

Von GS

SOZIALDEMOKRATISCHE FRAKTION DER BUNDESVERSAMMLUNG
 GROUPE SOCIALISTE DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
 DEPUTAZIONE SOCIALISTA ALLE CAMERE FEDERALI

SEKRETARIAT
 BUNDESHAUS
 3003 BERN

SECRÉTARIAT
 PALAIS FÉDÉRAL
 3003 BERNE

SEGRETARIATO
 PALAZZO FEDERALE
 3003 BERNA

☎ 031 61 99 52

BUNDESKANZLEI	
24. 06. 91	FL
TUGL. BE	
<input type="checkbox"/>	EDA
<input checked="" type="checkbox"/>	EDI <i>Kopie</i>
<input checked="" type="checkbox"/>	EJPD <i>ohne</i>
<input type="checkbox"/>	EMD
<input type="checkbox"/>	EFD
<input checked="" type="checkbox"/>	EVD <i>Kopie</i>
<input checked="" type="checkbox"/>	EVED <i>Kopie</i>
<input checked="" type="checkbox"/>	BK <i>BRFC, AC, BGG</i>
Empfang bestätigt: *	

An den Bundesrat
 Bundeshaus
 3003 Bern

Bern, den 21. Juni 1991

GS EVED
25. Juni 1991
Nr.

Sehr geehrter Herr Bundespräsident
 Sehr geehrte Herren Bundesräte

Die Ausgangslage nach den neuesten Entscheiden des Bundesrates scheint klar: Es gibt keinen EWR ohne Transitvertrag. Und es gibt keine weiteren Konzessionen beim Transitvertrag.

Falls die EG in Sachen Transitvertrag das Angebot der Schweiz annimmt, ist der Bundesrat nach unserer Auffassung gehalten, den EWR zu paraphieren und zu unterzeichnen.

In diesem denkbaren und wünschbaren Szenario wird die Schweiz sich - im Vorfeld eines Volksentscheides - intensiv mit den allfälligen Folgen dieses Integrationsprozesses auseinandersetzen müssen.

Für die SP ist dabei zentral: Der Prozess der Integration mittels EWR wird uns in ökologischer, sozialer und demokratischer Hinsicht auch Probleme bringen. Es gilt für uns, in einem ersten Schritt diese Probleme Punkt für Punkt detailliert zu analysieren und auch mögliche negative Folgen zu quantifizieren.

In einem zweiten Schritt wollen und müssen wir die möglichen Nachteile durch innere europakompatible Reformen zu kompensieren versuchen.

Es gilt, vorgängig und parallel zur allfälligen Volksabstimmung über den EWR die nach wie vor bestehenden und die sich neu öffnenden Spielräume zu nutzen, um den Integrationsprozess sozial-, ökologie- und demokratieverträglich zu gestalten. Die Schweiz kann und muss in diesem Prozess nicht nur wirtschaftlich Boden gut machen, sondern sie muss auch möglichen sozialen und ökologischen Fortschritt realisieren, der nur zu erreichen ist, wenn der Prozess der Integration nicht ausschliesslich als Prozess der Anpassung begriffen wird.

BAV
28. JUNI 1991
U
S 180
B
I
F
G G
zd
it
pl
wf
ra
te
re 8427
by
kt
sk
ba
zf
ag
sb
be
adi



Um diese Diskussion voranzubringen, erarbeiten wir zur Zeit für die drei aus SP-Sicht zentralen Bereiche

- Soziale Fragen und Beschäftigung
- Demokratische und institutionelle Fragen
- Ökologische Fragen

je einen Katalog der konkreten Probleme, die sich in diesem Bereich ergeben, und unterbreiten jeweils gleichzeitig erste Lösungsansätze für innere Reformen.

In der Beilage erhalten sie ein Papier zu den ökologischen Fragen. Die Papiere zu den beiden anderen Aspekten werden später folgen.

Wir bitten den Bundesrat, zu dieser Problemauflistung so rasch als möglich detailliert und konkret Stellung zu beziehen. Wir hoffen auf die Bereitschaft des Bundesrates, sich am Prozess der eurokompatiblen inneren Reformen zu beteiligen.

Aus unserer Sicht muss verhindert werden, dass diese zentralen Fragen mittels eines vereinfachenden Schwarz-Weiss-Schemas diskutiert und entschieden werden. Wir werden in diesen Diskussionsprozess auch die Arbeitnehmer- und die Umweltschutzorganisationen der Schweiz einbeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI
DER SCHWEIZ

Ursula Mauch
Fraktionspräsidentin

Peter Bodenmann
Parteipräsident

Beilage: Fragenkatalog zu den ökologischen Aspekten

Oekologisch sensible Bereiche im EWR-Recht

Ein Papier zur weiteren Klärung

Teil A:

Neuralgische Problembereiche

in Umweltschutz, Energiepolitik, Verkehrspolitik,
Landschaftsschutz und Agrarpolitik bei der Uebernahme
des Aquis communautaire durch die Schweiz.

Fragen an den Bundesrat (29 Teilbereiche)

Teil B:

Flankierende Massnahmen

im innenpolitischen Bereich bei Unterzeichnung des EWR-
Abkommens.

Sieben Forderungen an den Bundesrat und den Gesetzgeber

Zweck dieses Papiers

Der Integrationsprozess bringt ökologisch Nachteile mit sich. Die damit zusammenhängenden Probleme wurden bisher ungenügend ausgeleuchtet. Dieses Papier versucht die wesentlichen Fragen aufzulisten. Gleichzeitig zeigt es ansatzweise auf, wo kompensatorische innenpolitische Reformen möglich und notwendig sind.

Dieses Papier ist unvollständig. Es enthält eine erste Auflistung von Fragen aus der Sicht der Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Landschafts- und Agrarpolitik, die sich bei der Uebernahme des Aquis communautaire im Rahmen des EWR-Abkommens für die Schweiz stellen. Das Papier wurde zu einem Zeitpunkt verfasst, als die groben Konturen des EWR-Abkommens bekannt, aber die Detailregelungen noch unbekannt waren.

Die Fragen sind im Teil A aufgeführt. Sie basieren auf einem intensiven Literaturstudium und den bekannten Rechtsvergleichen zwischen der Schweiz und dem EG-Recht. (Literaturliste im Anhang). Sie bedürfen im weiteren der Diskussion mit den Fachleuten in Bern, Brüssel und den Branchenverbänden.

Der Teil B enthält eine erste Liste von minimalen Anforderungen an flankierende Massnahmen im Inland, die nötig sind, um bei der Uebernahme des Aquis communautaire ökologische Schäden und eine Beeinträchtigung der Lebensqualität in der Schweiz zu vermeiden. Das Zusammenspiel von EWR-Auswirkungen plus kompensierende innenpolitische Reformen müssen quantifizierbaren ökologischen Fortschritt statt Rückschritt mit sich bringen.

Teil A:**Fragen zu einzelnen Problembereichen**

- 1. Energiepolitik 1:
Verbrauchsstandards**
- Aufgrund des Energienutzungsbeschlusses (in Kraft seit 1.5.91) beabsichtigt der Bundesrat im Rahmen des Programms "Energie 2000" die Einführung von Typenprüfungen und Verbrauchsstandards für handelsgängige Energieverbrauchsgeräte und Fahrzeuge. Entsprechend dem Fortschritt der Technik sollen für Kühlschränke, Kochherde, Waschmaschinen, Tumbler, Autos usw. spezifische Höchstverbrauchswerte fixiert und diese im Laufe der Zeit gesenkt werden.
- Solche Höchstverbrauchsnormen sind klar nicht-tarifäre Handelshemmnisse und verstossen gegen das Binnenmarktrecht. Weil die EG solche Normen nicht kennt, wäre allenfalls eine Ausnahme für Einzelländer denkbar. Die Frage muss verbindlich geklärt sein, ob der Artikel 36 EWGV als rechtliche Grundlage ausreicht, obwohl er explizit im Energiebereich keine Ausnahmen vorsieht.
- Ohne Realisierung der Typenprüfungen und Verbrauchsstandards ist die Erreichung der energiepolitischen Ziele des Bundesrates gemäss "Energie 2000" nicht möglich.
- Fragen an BR: 1 a)** Welche Konsequenzen hat die Uebernahme des Aquis communautaire für die Realisierung von Typenprüfungen und Verbrauchsstandards für Apparate und Fahrzeuge gemäss Energienutzungsbeschluss?
- 1 b)** Ist der Bundesrat unter EWR-Bedingungen bereit, die Realisierung von Typenprüfungen und Verbrauchsstandards in der Schweiz notfalls vor dem EWR-Gerichtshof durchzusetzen?
- 1 c)** Ist der Bundesrat bereit, falls die Realisierung von Verbrauchsnormen im Rahmen des EWR nicht möglich ist, als Ersatz eine substanzielle Energielenkungsabgabe einzuführen?
- 2. Energiepolitik 2:
Energiepreise**
- Die EG plant mit vorliegenden Richtlinien-Entwürfen die Liberalisierung des europäischen Elektrizitätsmarktes, die europaweit mehr Kon-

- Common carrier** Konkurrenz zulässt. Das Netz der Hochspannungsleitungen in Europa würde zu einem "common carrier" (gemeinsames Uebertragungsnetz) für eingespeisene und bezogene Elektrizität. Marktanbieter und -nachfrager könnten direkt Abnahmeverträge mit frei ausgehandelten Preisen abschliessen. Die Liberalisierung der Preise kann dem Billigstrom-Exporteur Frankreich zugute kommen und jeden Ansatz einer verbrauchsdämpfenden Strompreisfixierung unterlaufen. Die rechtliche Durchsetzung der EVED-Tarifempfehlungen für leitungsgebundene Energien (vom Mai 1989) wäre verunmöglicht.
- Fragen an BR: 2 a)** Wie wirken sich die geplante Liberalisierung des Elektrizitätsmarktes und der Common carrier auf eine autonome schweizerische Energiepreisfestsetzung aus? Sind Rückschläge für das Energiesparen zu erwarten?
- 2 b)** Ist durch einen Ausbau des Common carrier rechtlich oder faktisch die Pflicht verbunden, neue elektrische Höchstspannungsleitungen durch die Schweiz zu tolerieren?
- 3. Energiepolitik 3:
Lenkungsabgaben** Der Bundesrat sieht vor, in der Schweiz eine CO₂-Abgabe und/oder einen Oekobonus zur Verwirklichung energie- und umweltpolitischer Ziele zu realisieren. Die EG lässt monetäre Lenkungsinstrumente im Umweltschutzbereich aufgrund des Art. 130 R II des EWGV im Prinzip zu, aber sie dürfen aufgrund des Art. 100 A EWGV keine Handelshemmnis bedeuten.
- Fragen an BR: 3 a)** Wie ist unter Bedingungen des Aquis die Realisierung einer CO₂-Abgabe und eines Oekobonus oder einer andern Art Energieabgabe in der Schweiz zu beurteilen? Wäre eine solche Abgabe in der Schweiz unter EWR-Bedingungen notfalls auch allein realisierbar?
- 3 b)** Ist der Bundesrat bereit, diese Frage vor der Ratifizierung mittels eines Protokolls zu klären? Wird der Bundesrat unter Umständen eine solche in der Schweiz beschlossene Abgabe bis zum EWR-Gerichtshof verteidigen?
- 4. Zweitwohnungsbau/Landschaft-** Die Beschränkung des Zweitwohnungsbaus für Personen im Ausland gemäss Lex Furgler/

- schutz** Friedrich verstösst eindeutig gegen den Aquis, weil es EWR-Bürger diskriminiert. Eine Uebernahme des Aquis wird den freien Erwerb von Grundstücken und Liegenschaften und den Bau von Ferienwohnungen durch EWR-Bürger(innen) nach einer Uebergangsfrist zulassen. Es besteht die Gefahr eines neuen Drucks auf die Wohnbautätigkeit und einer Uebernutzung des Alpenraums.
- Fragen an BR: 4 a)** Welche Uebergangsfristen und welche Schutzklauseln gelten bei der Uebernahme des Aquis für die Aufhebung der Lex Furgler/Friedrich? Was sind die rechtlichen Auswirkungen auf Kauf und Bau von Zweitwohnungen durch Ausländer?
- 4 b)** Welche Massnahmen sieht der Bundesrat vor, um eine unerwünschte Ausdehnung des Zweitwohnungsbaus zu verhindern? Konkret: Ist der Bundesrat bereit, mittels Revision des Raumplanungsgesetzes eine generelle Kontingentierung des Zweitwohnungsbaus (die Schweizer und Ausländer gleich behandelt) rasch durchzusetzen?
- 5. Transitverkehr:** Aufgrund der Bedingungen des Bundesrates zum Transitvertrag muss der Transitgüterverkehr kostendeckend sein sowie mittels Lenkungsabgaben und unter voller Ausnützung der jeweiligen Kapazitäten von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden. Dies ist angesichts der von der Hochschule St.Gallen errechneten Güterverkehrszunahmen notwendig.
- Fragen an BR: 5 a)** Was versteht der Bundesrat unter kostendeckend? Innert welcher Fristen sollen die Investitionen der NEAT amortisiert werden?
- 5 b)** Welche Lenkungsabgaben wird der Bundesrat Parlament und Volk vorschlagen, um die Umlagerung des Gütertransitverkehrs auch im 28-Tonnen-Bereich sicherzustellen?
- 6. Luftreinhal-**
tung 1:
Feuerungen Für Feuerungsanlagen bis 70 kW Feuerungswärmeleistung (d.h. Hausfeuerungen, ohne Grossanlagen) hat die EG keine harmonisierten Normen für die Luftreinhaltung. Die strengeren schweizerischen Vorschriften über Typenprüfungen und Emissionsstandards stehen zur Zeit nicht mit dem geltenden EG-Recht in Konflikt, und es könnte das Dänemark-Urteil des EuGH (Flaschen-

pfandurteil) Anwendung finden. Gefahr für die schärferen schweizerischen Emissionsnormen bei Feuerungen droht von zwei Seiten: Erstens, wenn die EG eine harmonisierte Norm in diesem Bereich einführt, dann wäre die Schweiz anpassungspflichtig. Zweitens, wenn der EuGH erneut angerufen würde und zugunsten des freien Handels entscheidet.

Die neue schweizerische Norm für Low-NO_x-Brenner (sog. Züri-Norm) erfordert immerhin eine neue Brennerkonstruktion und ist als das klar ein nichttarifäres Handelshemmnis.

Fragen an BR: 6 a) Ist der Bundesrat bereit, die LRV-Revision durchzuziehen und die Züri-Norm (Low-NO_x-Brenner) auch bei Unterzeichnung des EWR-Abkommens durchzusetzen?

6 b) Ist er bereit, diese Frage vor der Ratifizierung mittels eines Protokolls zu klären und die höheren Normen allenfalls bis zum EWR-Gerichtshof zu verteidigen?

7. Luftreinigung 2: Industrieanlagen/Grossfeuerungen

Die EG hat zur Zeit keine Emissionsnormen in diesem Bereich. Weil es sich um stationäre Anlagen und selten um Serienfertigungen handelt, bestehen für die LRV-Normen keine Probleme. Gefahr wäre dann gegeben, wenn die EG mit neuen Richtlinien auch (wie beim Gewässerschutz) Emissionsnormen erlassen würde und diese schlechter wären.

8. Luftreinigung 3: Schwefelgehalt Heizöl extra leicht

Die hängige USG-Revision sieht vor, Lenkungsabgaben für Heizöl extra leicht und Diesel mit einem Schwefelgehalt von mehr als 0,1 Gewichtsprozenten einzuführen. Eine solche Abgabe ist mit dem EG-Recht und dem Aquis wahrscheinlich nicht vereinbar, weil sie eine Handelsdiskriminierung (nämlich für schwefelhaltigere Mineralöle) enthält.

Frage an BR: 8 a) Kann und wird der Bundesrat die USG-Revision mit einer Abgabe auf Heizöl, das einen höheren S-Gehalt aufweist, aufrechterhalten und durchziehen?

9. Luftreinigung 4: Bleigehalt Normalbenzin

Normalbenzin muss in der Schweiz - mit Rücksicht auf die Katalysatoren - bleifrei sein. In der EG ist Blei im Normalbenzin zulässig, nur der Höchstgehalt ist vorgeschrieben.

Frage an BR: 9 a) Wird die Schweiz unter EWR-Bedingungen weiterhin ausschliesslich bleifreies Normalbenzin einführen und auf den Inlandmarkt bringen können?

10. Luftreinigung 5: Personenwagen Die Schweiz hat strengere Emissionsgrenzwerte für benzinbetriebene Personenwagen als die EG, und zwar auch nach der Verschärfung der EG-Abgaswerte für Neuwagen ab 1993. Werte am Beispiel des NO_x:
 CH: Seit 1.10 1987: 0,62 g pro km (US-Norm 83)
 EG: Ab 1.1.1993: 0,97 g pro km (d.h. immer noch 50% höher als in der CH).
 Erst ab 1996 0,48 g pro km vorgesehen (sistiert).

Fragen an BR: 10 a) Wird die Schweiz die geltende US-Norm 83 für PW beibehalten können? Wie sehen die diesbezüglichen Uebergangsfristen aus?

10 b) Wird der Bundesrat die Senkung auf kalifornische Abgasnormen (z.B. NO_x-0,3 g pro km) noch durchsetzen können?

10 c) Wäre wenigstens ein massiver steuerlicher Anreiz für Halter von PW mit tieferen Abgasgrenzwerten als die EG-Werte möglich, wie dies Dänemark und Deutschland beabsichtigt haben?

11. Luftreinigung 6: Lastwagen Die Schweiz ist bei Emissionsnormen für Lastwagen im Rückstand. (Die Einführung der schärferen US-Normen und das amerikanische Transientmessverfahren sind 1987 durch den Widerstand der Interessengruppe und des BAP verhindert worden.) Die EG hat derzeit noch schlechtere Abgasnormen für Lastwagen, hat aber für 1993 und 96 eine Verschärfung in zwei Stufen vorgesehen, die dannzumal schärfer sein werden als die heutigen schweizerischen Normen. Am Beispiel von NO_x:
 CH heute: 9,0 g pro kWh
 EG ab 1.10.93: 8,0 g pro kWh
 EG ab 1.10.96: 7,0 g pro kWh

Fragen an BR: 11 a) Gedenkt der Bundesrat bereits vor der allfälligen Uebernahme des Aquis die Abgasnormen für die Diesellastwagen in der Schweiz zu ver-

schärfen? Wenn ja, um wieviel und in welchem zeitlichen Rahmen?

- 11 b) Ist die vom Bundesrat als Variante vorgesehene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe aufgrund des Aquis durchführbar?
- 11 c) Ist der geplante Emissionszuschlag auf der Schwerverkehrsabgabe (Zuschlag gestaffelt nach Abgasemissionen der Lastwagen) mit dem Aquis vereinbar?

**12. Luftreinhaltung 7:
Immissionsnormen**

Die Schweiz hat bedeutend schärfere Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe als die EG. Diese sind höchstwahrscheinlich vereinbar mit dem Aquis, weil kein direkter Produktebezug besteht und direkt der Freihandel nicht beeinträchtigt wird. Die Immissionsnormen sind deshalb wichtig, weil sie den Druck auf Reduzierung der Emissionsnormen ständig aufrechterhalten.

Frage an BR: 12 a) Wird der Bundesrat die Immissionsgrenzwerte gemäss LRV in der Schweiz vollumfänglich beibehalten?

**13. Lärmschutz 1:
Lastwagen
Autos**

Die Schweiz hat sowohl bei PW als auch bei Lastwagen bedeutend tiefere Grenzwerte für für Lärm-Emissionen als die EG (in der Regel 4-6 Dezibel tiefer, das heisst, eine Differenz in der subjektiv empfundenen Lärmbelastung von 30-50%).

Die Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge BAV ist derzeit in Revision. Insbesondere sollen hier die Lärmwerte für Lastwagen vermindert werden, was die EG eindeutig als nichttarifäres Handelshemmnis beurteilt.

Fragen an BR: 13 a) Was bedeutet die Anpassung der schweizerischen Lärm-Emmissionsgrenzwerte an der Aquis allgemein für die Lärmsituation entlang des Strassennetzes?

- 13 b) Wird der Bundesrat auf die geplante Revision der BAV verzichten? Wo ist eine Rücknahme der geplanten Verschärfungen für Lärmgrenzwerte erforderlich? Ist es denkbar, dass die EG ihre Lärmgrenzwerte für Lastwagen ebenfalls verschärft?

14. Lärmschutz 2: Motorräder Bei Motorrädern und Motorfahrrädern hat die Schweiz schärfere Lärm-Emissionsnormen und besonders ein ganz anderes Messverfahren als die EG. Die EG hat in diesem Bereich zum Teil überhaupt keine Lärmnormen.

Frage an BR: 14 a) Was bedeutet die Uebernahme des Aquis hinsichtlich Lärm-Emissionsnormen bei Motorrädern?

15. Lärmschutz 3: Flugzeuge Helis Bei Kleinflugzeugen und Helikoptern ist der schweizerische Emissionsgrenzwert um 3 Dezibel tiefer als derjenige der EG (was bei subjektiven Lärmempfinden ca. 20-30% Lärmbelastungsdifferenz ausmacht). Die Schweiz verbietet zudem die Ultraleicht-Flugzeuge (offene 1-Personen-Flugzeuge) gänzlich.

Fragen an BR: 15 a) Müssen unter Aquis-Bedingungen die schweizerischen Lärmgrenzwerte für Kleinflugzeuge und Helikopter ans EG-Recht angepasst werden? Oder lassen sie sich aufrechterhalten?

15 b) Lässt sich das Verbot für Ultraleichtflugzeuge in der Schweiz aufrechterhalten?

16. Lärmschutz 4: Andere Emitter Bei weniger bedeutenden Lärmemittenten sind ebenfalls Differenzen vorhanden: Für Rasenmäher hat die Schweiz Lärmvorschriften, die EG keine. Bei Bau- und Gartenbaumaschinen (Kompressoren, Krane, Trax) hat die Schweiz zum Teil keine Lärmvorschriften und Typenprüfungen, aber eine entsprechende Verordnung (TLV) ist seit 1989 unterwegs. (Ist die TLV mit Rücksicht auf die EG-Kompatibilität zurückgestellt worden?)

Fragen an BR: 16 a) Wie sieht in der Zukunft unter Aquis-Bedingungen die Lärmnormierung bei Rasenmähern und Baumaschinen aus?

16 b) Wie ist das weitere Vorgehen bei der Verabschiedung der TLV?

17. Lärmschutz 5: Immissions-schriften Die Schweiz kennt Lärmbelastungsgrenzwerte für Wohngebiete (sog. Immissionsgrenzwerte), die EG kennt keine solche. Immissionsnormen sind standortgebunden und nicht im Widerspruch zum Aquis communautaire. Immissionsgrenzwerte sind aber deshalb von Bedeutung, weil sie den Zwang

zur ständigen Anpassung bei den Verursachern (d.h. zu technischen Verbesserungen bei Fahrzeugen, Maschinen, Motoren) aufrechterhalten.

Frage an BR: 17 a) Gedenkt er die geltenden Lärmbelastungsgrenzwerte in der Schweiz aufrechtzuerhalten?

18. Abfälle

Die schweizerische Verordnung über Getränkeverpackungen beinhaltet ein Verbot von PVC-Flaschen - dies ist nicht EG-kompatibel. Ebenso fixiert die Verordnung maximale Restabfallmengen u.a. für Aludosen, was eine Quotenregelung erforderlich macht. Der Aquis lässt dagegen keinen Raum für Verbote und Quotenregelungen. Hingegen sind Regelungen für Mehrwegsysteme, zum Beispiel mit Pfandlösungen, möglich.

Fragen an BR: 18 a) Wird er unter Bedingungen des Aquis das Verbot von PVC-Flaschen aufrechterhalten (können)?

18 b) Wird er die Restabfall-Regelung für Aludosen usw. aufrechterhalten (können)?

18 c) Wird er, was bei Versagen der Restabfall-Regelung in der Verordnung vorgesehen ist, das als Ersatzmassnahme vorgesehene Pfand für Aludosen usw. realisieren?

18 d) Ist die Einführung einer Pfandregelung für Batterien unter Aquis-Bedingungen zulässig? Wie gedenkt der Bundesrat in der Frage der Batterien-Entsorgung nun gesetzgeberisch vorzugehen?

19. Gefährliche Chemikalien

In der Schweiz sind eine ganze Anzahl Produkte und gefährliche Chemikalien verboten, die in der EG oder in einzelnen EG-Ländern noch zugelassen sind.

Dazu gehören zum Beispiel:

Polychlorierte Biphenyle (PCB), dioxinbildend, diverse halogenierte Bi- und Triphenyle (PCT) mit PCB-ähnlichen Eigenschaften

Pentachlorphenol (PCP)

Fluorchlorkohlenwasserstoffe FCKW

Asbestverbot in Gegenständen und Erzeugnissen
Quecksilberhaltige Stoffe

Cadmiumgehalt in Handelsdüngern usw.

Im Fall des Pestizids PCP will die EG-Behörde die BRD zwingen, dieses in Deutschland wieder zuzulassen (Interessen des französischen Herstellers Rhône-Poulenc).

Die EG wendet zudem teilweise das Cassis de Dijon-Prinzip an: Eine Erstzulassung eines Stoffs oder Produkts in einem EG-Mitgliedland erwirkt automatisch die Zulassung in allen andern EG-Staaten (oder im EWR). Die Verwirklichung des Art. 100 B EWGV (sog. "Kehrausregel") wird im Jahre 1992 die Gleichwertigkeitsanerkennung nach diesem Prinzip weiterführen (siehe Ziffer 27 des Fragenkatalogs).

- Fragen an BR: 19 a)** Bei welchen gefährlichen Chemikalien bedeutet die Uebernahme des Aquis eine Auflockerung der bisherigen Verbote in der Schweiz? Welches sind die Konsequenzen? (Die Stoffe einzeln nummerieren.)
- 19 b)** Wie gedenkt der Bundesrat zu verhindern, dass die bestehenden Verbote und schärferen Gehaltsgrenzwerte bei gefährlichen Chemikalien in der Schweiz rückgängig gemacht werden müssen? Wie kommen hier Open ended derogations zum Tragen?
- 19 c)** Ist unter Bedingungen des Aquis eine weitere Verschärfung der Stoffverordnung möglich, zum Beispiel ein Verbot von cadmiumhaltigen Kunststoffen und Spielwaren (cd-Pigmentfarben)?
- 19 d)** Ist der Bundesrat bereit, die Aufrechterhaltung von Verboten bei besonders schädlichen Chemikalien (PCB, PCP, asbesthaltige Materialien) notfalls vor dem EWR-Gerichtshof zu verteidigen?
- 19 e)** Wenn sich die bisherigen Verbotslösungen in der Schweiz bei gefährlichen Chemikalien unter EWR-Bedingungen nicht halten lässt: Lässt sich das Ziel der Beschränkung mittels einer massiven Lenkungsabgabe auf diesen Stoffen erreichen? Ist eine solche Abgabe mit dem Aquis vereinbar?
- 20. Zusatzstoffe**
Lebensmittel
Kosmetika
- Betreffend Konservierungsmittel in Lebensmitteln und Kosmetika bestehen zwischen der EG und der Schweiz Unterschiede. Bei Kosmetika hat die Schweiz tiefere Grenzwerte, bei Lebensmittel-Zusatzstoffen ist kein Urteil möglich.
- Fragen an BR: 20 a)** Bei welchen Lebensmittel- und Kosmetika-Zusatzstoffen bringt der Aquis in der Schweiz Änderungen?

21. Gentechnologie Mikroorganismen Die schweizerische Störfallverordnung unterstellt Betriebe, die natürliche und gentechnisch veränderte Mikroorganismen mit Gefahrenpotential verwenden, einer Kontrolle. Eine geplante EG-Richtlinie sieht, mit einigen Einschränkungen, ähnliches vor; sie ist aber noch nicht verabschiedet. Um die EG-Regelungen betreffend Gentechnologie wird derzeit ein ausserordentlich starker Interessenkampf ausgefochten.

Fragen an BR: 21 a) Welche Anpassungen der schweizerischen Regelungen betreffend Gentechnologie und Mikroorganismen (Störfallverordnung, geplante USG-Revision, Patentrecht) sind bei der Anpassung an den Aquis erforderlich?

22. Bodenschutz Die Bodenschutzverordnung enthält Umwelt- und standortbezogene Grenzwerte, die die Handelsgüter nicht tangieren und deshalb mit dem Aquis nicht direkt in Konflikt stehen. Indirekt besteht eine Differenz beim Cadmiumgehalt von Handelsdünger (namentlich Thomasmehl): die Schweiz kennt einen bedeutend tieferen Grenzwert als die EG. Dieser ist ein nicht-tarifäres Handelshemmnis, das u.U. gegen das Binnenmarktrecht verstösst. Indirekt ist auch die Zulassung von Pestiziden (Insektiziden, Fungiziden, Herbiziden, allgemein Bioziden) ein Boden-Problem. (Siehe Fragen zu Ziffer 19).

Fragen an BR: 22 a) Welche Regelung ist beim Cadmium-Gehalt von Handelsdünger im Rahmen des Aquis vorgesehen?

22 b) Welche gefährlichen und in der Schweiz eingeschränkten, verbotenen oder aus dem Verkehr gezogenen Pestizide resp. Biozide müssten unter Bedingungen des Aquis wieder zugelassen werden?

23. Gewässerschutz Die Schweiz hat bedeutend strengere Emissionsvorschriften zum Schutz der Gewässer als die EG (Einleitung von Abwässern). In der EG wurden bei der Harmonisierung von Gewässerschutznormen starke Interessenkämpfe zwischen den EG-Ländern (vor allem den Nordsee-Staaten) ausgetragen. Eine Uebernahme von EG-Einleitungsvorschriften für Abwässer wäre unbestrittenermassen ein gravierender Rückschritt für den Gewässerschutz in der Schweiz. Die EG kennt zum Beispiel unterschiedliche Normen, je nach der Nutzung des Gewässers, in das das Abwasser geleitet wird.

Emissionsvorschriften im Gewässerschutz tangieren zwar den Wettbewerb, aber nicht direkt den freien Warenverkehr. Deshalb sollte eine individuelle Normengestaltung der Schweiz beim Gewässerschutz mit dem Aquis verträglich sein.

Fragen an BR: 23 a) Wird der Bundesrat die strengeren Gewässerschutzvorschriften in der Schweiz (Immissions- und Emissionsvorschriften) beibehalten (können)? Und, wenn Änderungen aufgrund des Aquis nötig sind, bei welchen Bereichen sind Anpassungen nötig?

23 b) Werden die Anforderungen an die Trinkwasserqualität, namentlich der Nitrattoleranzwert von 40 mg/l, unter Aquis-Bedingungen in der Schweiz aufrechterhalten werden?

24. UVP

Das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung UVP ist in der Schweiz zwar strenger als in der EG, aber es sollte das Binnenmarktrecht direkt nicht tangieren. Eine Besonderheit ist bei der schweizerischen UVP das Verbandsbeschwerderecht (welches von Interessenskreisen bestritten wird).

Fragen an BR: 24 a) Wird die UVPV auch unter Bedingungen des Aquis vollumfänglich aufrechterhalten? Bleibt das Verbandsbeschwerderecht unangetastet?

25. Umwelthaftpflichtgesetz

Das EG-Gemeinschaftsrecht kennt kein Haftpflichtrecht für Umweltschäden aus Herstellung, Lagerung, Verarbeitung gefährlicher Stoffe. Das schweizerische Haftpflichtrecht seinerseits stammt aus der Agrargesellschaft der Jahrhundertwende. Mit ihm können Langfristrisiken kaum dem Verursacher überbürdet werden. Deswegen ist ein Umwelthaftpflichtgesetz nötig, das die Haftung klar regelt, die Verursacher zwingt, die Risiken langfristig zu versichern und die Beweislast für Schäden umkehrt. (Es besteht bereits ein ausgearbeiteter Entwurf von Prof. Heribert Rausch).

Im speziellen Fall von Risiken durch Konsumgüter hat die EG bereits eine ausgebaute Produktehaftpflicht.

Die Einführung eines Umwelthaftpflichtgesetzes hat aus folgendem Grund einen Zusammenhang mit dem EWR-Abkommen: Gewisse Gefahren und Risiken, die sich aus der Deregulierung im EWR ergeben,

könnten mit einem schärferen, verursacherbezogenen Haftpflichtrecht auf diese Art vermindert werden.

Frage an BR: 25 a) Wann gedenkt der Bundesrat, ein Umwelthaftpflichtgesetz in der Schweiz einzuführen?

26. Lenkungsabgaben

Die Frage von ökologischen Lenkungsabgaben ist in einzelnen, oben aufgeführten Teilbereichen bereits aufgeworfen worden. Grundsätzlich lässt Art. 130 R II des EWGV die Einführung von Abgaben zu. Gleichzeitig ist aber diese Zulässigkeit begrenzt durch Artikel 100 A, der neue Handelshemmnisse ausschliesst. Es stellt sich ganz generell die Frage, welchen Spielraum die EFTA-Länder im Rahmen des EWR-Abkommens ausnützen können. Umweltabgaben oder Ressourcensteuern sind für die Fortentwicklung des Umweltrechts von ausserordentlicher Bedeutung. Die Marktpreise müssen die ökologische Wahrheit ausdrücken. Aus diesem Grund ist die Frage der EG-Kompatibilität solcher Abgaben generell, nicht nur bei Spezialfällen, von grundsätzlicher Bedeutung.

Frage an BR: 26 a) Wie beurteilt er die EG-Kompatibilität von Umweltabgaben oder Ressourcensteuern in einem Einzelland? Welcher Spielraum bleibt generell für die Schweiz unter EWR-Bedingungen übrig? Kann die notwendigen Spielräume protokollarisch festgeschrieben werden?

27. Gleichwertigkeitsanerkennungsklausel

Der bedeutsame Artikel 100 B des EWGV sieht vor, dass im Laufe des Jahres 1992 in den Bereichen, in denen keine Harmonisierung der Normen zustande kam, die in einem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften als gleichwertig mit den Vorschriften eines andern Mitgliedstaates anerkannt werden. Dies wird zur Folge haben, dass die Zulassung eines Produkts in einem EG-Land mit einem Schlag automatisch die Zulassung in allen EG- und EWR-Ländern erzwingt. (Sog. "Kehrausregelung"). Studien des Europäischen Umweltbüros Brüssel (das von der EG finanziert wird) und des Freiburger Oeko-Instituts befürchten dadurch eine Nivellierung der Umweltnormen nach unten: Das Land mit der liberalsten Zulassungspraxis gibt den Standard für den ganzen EG-Raum.

Fragen an BR: 27 a) Wird die Gleichwertigkeitsanerkennungsklausel gemäss Artikel 100 B EWGV auch auf den EWR Anwendung finden?

27 b) Was gedenkt der Bundesrat zu unternehmen, um bei Anwendung des Artikels 100 B EWGV einen Rückschritt in einzelnen Bereichen des Umweltschutzes zu verhindern? Gibt es irgendwelche Schutzklauseln hiezu?

28. Komitologie in Brüssel

In Brüssel gibt es 3000 bezahlte Lobbyisten und Verbandsvertreter, die zu einem sehr weiten Grad die Vorverfahren der Richtliniengestaltung mitbestimmen. Es sind Fälle bekannt, wo Richtlinienentwürfe von Lobbys durch die EG-Kommission praktisch unverändert übernommen worden sind (z.B. Gentechnologie-Richtlinie). Die EFTA-Länder sollen im Rahmen des EWR-Abkommens in die Brüsseler Komitologie einbezogen werden. Wer vertritt die "Schweizer-Interessen" in der Komitologie, d.h. bei der Fortentwicklung des EG-Rechts? Bisher war das BAWI federführend, das in Umweltfragen nicht eine besondere Sensibilität gezeigt hat und dem erst noch die ökologische Fachkompetenz fehlt. Weiter wurden bloss der Vorort und der SGB direkt in die Verhandlungsdelegation einbezogen. (Ein Begehren der Umweltverbände um Einbezug wurde vom Bundesrat während Monaten gar nicht und später mit negativem Bescheid beantwortet.)

Fragen an BR: 28 a) Ist der Bundesrat bereit, die schweizerischen Umweltverbände in den Bereichen Umwelt/Energie/Verkehr/Landschaft/Landwirtschaft direkt in der Brüsseler "Komitologie" mitwirken zu lassen?

28 b) Ist er bereit, bereits vor der Ratifikation des EWR-Abkommens innenpolitisch entsprechende Zusicherungen abzugeben?

29. Prüfung der Umweltverträglichkeit des EWR

Der Bundesrat hat im Herbst 1990, unter Federführung des Bundesamtes für Konjunkturfragen BFK, für 1,8 Millionen Franken Studien über die Auswirkungen verschiedener Europaszenarien in Auftrag gegeben. Die Resultate werden im Sommer 1991 vorgestellt. Die Fragestellungen betrafen hauptsächlich die Wirkungen bezüglich Markt, Wettbewerb, Wettbewerbsbehinderungen, Vorteile der Deregulierung. Ausgewählt wurden

fast ausnahmslos Wirtschaftsprofessoren mit neoklassischer Sichtweise, die einseitig die Optik der Deregulierung vertreten. Nach den externen Kosten der Integration (Sozialkosten, Umweltschäden, Umweltverträglichkeit) wurde überhaupt nicht gefragt.

Im europäischen Vergleich: Neben dem Cecchini-Bericht wurde auch ein Task Force Report über die Umweltdimension in Auftrag gegeben. In der Schweiz fehlt bislang eine solche "Oekobilanz" des Binnenmarktes.

Frage an BR: 29 a) Ist er bereit, die Folgen des Binnenmarktes für die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch in der Schweiz untersuchen zu lassen? Ist er bereit, in einer Art Oekobilanz die externen Kosten der Integration (z.B. Umweltbelastungen) den Vorteilen gegenüberzustellen zu lassen?

Teil B:**Flankierende Massnahmen zum EWR-Vertrag im Inland**

Parallel zum Ratifizierungsverfahren für das EWR-Abkommen sind in einigen zentralen Bereichen flankierende Massnahmen im Inland zu realisieren. Diese Massnahmen müssen mit dem EWR-Abkommen verträglich sein.

Diese flankierenden Massnahmen müssen vorgängig oder parallel zum EWR-Abkommen realisiert werden. Sie müssen Bestandteil des Integrationsprozesses bilden. Umweltrelevante Massnahmen im Inland dürfen auch in Zukunft keinesfalls mit dem Verweis auf die (angeblich) mangelnde Europaverträglichkeit abgeblockt oder gar rückgängig gemacht werden. Als neue Prüfinstanz für die Umweltrecht-Gestaltung darf einzig und allein das BUWAL zuständig sein.

Die folgenden Anforderungen an flankierende Massnahmen im Inland sind als Diskussionsgrundlage zu verstehen.

1. An umweltpolitischen Zielen für die Schweiz festhalten

Die festgelegten Ziele der Umweltpolitik sind voll beizubehalten. Der Bundesrat muss eine Erklärung abgeben, dass er diese weiterhin zu verfolgen gedenkt und wie er sie mit EWR-kompatiblen Massnahmen erreichen will. Namentlich betrifft dies

- das Luftreinhaltekonzept des Bundesrates
- das Programm "Energie 2000" des Bundesrates
- das Verkehrskonzept, namentlich die Umlagerung des Verkehrs nach Eröffnung der NEAT.

Der ganze Prozess der Integration muss begleitet sein erstens durch quantifizierte Zielvorgaben und zweitens durch eine Palette von europakompatiblen Instrumenten und Massnahmen zu deren Durchsetzung.

Damit diese Diskussion vernünftig geführt werden kann, müssen die Umweltfolgen in der Schweiz und die externen Kosten des Binnenmarktes abgeschätzt und geprüft werden, so wie dies das vom Nationalrat überwiesene Postulat Leutenegger-Oberholzer gefordert hat.

Zusätzlich muss detailliert aufgezeigt werden, mit welchen flankierenden Massnahmen allfällige Nachteile kompensiert werden können und die Schweiz ihre partielle Vorreiterrolle in Europa weiterentwickeln kann.

2. Lenkungsabgaben realisieren

Der Bundesrat verfolgt sinnvollerweise weiterhin die Realisierung der geplanten CO₂-Abgabe, eines Oekobonus und einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Vermutlich bedingt ein ökologieverträglicher EWR die Einführung von umfassenden Umweltabgaben, wie sie in der Studie von Meier/Walter aufgezeigt werden. Lenkungsabgaben wirken hier als Ersatz für fehlende Verbote und Gebote. Solche wirksame, aussenhandels- und staatsquotenneutrale Umweltabgaben, welche zugleich sozial- und randregionenverträglich sind, scheinen aufgrund der programmatischen Aussagen von FDP und CVP zumindest konsensfähig zu sein.

3. Zweitwohnungsbau limitieren

Durch eine Revision des Raumplanungsgesetzes muss der Zweitwohnungsbau generell, ohne Diskriminierung von Ausländern, zahlenmässig beschränkt werden. (Als Ersatz für die Lex Furgler/Friedrich, die dem EWR zum Opfer fällt.) Ein solche globale quantitative Beschränkung könnte dem Alpenraum ökologisch mehr bringen als der heute gespaltene Markt.

4. Güterverkehr auf Schiene umlagern

Beim Güterverkehr muss alles unternommen werden, um diesen nicht nur im Transit kostendeckend auf die Schiene zu bringen, sondern auch den Anteil der Strassentransporte im Inland durch Verteuerung dieser Transporte massiv zu reduzieren.

5. Direktzahlungen an die Landwirtschaft mit Auflagen

Die Landwirtschaftspolitik muss im Rahmen der europäischen Integration radikal umgestellt werden. Ueber Direktzahlungen dürfen nur mehr jene Betriebe unterstützt werden, welche umweltverträglich und biologisch produzieren.

6. Umwelthaftpflichtrecht

Bundesrat und Parlament schlagen dem Volk ein einschneidendes Umwelthaftpflichtgesetz vor, das Risiken der Umweltgefährdung dem Verursacher anlastet. Dies zusätzlich als Ersatz für allfällige europabedingte Deregulierungen im Umweltrecht.

7. Unterzeichnung EWR-Abkommen: Erklärung abgeben

In Analogie zur einseitigen Erklärung, die die Regierung des Königreichs Dänemark beim EG-Beitritt zum Artikel 100 A des EWGV hinsichtlich Umweltschutz abgab, muss der Bundesrat - über die protokollarischen Zusicherungen hinaus - bei der Unterzeichnung des EWR-Abkommens eine einseitige Erklärung zum Umweltschutz abgeben. Darin muss er festhalten, dass er an über das Gemeinschaftsrecht hinausgehenden Massnahmen zum Schutz der Umwelt festhalten will. Dies ist aufgrund der neuen Präambel des Vertrages erleichtert möglich. Gleichzeitig muss feststehen, dass der Bundesrat in allen relevanten Bereichen vorhandene und kommende Normen notfalls auch vor dem EWR-Gerichtshof verteidigt.

7. Brüsseler Komitologie: Beteiligung der Umweltverbände

Der Bundesrat gibt eine Zusicherung ab, dass die Umweltverbände im Rahmen der schweizerischen oder EFTA-Delegationen in Brüssel in der Komitologie mitarbeiten können, soweit dies Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Landschafts- und Agrarfragen betrifft.

Konsultierte Literatur

BUWAL, Umweltschutzrecht EG-Schweiz, Schriftenreihe Umwelt Nummer 129, BUWAL Oktober 1990

Dr. Hansjörg Seiler, EG, EWR und schweizerisches Staatsrecht, Das rechtliche Funktionieren eines Beitritts der Schweiz zu EG oder EWR, Verlag Stämpfli Bern 1990

Jean Victor Louis, Die Rechtsordnung der Europäischen Gemeinschaften, 2. Auflage, Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel/Luxemburg 1990

Stefan Schwager, Peter Knöpfel, Helmut Weidner, Umweltrecht Schweiz-EG, Helbing und Lichtenhahn, Basel/Frankfurt 1988

Christian Hey, Jutta Jahns-Böhm, Oekologie und Binnenmarkt, Gefahren des neuen Harmonisierungsansatzes, Das Prinzip Gleichwertigkeit und Chancen für verbesserte Umweltstandards in der EG, Studie für das Europäische Umweltbüro, Freiburg, Frankfurt 1989

Dietrich Schindler, HSG, Die Europaverträglichkeit des Schweizerischen Rechts, Schriften zum Europarecht 1, Schulhess Polygraphischer Verlag Zürich 1990

EVED, Die Europäische Integration - Aussichten für die schweizerische Elektrizitätsversorgung, Bericht einer Arbeitsgruppe der Bundesverwaltung und der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft. Bulletin SEV 6/1990

EG, Die Umweltpolitik in der Europäischen Gemeinschaft, Europäische Dokumentation, 4. Auflage, Brüssel/Luxemburg 1990.

Ernst Moor, Environmental Taxes and Charges and EC Fiscal Harmonisation. Theory and Policy, Kiel Discussion Papers 161, Institut für Weltwirtschaft Kiel September 1990.

EG/EEC, "1992" The Environmental Dimension, Task Force Report on the Environment and the Internal Market, Commission of the European Communities.

Eurostat, Umweltstatistik 8 C, 1989, Bruxelles/Luxembourg 1990. CA-56-89-918-9A-C