand l'administration sera en mesure d'indiquer le montant du projet qui a été défini.

L'orateur – qui est favorable au projet – souligne que les 14 milliards prévus pour les coûts ne suffiront jamais.

Après avoir pris connaissance des déclarations ci-après de M. Ogi, il souscrit entièrement à la manière de faire envisagée. Il est indispensable que les coûts de la NLFA soient publiés avant la votation populaire.

Beantwortung der Fragen

Herr *Bundesrat Adolf Ogi* geht wie folgt auf die Bemerkungen und Fragen aus der Kommission ein:

* ad Ducret (ad Küchler)

La situation se présente exactement comme M. Ducret l'analyse. L'orateur est profondément préoccupé, surtout par l'opposition dans le canton d'Uri.

Le canton d'Uri est en effet fortement mis à contribution par le trafic et la pollution.

Si la NLFA tombe, l'accord sur le transit ne se tient plus. Charger un institut universitaire de présenter une étude sur les conséquences d'un refus est une bonne idée.

Néanmoins, l'orateur est sûr que l'on réussira à faire passer le message et à éveiller la compréhension afin que le scénario du *worst case* n'entre pas en action.

* ad Küchler

Die Neat ist *integrierender Bestandteil* des *Transitabkommens*. Wenn der Souverän sie ablehnt, wird das Transitabkommen hinfällig.

Das *Junktim Transitvertrag/EWR-Vertrag* hatte die Schweiz nicht anvisiert. Die EG gab aber zu verstehen, dass ohne Transitvertrag ein EWR-Beitritt für die Schweiz nicht in Frage kommt.¹⁵

¹³ Vgl. *Anm.* 6.

¹⁴ *Dans ce contexte, deux interventions parlementaires sont déposées, cf. le postulat 88.799 Nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes. Financement du Conseiller national Jean-Pierre Bonny du 7 octobre 1988, Bull. of. CN, 1988, IV, p. 1938 et la question ordinaire 90.1111 Coût des NLFA du Conseiller national Charles Friderici du 21 juin 1990, Bull. of. CN, IV, pp. 1979 s.*

¹⁵ *Zur Frage des Junktims vgl. die Zusammenstellung dodis.ch/C2088.*

Im Vordergrund steht jedoch der Transitvertrag. Er gilt unabhängig davon, ob die Schweiz dem EWR beiträgt. So oder so braucht die Schweiz den Transitvertrag.

* ad Küchler

Vorderhand setzt sich der Sprechende im *Referendumskampf* für die Neat ein. Er ist zuversichtlich.

Falls die Neat trotz allem beim Souverän nicht Gnade finden sollte, sähe man sich vor grosse Probleme gestellt. Insofern gilt es sich – wenn auch ungern – Gedanken über ein *Worst-case-Szenario* zu machen. Eine Möglichkeit könnte eine zweite Röhre der N2 am Gotthard sein.

Im Ausland wäre das *Image* der Schweiz angeschlagen. Sie würde als nicht verlässlich angesehen und wäre der Chancen beraubt, international etwas mit Erfolg auszuhandeln.

* ad Cavadini

En principe, il s'agit de réaliser le projet dans le cadre des 15 milliards, comme c'est prévu dans le message.

Néanmoins, on est en train d'examiner différentes possibilités dans le cadre du projet. Il est aussi question de faire une étude d'impact sur l'environnement avec les cantons concernés et d'évaluer les coûts. Les résultats seront rendus publics avant la votation populaire. Les arguments des auteurs du référendum vont se concentrer sur les *coûts*; ils n'auront pas d'autres arguments.

L'orateur rappelle à cette occasion qu'au siècle passé, lors de la construction du tunnel du Gotthard¹⁶ et au début du siècle lors de la construction de la ligne du Lötschberg, les moyens financiers n'ont pas joué de rôle décisif, sinon les deux ouvrages n'auraient jamais été réalisés.

Le *Président* clôt la séance.

16 *Sur le tunnel du Gotthard, cf. les dossiers thématiques* Planification (1851–1871), dodis.ch/T1401; Construction (1871–1886), dodis.ch/T1402 et Convention du Gotthard (1903–1913), dodis.ch/T1403.