



Eidgenössisches Departement  
für auswärtige Angelegenheiten  
Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement  
**Integrationsbureau**

Département fédéral des affaires étrangères  
Département fédéral de l'économie publique  
**Bureau de l'intégration**

3003 Bern  
Bundeshaus Ost

4. Februar 1991

☎ 031 / 61 23 07

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostra sigla

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostra sigla

777.500 - kel/hem

Herr Bundesrat  
Adolf Ogi  
Chef des EVED  
Bundeshaus Nord  
3003 B e r n

GS EVED

8. Feb. 1991

Nr.

## Verkehrsverhandlungen Schweiz-EG: Runde vom 29. Januar 1991

Herr Bundesrat

Zunächst danke ich Ihnen aufrichtig, dass Sie sich die Zeit genommen hatten, die beiden Verhandlungsdelegationen zu einem Becher "Weissen" zu empfangen.

Zum Ergebnis der Verhandlungsrunde selbst:

im Vertragsentwurf konnten verschiedene Textstellen bereinigt werden. Gleichzeitig hat sich der Eindruck bestätigt, dass sich Generaldirektor E. Pena (P) auf den Standpunkt stellt, mit der grundsätzlichen Akzeptanz der 28 to-Gewichtslimite in der Schweiz habe die EG eigentlich ihre "Hauptleistung" erbracht und es sei nicht mehr als billig, wenn die Schweiz die in Aussicht gestellten Infrastrukturleistungen erbringe. Das erklärt, weshalb P in Sachen Marktzugang nicht mehr anzubieten bereit ist als

- die Bestätigung, alle Rechte aus bilateralen und multilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und den EG-Mitgliedstaaten zu respektieren
- eine Verhandlungsverpflichtung für die Zeit nach dem 1.1.1993 einzugehen.

Diese letztlich blossige Bestätigung des "status quo" liegt selbstverständlich deutlich hinter unserem Begehren nach Inländergleichbehandlung

- mit Bezug auf Masse und Gewichte
- hinsichtlich des kommerziellen Marktzuganges

zurück. Wir haben uns, der Klarheit zuliebe, übrigens am 29.1. entschlossen, die beiden Aspekte im Vertrag auseinanderzuhalten. P wird den Vertragsentwurf mit den Mitgliedstaaten im Ausschuss der Ständigen Vertreter (Botschafterebene) am 6. Februar besprechen und es wird interessant sein zu erfahren, wo die grössten Widerstände liegen.



- 2 -

P besteht zwar nach wie vor auf seine Ausnahmebegehren von der 28 to-Limite, aber ohne sich ernsthafte Hoffnungen zu machen. Ich habe ihm, gemäss Absprache mit Ihnen, gesagt, wir würden die Möglichkeit einer Ausnahme beim Vor- und Nachlauf auf der Strasse zu Bahnhöfen des kombinierten Verkehrs prüfen. Gemacht habe ich das Zugeständnis noch nicht, obwohl das Bundesamt für Polizeiwesen inzwischen das grüne Licht gegeben hat.

Meinungsverschiedenheiten bleiben bezüglich der Formalisierung einer Schiedsklausel und der Dauer, während der das Abkommen nicht gekündigt werden kann. Bei einer Frist zwischen 10 und 15 Jahren dürften wir uns aber schliesslich ohne grössere Probleme treffen.

#### Meine Lagebeurteilung

Die EG betrachtet das Abkommen als ausgewogen, ohne dass sie Zugeständnisse beim Marktzugang macht. Für uns waren und sind EG-Konzessionen beim Marktzugang notwendig für das Gleichgewicht des Abkommens, sind unsere Infrastrukturaufwendungen doch bedeutend höher als diejenigen der betroffenen EG-Mitgliedstaaten. Kommt hinzu, dass sich die EG im letztgenannten Bereich mangels Kompetenz gar nicht rechtsverbindlich verpflichten kann, weshalb ja auch die dreiseitigen Abkommen auf Bahn- und Verkehrsministerebene vor- oder gleichzeitig mit dem EG-Abkommen abgeschlossen werden müssen. Die EWR-Verhandlungen, wo der kommerzielle Marktzugang im Dienstleistungskapitel geregelt werden soll, haben die bilateralen Verhandlungen selbstverständlich kompliziert. Die EG-Verhandler argumentieren, die Marktzugangsfrage sei im EWR-Rahmen zu regeln.

Dazu aus meiner Sicht Folgendes:

- zunächst können wir heute nicht ohne weiteres davon ausgehen, dass der EWR-Vertrag zustande kommt
- zweitens müssen wir vermeiden, in den Marktzugangsverhandlungen im EWR-Rahmen dafür bestraft zu werden, an der 28 to-Gewichtslimite festzuhalten
- drittens sind die EWR-Verhandlungen jedenfalls kein Hindernis dafür, dass wir den Grundsatz der Inländerbehandlung mit Bezug auf Masse und Gewichte im bilateralen Abkommen festhalten. Damit wäre mindestens die Gefahr gebannt, dass in der Schweiz immatrikulierte LKW's nicht mehr mit 40 to auf EG-Strassen verkehren dürfen.

Der kommerzielle Marktzugang könnte m.E. im EWR-Vertrag geregelt werden, vorausgesetzt, vor Abschluss unseres bilateralen Abkommens wird sichergestellt, dass wir genau so wie die anderen EFTA-Länder in den Genuss der Inländerbehandlung kommen. Es liegt

- 3 -

nun an P, uns bezüglich Inländerbehandlung in den nächsten Tagen aufgrund der Gespräche im Ausschuss der Ständigen Vertreter eine klare Antwort zu geben.

Legt sich die EG im bilateralen Abkommen weder auf die Inländerbehandlung bezüglich Masse und Gewichte noch kommerziellem Marktzugang fest, stellt sich die Frage, ob wir mit der EG überhaupt ein bilaterales Abkommen abschliessen wollen. Sie stellt sich mit umso grösserer Schärfe, als sich die EG, wie weiter oben erwähnt, ja selbst bezüglich der Infrastrukturen mangels Zuständigkeit nicht rechtlich binden kann. Wenn wir uns auf den Abschluss der dreiseitigen Abkommen beschränken, also auf das bilaterale Transitabkommen mit der EG verzichten, binden wir uns nicht bezüglich der NEAT, müssen allerdings dann die 28 to-Limite in den EWR-Verhandlungen verteidigen.

Wenn wir das bilaterale Abkommen mit der EG abschliessen, ohne dass diese mit Bezug auf die Inländerbehandlung Zugeständnisse macht, zahlen wir für die Anerkennung der 28 to-Limite einen hohen Preis, das Abkommen könnte m.E. nicht als ausgewogen angesehen werden. Diese Perspektive befriedigt umso weniger, als wir ja die Entwicklung des 28 to-Verkehrs nicht unter Kontrolle haben, was mich, wie Sie wissen, zusehends stärker beschäftigt. Was halten Sie davon, wenn wir deshalb das Gleichgewicht über eine Defensivstrategie suchen, das heisst, eine Schutzklausel ins Abkommen aufnehmen, die uns Massnahmen erlaubt, wenn der 28 to-Transitverkehr zu stark zunimmt? Die Wahrscheinlichkeit, dass die EG dies akzeptierte, ist freilich als gering einzuschätzen.

Ich versichere Sie, Herr Bundesrat, meiner vorzüglichen Hochachtung.

INTEGRATIONSBUREAU EDA/EVD



(Jakob Kellenberger)

Kopien:

- EVED:
  - Herrn Direktor F. Bürki, BAV
  - Herrn M. Furrer, Persönl. Mitarbeiter des Departementschefs
  - Herrn G. Chappuis, BAV
  - Herrn Vizedirektor H.P. Fagagnini, BAV
  - Herrn Vizedirektor H.R. Isliker, BAV
  
- EDA:
  - Herrn Minister F. von Däniken, Direktion für Völkerrecht
  - Sekretariat des Departementschefs
  
- EJPD:
  - Herrn Vizedirektor L. Zünd
  
- EFD:
  - Oberzolldirektion
  
- EVD:
  - Sekretariat des Departementschefs
  - blf, ari, bau, gas