

ProtokollnotizVerkehrsverhandlungen Schweiz-EG  
Dritte formelle Verhandlungsrunde vom 7. Juni 1990 in Brüssel1. Übersicht

Die Verhandlungen spielten sich einmal mehr in einer offenen und freundschaftlichen Atmosphäre ab (Teilnehmerliste in der Beilage). In den Arbeitsgruppen Kombiniertes Verkehr und Umwelt (umweltverträglicher Lastwagen) wurden Fortschritte erzielt. Neu und schwerwiegend war die Ankündigung seitens der EG-Kommission, dass die EG jetzt wegen den bevorstehenden EWR-Verhandlungen im Prinzip nur noch ein interimistisches Verkehrsabkommen mit der Schweiz anstrebt.

Falls der Rat diese Haltung bestätigt, bedarf die schweizerische Strategie einer gründlichen Überprüfung.

2. Bilaterale Verhandlungen versus EWR?

Der schweizerische Delegationsleiter, Botschafter Kellenberger (kel), legt das Schwergewicht seiner Eröffnungserklärung auf folgende Punkte:

- Wir haben in den letzten Monaten Fortschritte erzielt;
- Schweizerischerseits besteht ein fester Wille, rasch zu einem Abschluss zu kommen;
- Wir wollen kein interimistisches, sondern ein definitives Abkommen, das in den EWR-acquis eingeht.

Das zunehmende Verständnis in der EG für die schweizerische Transitzkonzeption gibt Anlass zu gewissem Optimismus. Die schweizerische Alternative gewinnt Profil durch:

- den definitiven Entscheid des Bundesrates vom Oktober 1989 zur kontinuierlichen Verdreifachung der Kapazität im kombinierten Verkehr bis 1994

- 2 -

- die Abschaffung der Übergewichtsgebühr von Fr. 20.- im letzten Februar
- die NEAT-Botschaft vom Mai 1990 mit einer Investition von über 10 Mrd Franken zugunsten Europas für den Bau von zwei Basistunneln als Kernstück der neuen Hochleistungsbahn

Die valable Alternative der Schweiz ist im Entstehen, der Tatbeweis für die Zukunftslösung wird erbracht.

Der Delegationsleiter der EG-Kommission, Generaldirektor Pena (P), erinnert zunächst an sein Mandat und die Schlussfolgerungen des Rats vom Dezember 1989 und vom März 1990. Anfang Juli will P mit allen Mitgliedstaaten über das künftige Abkommen sprechen. Inzwischen seien aber gewichtige neue Elemente eingetreten:

- die EWR-Verhandlungen
- die neuen EGK-Vorschläge bezüglich LKW-Abgase
- das am 10. Mai 1990 von Österreich abgeschlossene dreiseitige Verkehrsabkommen mit Italien und der BRD (dank österreichischer Konzilianz)

Der Verkehr ist - so P - Teil des EWR. Der EG-acquis bildet ein Ganzes; einige wenige Übergangslösungen sind möglich. Bezüglich EWR sieht P drei Fragen:

- Wiewerden bisherige Abkommen (CH-EG, CH-Mitgliedstaaten) in den EWR eingebaut?
- Wie steht das neue Verkehrsabkommen zum EWR?
- Wie soll der Marktzugang geregelt werden?

Bei der zweiten Frage lässt P die Katze aus dem Sack:

Im Lichte der Beratungen im Rat (Stufe Experten und COREPER) tendiert die EG zu einem interimistischen Abkommen für den Transit. Dasselbe könnte allenfalls auch für ein Luftverkehrsabkommen gelten, wo P vom Rat ein Mandat nur für Schweden und Norwegen erwartet.

Bezüglich Luftverkehr gibt kel zunächst seinem Erstaunen Ausdruck, dass die EG im EWR nur mit allen 6 EFTA-Ländern gemeinsam, im Luftverkehr aber getrennt mit nur 2 EFTA-Ländern verhandeln will.

Zur Möglichkeit eines interimistischen Verkehrsabkommens nimmt kel

ganz klar Stellung: In diesem Fall kann nicht mehr von einem festen Willen der Schweiz zu einem raschen Abschluss ausgegangen werden. Die schweizerische Haltung war immer das Angebot eines effizienten, kostspieligen Alternativkonzepts des kombinierten Verkehrs und - im Gegenzug - die Respektierung der 28-Tonnen-Regelung und des Nachtfahrverbots. Soll die Schweiz, die keinerlei Mitfinanzierungsbegehren stellt, enorme Investitionen für die NEAT beschliessen, um sich im EWR ihre Strassenverkehrsgesetzgebung gleich wieder in Frage stellen zu lassen?

Kel verlangt in aller Deutlichkeit eine baldige klare Antwort. Im Hinblick auf die parlamentarische Behandlung der NEAT-Botschaft im Herbst muss die schweizerische Regierung wissen, ob die den Verhandlungen zugrundeliegenden Annahmen noch zutreffen.

Dann präzisiert kel die bisherige schweizerische Haltung in den EWR-Gesprächen: Natürlich ist der acquis Verkehr relevant, doch wird bilateral darüber verhandelt. Bezüglich 28 Tonnen und Nachtfahrverbot bestehen wir auf einer ständigen Ausnahme.

Den Zusammenhang der trilateralen Vereinbarungen Schweiz-Italien-BRD auf Ebene der Regierungen und der Bahnen wird die Schweiz nach der Klärung der Frage "Interimistisches Abkommen" besprechen. Die Schweiz erwartet, dass diese Frage an der Ministerratstagung vom 18. Juni beantwortet wird.

### 3. Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr

Direktor Papaioannou (Pap) kommentiert den Entwurf gemeinsamer Schlussfolgerungen. Er stellt sich die Frage, wie die EG die notwendigen Begleitmassnahmen rechtlich zusichern kann. Die BRD ist nicht in der Lage, die Abnahme von 58 Zügen zu garantieren, sondern lediglich deren 36. Herr Chappuis teilt mit, dass das trilaterale Treffen CH-BRD-I vom 5. und 6. Juni wenig ergiebig war. Auch er stellt erneut die Frage nach den Kompetenzen der EG. P ist etwas beunruhigt wegen der zeitlichen Abfolge der trilateralen Gespräche, wegen des unklaren Timings der Massnahmen in der BRD und in Italien und wegen den Fiskal- und Tariff Fragen. Er ist sich bewusst, dass der Strassengüterverkehr die Infrastrukturkosten nicht deckt und bedauert, dass die EG bezüglich der fiskalischen Harmonisierung im Rückstand ist.

- 4 -

Kel betont, dass die zeitliche Abfolge der trilateralen Gespräche in der jetzigen Situation offen gelassen werden muss. Er stellt P die Frage, wie sich die EGK die rechtliche Verknüpfung der verschiedenen Vereinbarungen vorstellt. Kel präzisiert im übrigen folgendes:

- Koordinierte Massnahmen setzen die Erarbeitung eines Kalenders voraus.
- Der im Abkommen vorzusehende Krisenfall ist noch nicht ausreichend geklärt.
- Der Berichtsentwurf soll vorerst beidseits studiert werden. Gemeinsame Schlussfolgerungen wären verfrüht.

Die derzeit dringendste Frage ist der Zusammenhang zwischen den bilateralen und den EWR-Verhandlungen. Falls dieser Zweifel andauert, könnte die NEAT aufs schwerste bedroht sein. P versucht diese Frage zunächst innerhalb der EGK (GD 1, Rechtsdienst), dann auch mit den Mitgliedstaaten zu klären. Inzwischen solle die Verhandlung fortgesetzt werden, mit weiterer Suche nach der Quadratur des Zirkels, die bisher leider nie gefunden werden konnte. Der kombinierte Verkehr sei langfristig eine echte Alternative, das entsprechende Kapitel sollte jetzt zu Papier gebracht werden. Jedoch genüge eine Lösung allein auf der Basis des kombinierten Verkehrs nicht.

Kel stellt klar, dass die Schweiz weiteren Klärungen auf technischer Ebene im Prinzip zustimmt, dass aber unbedingt die grundsätzliche Klärung über den Charakter des Abkommens vor der nächsten formellen Verhandlungsrunde zu erfolgen hat.

#### 4. Arbeitsgruppe Umweltverträglicher Lastwagen

Konvergenz der Absichten - so charakterisiert Pap die Ergebnisse der Arbeitsgruppe. Die Abgas- und Lärmnormen sind im kurz- und mittelfristigen Bereich fast identisch, auch wenn das Timing nicht exakt übereinstimmt. Auch langfristig haben sich mit den neuen EGK-Vorschlägen die Perspektiven verbessert. Pap hofft, dass europaweit einheitliche Normen zur Anwendung kommen und keine unilaterale Massnahmen ergriffen werden.

Der Unterzeichnete betont den konstruktiven Geist der Gruppe, die echte Fortschritte anstrebt. Für die Schweiz besonders wichtig ist

- die Bereitschaft der EG zu einem zweistufigen Vorgehen (1993/96)
- die EG-interne ernsthafte Diskussion über die Conformity of Production
- die Möglichkeit von langfristig harmonisierten Normen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre, sofern einige technische Fragen eine befriedigende Lösung finden.

Bei einem raschen Entscheid des Rats über LKW-Abgase könnte - so P - ein konkretes Element in das Abkommen eingebaut werden.

##### 5. Das weitere Vorgehen

P schlägt vor, unverzüglich die Struktur des Abkommens festzulegen und mit der Abfassung einzelner Kapitel zu beginnen (Kombiverkehr, Umwelt, Strassenverkehr).

Kel ist einverstanden, technische Fragen weiterzubearbeiten, hingegen müssen wir, bevor wir über Strukturen und Texte sprechen, klären, wie die EG die Verhandlungen angehen will (bilateral oder im EWR). Nach einer klaren Willensäusserung des Rates können wir zu einem raschen Abschluss gelangen, wir sind bereit, hierfür bereits einen Termin festzulegen.

P findet die schweizerische Zurückhaltung etwas ungerecht. Das neue Element EWR sei aufgetaucht, weil die Zeit infolge der schweizerischen Unnachgiebigkeit verstrich. Vor einem Jahr wäre ein Abkommen z.B. mit einem 40-Tonnen-Korridor möglich gewesen. Er warte weiterhin auf eine schweizerische Antwort bezüglich der Verbesserung des Strassentransits; ohne dieses Element bewege er sich ausserhalb seines Mandats.

P glaubt, dass die Ratstagung vom 18. Juni keine Antwort auf die Frage nach der Natur des Abkommens liefern wird. Erst wenn man dem Rat einen Abkommensentwurf vorlegt, wird er konkret Stellung nehmen. Kel stellt fest, dass P dem Rat am 18. Juni keinen Entwurf vorlegen will, obwohl er über alle Elemente verfügt (im Klartext: es lagen zwei ausformulierte Entwürfe vor; P wollte sie aber den Beobachtern der Mitgliedstaaten noch nicht zugänglich machen).

Kel wiederholt, dass er, bevor zur Abfassung eines Abkommens geschritten wird, Gewissheit haben muss, ob ein vorläufiges oder definitives Abkommen entsteht. Die zentralen Elemente des schweizerischen Angebots (NEAT) hängen ab von der Anerkennung der 28-Tonnen-Limite und des Nachtfahrverbots.

- 6 -

Nach der Klärung sind wir bereit für eine neue Runde, z.B. bereits in der Woche vom 25. Juni.

An die Adresse der Mitgliedstaaten unterstreicht kel folgendes message: Wenn wir das Alpentransitproblem bald lösen wollen, müssen wir zu einem raschen Abschluss kommen. Sonst droht eine Verzögerung oder sogar Infragestellung des schweizerischen Angebots. Natürlich ist die 28-Tonnen-Begrenzung ein Faktum, aber gegenwärtig kennt die Schweiz keinerlei Kontingentierung.

P weist nochmals auf die Schwierigkeit hin, vom Rat einen klaren Entscheid zu bekommen. Ganz am Schluss bezeichnet er die bisherigen schweizerischen Konzessionen für den Strassenverkehr einmal mehr als ungenügend und erkundigt sich vage nach zusätzlichen Möglichkeiten. Kel geht nicht darauf ein.

Die beiden Vorsitzenden vereinbaren, in telephonischem Kontakt zu bleiben.

#### 6. Interne Sitzung (Mission)

Im Rückblick auf die Verhandlung äussert kel einige vorläufige Eindrücke:

- Ohne dramatisieren zu wollen, besteht bei der EG die Versuchung, mit der Schweiz ein rasches Abkommen zur Sicherung von Infrastrukturmassnahmen und insbesondere der NEAT abzuschliessen, mit der Idee, im Rahmen der EWR-Verhandlungen auf die schweizerische Strassenverkehrsgesetzgebung zurückzukommen.
- Die allererste Priorität ist deshalb eine Antwort der EG auf die Frage, ob ein interimistisches oder dauerhaftes Abkommen angestrebt wird.

Es ist durchaus möglich, dass der Rat am 18. Juni keine Antwort geben wird. Dann wären verschiedene Alternativen denkbar:

- Die EG gibt uns eine feste vertragliche Zusicherung, dass die 28-Tonnen-Limite und das Nachtfahrverbot im EWR nicht in Frage gestellt werden
- Ein bescheidenes Abkommen mit der EG ohne NEAT, lediglich Ausbau

- 7 -

der Gotthardlinie auf 360'000 Sendungen  
- nur trilaterale Vereinbarungen CH-BRD-I  
Gegenüber den Medien soll nur auf Anfrage Auskunft gegeben  
werden:

1. Am 7.6. fand eine weitere formelle Verhandlungsrunde statt.
2. Die Berichte der Arbeitsgruppen Kombiniertes Verkehr und Umwelt wurden zur Kenntnis genommen. Es zeichnet sich eine Annäherung der Standpunkte ab.
3. Es bestehen noch offene Fragen, wie z.B. das Verhältnis dieser bilateralen Verhandlung mit den EWR-Verhandlungen.



R. Bärzfuss



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 26. Juni 1990  
Bundeshaus Ost

Ø 031 / 61 23 07

Ihr Zeichen  
Votre signe  
Vostra sigla

Unser Zeichen  
Notre signe  
Nostra sigla

777.500 - kel/hem

Herr Bundesrat  
Adolf Ogi  
Vorsteher des EVED  
Bundeshaus Nord

3003 B e r n

### Verkehrsverhandlungen Schweiz/EG-Kommission

Herr Bundesrat

Sie finden beiliegend den von meinem Mitarbeiter R. Bärffuss verfassten Bericht über die Verhandlungsrunde vom 7. Juni 1990.

Der Rat der EG-Verkehrsminister vom 18. und 19. Juni hat, wie Sie wissen, zu keinen neuen Schlussfolgerungen geführt. Die Haltung des Rates zur Frage, ob ein provisorisches oder ein definitives Abkommen angestrebt werden soll, bleibt damit letztlich auch unklar. Die erwünschte Klärung wird sich wohl erst ergeben, wenn der Abkommensentwurf dem Rat unterbreitet wird. Das zuständige Mitglied der EG-Kommission, K. van Miert, hat in seinem Bericht über den Stand der Verhandlungen jedenfalls vom Abschluss eines Interimsabkommens wie übrigens auch, in einem anderen Kontext, von sogenannten Reziprozitätsmassnahmen abgeraten. Der Bericht ist übrigens in einem konstruktiven Geiste abgefasst und lässt den Wunsch der EG-Kommission nach einem raschen Verhandlungsabschluss erkennen, auch wenn sie darin verspricht, sich um zusätzliche Strassenkonzessionen zu bemühen.

Die Generaldirektion I der EG-Kommission (Aussenbeziehungen) und der Rat der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten dürften andererseits weiterhin versucht sein, sich die Möglichkeit offen zu halten, auf das Ergebnis der bilateralen Verhandlungen im Rahmen der EWR-Verhandlungen zurückzukommen.

Wir haben deshalb, zusammen mit Oesterreich, dafür gesorgt, dass in der Erklärung der EFTA-Länder anlässlich der formellen Eröffnung der EWR-Verhandlungen am 20. Juni mit Bezug auf den Verkehr u.a. Folgendes festgehalten wurde:

"Austria and Switzerland are continuing bilateral negotiations with the EC in the field of land transport with the view to settling definitively the issues covered by these agreements."

Damit sollte auch in diesem Rahmen klar zum Ausdruck gebracht werden, dass wir nicht bereit sind, die im Rahmen des bilateralen Abkommens geregelten Fragen im EWR-Rahmen erneut zum Verhandlungsgegenstand zu machen.

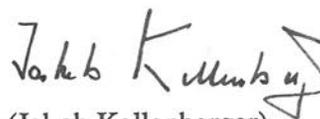
Die EG-Kommissionsdelegation, die vom Chef der Generaldirektion für Aussenbeziehungen geleitet wird, hat weder zur Erklärung im allgemeinen noch zu diesem Absatz im besonderen Stellung genommen. Er wird dies aber wahrscheinlich an der nächsten EWR-Verhandlungsrunde vom 24. und 25. Juli tun, was zur Klärung der Kommissionshaltung beitragen würde.

Das weitere Vorgehen: ich werde versuchen, Generaldirektor E. Peña möglichst bald zu treffen, um die Fortsetzung der Verhandlungen vorzubereiten. Diese Verhandlungen sollten jetzt strikte aufgrund eines Abkommenstextes erfolgen mit dem Ziel, dem Bundesrat und dem EG-Ministerrat im Herbst einen Entwurf vorlegen zu können. Der von uns vorgelegte Abkommensentwurf sollte meines Erachtens dahin geändert werden, dass das Abkommen nicht einseitig kündbar ist oder mindestens nicht vor 20 oder 30 Jahren einseitig gekündigt werden kann. Der zeitlich nicht befristete Verzicht auf einseitige Kündbarkeit ist, wie mir die Völkerrechtsdirektion mitgeteilt hat, üblicher. Ein solcher Abkommensentwurf wird die EG-Kommission und die EG-Mitgliedstaaten zwingen, in der Frage des provisorischen oder dauerhaften Abkommens eindeutig Stellung zu beziehen.

Denkbar wäre auch, dass die bestehende Kündigungsklausel gelassen wird, die EG beim Abschluss des bilateralen Abkommens aber rechtsverbindlich zusichert, im EWR nicht auf die 28-Tonnen-Grenze und das Nacht- und Sonntagsfahrtsverbot zurückzukommen. Ich gebe der ersten Formel allerdings eindeutig den Vorzug.

Ich hoffe, dass Sie mit diesem Vorgehen einverstanden sind, und versichere Sie, Herr Bundesrat, meiner vorzüglichen Hochachtung.

INTEGRATIONSBUREAU EDA/EVD

  
(Jakob Kellenberger)

Beilage erwähnt

S.O. 132.320Kopien:

- 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