



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision

25. Februar 1987

Decisione

298

Berne, le 23 février 1987

Redevance sur le trafic des poids lourds: état des négociations avec l'Italie

la séance du

Conseil fédéral

Au Conseil fédéral

du 23 février 1987

Vu la note du 6.2. et note et rapport complémentaire du 23.2.1987 du DFF
 il est IDENTIEL

Redevance sur le trafic des décidé: lourds: état des négociations avec l'Italie

Il est pris connaissance des notes et du rapport complémentaire.

Notes et rapport complémentaires à la note

de discussion du DFF du 6 février 1987

sur la base d'une Note de discussion du 6 février 1987, le Conseil fédéral a examiné le 11 février 1987 les propositions concernant l'attitude à adopter face à la menace de l'Italie de frapper du diritto fisso (d'ici la fin mars) les transporteurs suisses si la Confédération ne fait pas une concession dans le domaine des transports routiers.

Pour extrait conforme,

Le secrétaire :

Protokollauszug an:

EFD 7 z.K. Le groupe de travail interdépartemental d'élaborer un rapport sur l'ensemble de nos relations
 Departementsvorsteher 7 z.K. Ce rapport devait rechercher dans
 BK (Br, FC, AC) 3 z.K. les secteurs que le domaine des transports routiers

- soit des concessions possibles

- soit des moyens de pression concevables

visant à faire renoncer les autorités italiennes à introduire le diritto fisso.

Voir également les co-rapports du DFFP du 9.2.87 et du DFFP du 10.2.87



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

9

Berne, le 23 février 1987

Pour la séance du
 Conseil fédéral
 du 25 février 1987

Au Conseil fédéral

CONFIDENTIEL

Redevance sur le trafic des poids lourds: état des négociations
 avec l'Italie

Note et rapport complémentaires à la note
 de discussion du DFF du 6 février 1987¹⁾

Sur la base d'une Note de discussion du 6 février 1987, le Conseil fédéral a examiné le 11 février trois options concernant l'attitude à adopter face à la menace de l'Italie de frapper du diritto fisso (d'ici la fin mars) les transporteurs suisses si la Confédération ne fait pas une concession dans le domaine des transports routiers.

Le Conseil fédéral a chargé le groupe de travail interdépartemental d'élaborer un rapport sur l'ensemble de nos relations bilatérales avec l'Italie. Ce rapport devait rechercher dans d'autres secteurs que le domaine des transports routiers

- soit des concessions possibles
- soit des moyens de pression concevables

visant à faire renoncer les autorités italiennes à introduire le diritto fisso.

¹⁾ Voir également les co-rapports du DFEP du 9.2.87 et du DFJP du 10.2.87

Sur la base du rapport (Annexe 1) établi par le Département des affaires étrangères, le groupe de travail est d'avis que nous n'avons pas à notre disposition des concessions ou des moyens de pression dans d'autres domaines et qu'il est préférable de maintenir le contentieux taxe poids lourds/diritto fisso dans son cadre, à savoir la politique du transport.

Cette conclusion se fonde également sur un motif propre à la politique intérieure italienne. En effet, il est très improbable qu'une concession ou une pression hors du domaine des transports routiers puissent être considérées comme des contreparties suffisantes est convaincantes dans les deux ministères compétents (Transports et Finances) pour l'introduction du diritto fisso.

Au vu de ce qui précède, le groupe de travail considère que les trois options présentées dans la Note de discussion du 6 février 1987 demeurent valables avec les deux compléments suivants:

1. Le 13 février 1987, le chef du DFTCE a rencontré à Bruxelles ses collègues allemand, autrichien, italien ainsi que des représentants de la CE. Lors de cette réunion qui a fait l'objet d'un communiqué (Annexe 2), on a abordé la question des transports de marchandises à travers les Alpes. Il a été convenu de rechercher des solutions harmonisées et coordonnées permettant de faire face à l'augmentation rapide du transit routier nord-sud (doublement en l'an 2000!).

Dans ces conditions, le groupe de travail se demande si la Suisse ne pourrait pas au niveau ministériel faire valoir à la partie italienne qu'il serait absurde de se lancer dans une "guerre des camions" au moment où s'engage véritablement une coopération pour maîtriser le trafic transalpin. Rome ne devrait pas être insensible à cet argument.

DEPARTMENT FEDERAL DES AFFAIRES ETRANGERES

DIRECTION POLITIQUE

Simultanément, il faut être conscient de deux éléments. Premièrement, les partenaires de la Suisse ont en matière de trafic transalpin des politiques et des intentions assez différentes des nôtres. Cela ressort clairement du communiqué sur la réunion ministérielle de Bruxelles et d'une analyse de l'Office fédéral des transports (Annexe 3).

Secondement, la Suisse devrait pouvoir démontrer que ses projets et idées en matière de transports combinés rail-route se concrétisent progressivement de manière à offrir quelque chose de substantiel à nos voisins.

2. Aux trois options proposées, le groupe de travail en ajoute, à titre éventuel, une quatrième, soit la négociation d'un diritto fisso calqué sur la redevance suisse (spiegelbildlich).

Une telle solution, outre le peu de chances qu'elle soit acceptable pour les Italiens, présenterait deux inconvénients:

- la Suisse romprait avec le principe suivi jusqu'ici et selon lequel elle ne peut accepter une contre-mesure étrangère qui ne frappe pas les Nationaux de l'Etat en cause (les véhicules italiens ne sont pas astreints au diritto fisso)
- plus que la charge d'un diritto fisso égal à notre redevance et ses conséquences pour leur compétitivité, les transporteurs suisses redoutent les tracasseries administratives entraînées par son prélèvement; la partie italienne n'a pas caché cet aspect des choses à notre délégation.

Au vu de ce qui précède, le groupe de travail est d'avis - et le Département des finances se rallie à cette manière de faire - que le Conseil fédéral doit maintenant se déterminer sur les options qui lui sont présentées, à la lumière notamment des

éléments nouveaux résultant de cette note complémentaire.

DEPARTEMENT FEDERAL DES FINANCES

sig. Stich

Stich

Annexes:

1. Rapport sur l'état de nos relations bilatérales avec l'Italie
2. Communiqué sur la réunion des ministres des transports sur les problèmes de transit du 13.2.1987
3. Politique européenne en matière de transports routiers et position de la Suisse

Copie:

- Secrétaires généraux
- groupe de travail interdépartemental
- directeur général des douanes

DEPARTEMENT FEDERAL DES AFFAIRES ETRANGERES

DIRECTION POLITIQUE

Groupe de travail interdépartemental
redevance sur le trafic des poids lourds

R A P P O R T
sur l'état de nos relations
bilatérales avec l'Italie
- 20 février 1987 -

1. Vue d'ensemble

Depuis plusieurs années, nos relations bilatérales avec l'Italie peuvent être qualifiées de très bonnes. La plupart des questions liées à la présence de près de 410'000 ressortissants italiens en Suisse, ainsi que de 37'000 frontaliers, ont pu être réglées par voie de négociations. Les violations de notre souveraineté par des fonctionnaires et magistrats italiens en 1983 et 1984 ne se sont plus reproduites. Les rencontres ministérielles ou présidentielles, bien qu'irrégulières, témoignent chacune de la qualité de nos relations.

Ce n'est guère que sectoriellement que des frictions perdurent. Cependant, malgré l'âpreté de certaines négociations, malgré la survenance de problèmes mineurs mais aigus, et nonobstant la densité de nos rapports de voisinage, aucun problème n'a, au cours de ces dix dernières années, déteint sur les autres, aucun contentieux n'est venu envenimer des domaines qui lui étaient étrangers.

Au niveau technique, la liste des pierres d'achoppement est certes longue. Sa caractéristique principale réside dans le fait qu'à l'heure actuelle, dans la plupart des cas, c'est la Suisse qui est demanderesse.

Il n'en a pas toujours été ainsi et, autre particularité de nos négociations avec l'Italie, les Italiens nous ont souvent proposé d'établir des liens entre sujets n'ayant pas de rapport entre eux. La Suisse s'est jusqu'ici opposée avec succès à entrer en matière dans de tels marchandages. Un changement d'attitude de notre part dans le cas présent minerait cette position défendue jusqu'ici avec fermeté, et permettrait aux Italiens d'exercer à l'avenir une pression accrue dans l'ensemble de nos litiges.

Quoiqu'il en soit, nous passerons ci-après en revue les éléments de notre contentieux avec l'Italie, en nous concentrant sur les domaines étrangers aux transports.

2. Questions indépendantes des transports

A - Demandes suisses

DFAE

(DOI) Médéas: à notre demande, une première réunion bilatérale entre hauts fonctionnaires aura lieu en mai 1987, pour traiter de la non-coordination des radios locales italiennes, ainsi que la reprise illicite de programmes de la télévision suisse italienne par des chaînes italiennes privées.

(DDIP) Entraide judiciaire: Nous souhaiterions parvenir à un arrangement permettant aux autorités judiciaires

des deux Etats de correspondre directement entre elles en matière de notifications et de commissions rogatoires, et de notifier directement par voie postale des actes en matière de contraventions à la législation sur la circulation routière. Nous voudrions également régler explicitement la question du respect, par les autorités établies, du principe de la spécialité en cas de transmission de renseignements (c'est à dire la garantie que les renseignements fournis ne seront pas utilisés dans des procédures pour lesquelles la Suisse ne pourrait pas accorder l'entraide).

(DDIP) **Extradition:** Nous souhaiterions régler par un accord complémentaire à la Convention européenne d'extradition, la remise sans formalité de personnes dont l'extradition est demandée, ainsi que la possibilité de renoncer à exiger le respect des garanties découlant du principe de la spécialité, et l'extension de l'extradition à d'autres délits que ceux qui ont fait l'objet de la demande.

(DDIP) **Radioprotection:** L'Italie dispose de deux centrales nucléaires à une centaine de kilomètres de la frontière suisse. Un centre de recherches nucléaires se trouve également à Ispra, Lac Majeur. Nous voudrions conclure un accord sur l'information mutuelle en cas d'accidents radiologiques. Les Italiens devraient nous soumettre prochainement un contre-projet de document.

(DDIP) **Protection des eaux:** Un accord sur les mesures de protection contre la pollution, voulu par la Suisse, est en passe d'être ratifié par l'Italie.

DFJP

(DAR) **Lutte contre l'immigration clandestine:** Face à l'afflux de travailleurs clandestins et de demandeurs

Au niveau technique, la liste des pierres d'asile turcs en provenance d'Italie, nous avons demandé la mise sur pied de réunions d'experts pour coordonner la lutte contre les clandestins. Nous souhaitons également conclure avec l'Italie une convention de ré-admission.

DFP

(AFC) Double imposition: malgré l'existence d'une Convention de double imposition de 1976/78, les créanciers suisses ne parviennent pas à obtenir les remboursements des impôts italiens auxquels ils ont droit en vertu de la convention.

DFEP

(OFAEE) Contingentement de bovins: L'application du contingentement imposé par l'Italie à l'importation de bovins est préjudiciable à nos exportations.

(OFAEE) Loi anti-mafia: Nous souhaitons une simplification de la procédure administrative imposée à nos entreprises en vertu de la loi anti-mafia.

(OFAEE) Echanges économiques frontaliers: Nous demandons certaines simplifications de procédure à la douane, ou de la procédure administrative d'importation.

(OFIANT) Formation professionnelle: Certains diplômes suisses ne sont pas reconnus par l'Italie.

(OFAE) Approvisionnement économique: Nous aimerions conclure un accord prévoyant le maintien des voies de communication en cas de guerre ou de danger de guerre. Il est important que cette affaire demeure indépendante de la problématique actuelle des transports routiers.

DFTCE

(OFAC) Aviation civile: Crossair aimerait ouvrir les lignes Genève-Turin, Lugano-Rome et Lugano-Florence. Elle aimerait en outre introduire un avion de capacité supérieure sur la ligne Lugano-Venise.

B - Demandes italiennes

Les demandes italiennes sont moins variées que les nôtres. A part deux points de détail (Désir italien d'éviter l'installation d'un dépôt pour déchets radioactifs au Piz Pian Grand-Grisons, demande de levée ou d'assouplissement de notre réglementation spéciale à l'importation de produits carnés, suite à l'apparition d'épizooties en Italie) qui sont du reste actuellement en veilleuse, les desiderata italiens portent tous sur des questions sociales.

Rien de neuf en ceci, car la très forte émigration italienne en Suisse forme traditionnellement le terreau des revendications principales de notre voisin, son objectif étant de réduire au mieux les différences de traitement entre travailleurs suisses et italiens, dans pratiquement tous les domaines.

Or la révision, en 1983, de l'accord relatif à l'émigration de travailleurs italiens en Suisse du 10 août 1964 a satisfait aux principales demandes italiennes: la réduction de 10 à 5 ans du délai pour l'obtention du permis d'établissement, et de 15 à 12 mois de celui requis pour le regroupement familial. Il n'y a donc plus là de marge de manoeuvre pour des concessions suisses éventuelles.

Nombreux sont encore, en revanche, les problèmes de sécurité sociale. La Convention italo-suisse relative à la sécurité sociale du 14 décembre 1962, complétée par deux avenants du 10 juin 1970 et du 18 juin 1981, ne garantit pas, aux yeux des au-

torités italiennes, la protection souhaitée de leurs ressortissants lors de leur séjour en Suisse et de leur retour en Italie.

Certains problèmes en matière de prestations complémentaires de rentes suisses et de rentes extraordinaires de vieillesse ne peuvent être résolus que par une révision de la Convention. Après de longs atermoiements, nous (OFAS) nous sommes montrés prêts, à fin 1986, à entamer des pourparlers allant dans ce sens.

D'autres difficultés ont surgi du fait d'une interprétation très restrictive des dispositions conventionnelles de la part de certains cantons. En bref, les points que les Italiens souhaiteraient actuellement voir réglés sont les suivants:

Rentes vieillesse. Assouplissement des conditions de la durée de résidence en Suisse nécessaire pour l'octroi de rentes de vieillesse.

Prestations complémentaires de rentes suisses aux Italiens porteurs de permis C qui en sont actuellement exclus.

Rentes de veuves dans le cas de transfert en Italie des cotisations de l'épouse (principe de l'unité du couple).

Adaptation au coût de la vie lors du transfert des cotisations de Suisse en Italie.

A ceci s'ajoutent des demandes italiennes en matière d'assurance chômage que nous (OFIAMT) avons toujours refusées catégoriquement, et qui concernent les frontaliers, les saisonniers et les durées de cotisations. Notre attitude inflexible en la matière vaut du reste erga omnes, et les Italiens n'ont plus exercé de pressions à ce sujet depuis un certain temps.

Dernier point à mentionner parmi les demandes italiennes: leur désir que le canton du Tessin libéralise l'octroi de permis de travail aux habitants de Campione. Ce n'est là qu'une question de faible envergure.

C - Evaluation de nos possibilités de négociation

A passer en revue la liste des demandes respectives, force est de constater qu'en cas de refroidissement de nos relations bilatérales, les Italiens seraient en mesure de bloquer nos demandes dans un vaste éventail de domaines.

Pour ce qui est des concessions possibles que nous pourrions envisager actuellement, il semble qu'elles ne puissent porter que sur des points de détail en matière sociale. De telles concessions mineures n'auraient toutefois que peu d'impact, car les Italiens doivent s'attendre à ce que nous les fassions de toute manière dans le cadre des prochaines négociations sur la révision de la Convention de sécurité sociale.

En ce qui concerne des points plus substantiels dans ce même domaine, il importe de remarquer que notre attitude, jusqu'ici ferme et peu conciliante, repose sur les principes fondamentaux de notre politique concernant la main-d'oeuvre étrangère. Des concessions d'envergure seraient dès lors dangereuses vis à vis des exigences d'autres pays d'émigration, mal acceptées par les cantons, et certainement décriées par nos mouvements nationalistes. Elles ne paraissent dès lors pas préférables à des concessions dans le domaine des transports routiers.

A l'inverse, il apparait que nous serions en mesure d'exercer certaines pressions dans le cadre des remboursements effectués en conformité avec l'accord de double imposition. Les Italiens ne se tenant pas, par incurie, à leurs obligations, nous pourrions suspendre les remboursements à l'Italie des impôts per-

çus sur les salaires des frontaliers, ainsi que ceux effectués au titre de l'impôt anticipé.

En outre, l'Italie nous a demandé de permettre la constitution en Suisse de "comités de l'émigration italienne", élus par les Italiens résidant en Suisse dans chaque arrondissement consulaire italien. Nous avons autorisé la création de tels comités de l'émigration, tout en posant la condition expresse qu'ils ne donnent lieu à aucune activité politique, non plus que le déroulement de leurs élections. Or ces dernières, qui ont eu lieu le 30 novembre 1986, n'ont pas manqué de se teinter, de cas en cas, de colorations politiques manifestes. Il devrait donc nous être possible d'exercer sur ces comités, auxquels l'Italie paraît tenir, une étroite surveillance.

Cependant, une fois exercées, de telles pressions auront pour premier effet d'activer de nouveaux foyers de contentieux régis par leurs données propres, et qu'il sera difficile d'éteindre par de simples aménagements du régime des transports. Il est donc difficile de considérer que ces pressions seraient préférables à d'autres, exercées dans le domaine strict des transports routiers, en tant que mesures de retorsion à l'introduction du diritto fisso.

Tout bien considéré, la marge de manoeuvre dont nous disposons dans des questions indépendantes des transports est très faible. Selon toute vraisemblance, elle est insuffisante pour débloquer la menace du diritto fisso. De fait, les effets pervers certains des concessions ou pressions passées en revue, semblent l'emporter largement sur les bénéfices éventuels que nous en espérierions.

Annexe 2

1040 BRUXELLES
RUE DE LA LOI 89
TÉL. 02 230 10 10
TELEX 25183

VERKEHRSMINISTERTREFFEN UEBER
TRANSITFRAGEN AM 13.2.1987 IN BRUESSEL

CABINET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DU COMMERCE EXTERIEUR

Pressemitteilung

Conclusions des entretiens qui ont eu lieu à Bruxelles, le 13 février 1987, entre M. Herman De Croo, président du Conseil de ministres, M. Stanley Clinton Davis, membre de la Commission européenne, responsable des transports, M. Werner Dollinger, ministre des transports de la République fédérale d'Allemagne, et M. Claudio Signorile, ministre du transport de l'Italie, avec M. Rudolf Streicher, ministre des transports de la République fédérale d'Autriche, et M. Léon Schlumpf, ministre des transports de la Confédération helvétique.

1. Les ministres sont convenus que les entretiens - qui étaient les premiers du genre et avaient un caractère exploratoire - ont apporté une précieuse contribution à la définition des problèmes posés par l'accroissement du transport routier de marchandises sur les itinéraires transalpins.

En ce qui concerne la Communauté européenne, la croissance des échanges intracommunautaires avec la Grèce et l'Italie a conduit à une augmentation du transport routier de marchandises à travers l'Autriche; l'achèvement du marché intérieur en 1992 conduira selon toute attente à une nouvelle progression, et les études laissent présager le doublement, ou presque, des transports routiers de marchandises transalpins actuels sur certains itinéraires en l'an 2 000.

En ce qui concerne l'Autriche et la Suisse, la progression des transports routiers de marchandises à travers les Alpes a posé des problèmes à la fois d'environnement et d'infrastructure. Par suite, l'acceptation du trafic en transit par l'opinion publique est devenue un facteur important qu'il y a lieu de prendre pleinement en considération.

La Communauté européenne, l'Autriche et la Suisse envisagent avec préoccupation les effets de cette évolution, et cette préoccupation les a conduits à explorer les possibilités de développement des transports ferroviaires et des transports combinés rail-route.

2. Les ministres ont constaté que les décisions prises récemment par la Communauté en relation avec son programme d'infrastructure comportent des contributions financières à des programmes visant à atténuer les problèmes de transit

Ceux-ci comprennent :

- une étude de faisabilité d'un tunnel sous le col du Brenner (tunnel de base du Brenner);
- des améliorations de la ligne de chemin de fer du Brenner existant en Italie.

3. Les ministres ont réaffirmé les conclusions auxquelles ils étaient parvenus à Bonn, le 5 juin 1986.

Des entretiens vont commencer bientôt sur les transports combinés, les transports par chemin de fer et le développement de l'infrastructure, en prenant en considération des facteurs tels que l'impact des différents modes de transport sur l'environnement.



CABINET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DU COMMERCE EXTERIEUR

1040 BRUXELLES e
RUE DE LA LOI 65
B-1050 BRUXELLES
T. 34 05 93

4. En ce qui concerne le cadre politique de ces entretiens, les ministres se sont mis d'accord pour se rencontrer deux fois par an, le cas échéant, avec les autres pays intéressés, afin de discuter des solutions pouvant être apportées aux problèmes de transit. La première réunion tenue dans ce cadre politique aura lieu avant novembre 1987. Les ministres sont convenus de convoquer les réunions d'experts pour commencer la préparation de ces discussions.

5. Les ministres sont en outre convenus que ces discussions devraient pleinement tenir compte de considérations plus larges telles que la protection de l'environnement et l'acceptabilité du transit par l'opinion publique. Elles devraient couvrir notamment les sujets suivants :

- L'examen de mesures visant à encourager une plus large distribution du trafic de transit nord-sud sur toutes les routes de transit et/ou les modes de transport possibles, en laissant généralement le libre choix à l'utilisateur;
- la coopération en matière de développement de l'infrastructure des transports et les itinéraires transalpins;
- la promotion d'une approche globale en vue du développement des transports combinés rail-route;
- les mesures visant à réduire les attentes aux frontières;
- les mesures visant à améliorer la coopération entre les chemins de fer sur les itinéraires transalpins;
- la définition d'un "camion acceptable sur le plan de l'environnement", compte tenu de l'état d'avancement des techniques;
- la coordination des prescriptions techniques concernant les véhicules.

6. Dans le cadre de la préparation de la réunion formelle à tenir avant novembre 1987, les ministres rendront compte de ces entretiens exploratoires. La Commission des Communautés européennes s'efforcera d'élargir son mandat de manière à couvrir les points énoncés au paragraphe 5, en adressant une proposition formelle au Conseil de ministres des Communautés.

71.500 s'd s



1040 BRUXELLES
 RUE DE LA LOI 65
 TEL. 02 230 010
 TELE. 25183

CABINET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS
 ET DU COMMERCE EXTERIEUR

Ergebnisse der Gespräche vom 13. Februar 1987 in Brüssel zwischen dem Vorsitzenden des Ministerrates, Herrn Herman DE CROO, dem für Verkehr zuständigen Mitglied der Europäischen Kommission, Herrn Stanley CLINTON DAVIS, dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Herrn Werner DOLLINGER, dem Verkehrsminister Italiens, Herrn Claudio SIGNORILE, und dem Verkehrsminister der Republik Österreich, Herrn Rudolf STREICHER, sowie dem Verkehrsminister der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Herrn Léon SCHLUMPF.

1. Die Minister stellten fest, daß die Gespräche - bei denen es sich um die ersten ihrer Art handelte und die im wesentlichen der Sondierung dienten - zu einer Abgrenzung der Probleme beigetragen haben, die sich aus dem zunehmenden Güterkraftverkehr auf den transalpinen Verkehrsverbindungen ergeben.

Für die Europäische Gemeinschaft hat die Ausweitung des innergemeinschaftlichen Handels mit Griechenland und Italien zu einem Anstieg des LKW-Verkehrs über Österreich geführt; die Vollendung des Binnenmarktes bis zum Jahr 1992 wird eine weitere Zunahme bringen, so daß sich nach den vorliegenden Untersuchungen der transalpine Lkw-Verkehr auf einigen Verkehrsverbindungen bis zum Jahr 2000 nahezu verdoppeln wird.

Für Österreich und die Schweiz hat der verstärkte Lkw-Verkehr über die Alpen zu Umwelt- und Infrastrukturproblemen geführt. Die Akzeptanz des Transitverkehrs in der Öffentlichkeit ist somit zu einem wichtigen Faktor geworden, dem voll Rechnung zu tragen ist.

Die Europäische Gemeinschaft, Österreich und die Schweiz sehen die Folgen dieser Entwicklungen mit Besorgnis, und dies hat sie dazu ver-



CABINET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

1040 BRUXELLES, le
RUE DE LA LOI 65
T.E. 223301010
T.Ex 25103

enlöst, Möglichkeiten für eine Ausweitung des kombinierten Verkehrs
Schiene/Straße zu erörtern.

2. Die Minister stellten fest, daß die jüngsten Beschlüsse der Gemeinschaft
im Zusammenhang mit ihrem Infrastrukturprogramme eine finanzielle Beteiligung
an Vorhaben vorsehen, die auf eine Abschwächung der Transitprobleme aus-
gerichtet sind.

Dazu gehören:

- eine Durchführbarkeitsstudie über einen Tunnel unter dem Brennerpaß
(Brenner-Basistunnel)
- Verbesserungen der vorhandenen Brenner-Bahnlinie in Italien.

3. Die Minister bestätigten die Ergebnisse, die am 5. Juni 1986 in Bonn erzielt
worden waren.

Es werden umgehend Gespräche über den kombinierten Verkehr, den Eisen-
bahnverkehr und die Infrastrukturentwicklung aufgenommen, bei denen
auch solche Faktoren wie Umweltbelastung durch die verschiedenen Verkehrs-
früger berücksichtigt werden.

4. Als politischen Rahmen für diese Gespräche vereinbarten die Minister,
gegebenenfalls zweimal jährlich mit den anderen beteiligten Ländern
zusammenzutreffen, um Lösungsmöglichkeiten der Transitprobleme zu
erörtern. Die erste Zusammenkunft innerhalb dieses politischen Rahmens



CABINET DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DU COMMERCE EXTERIEUR

1040 BRUXELLES 10
RUE DE LA JOIES
TEL. 02 230 010
TELEX 2503

Annexe 1

wird vor November 1987 abgehalten werden. Die Minister kamen überein, Sachverständigenitzungen anzuberaumen, um diese Gespräche vorzubereiten.

5. Außerdem kamen die Minister überein, daß diese Gespräche allgemeinere Überlegungen berücksichtigen sollten, wie Umweltschutz und Akzeptanz des Transitverkehrs in der Öffentlichkeit, und folgende Themen mit- einbeziehen sollten:

- Prüfung von Maßnahmen zur Förderung einer breiteren Verteilung des Nord-Süd-Transitverkehrs auf alle möglichen Transitstrecken und/oder Verkehrsträger, wobei generell dem Benutzer die freie Wahl überlassen werden soll;
- Zusammenarbeit bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf den transalpinen Verbindungstrecken;
- Förderung eines globalen Vorgehens zum Ausbau des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene;
- Maßnahmen zur Verringerung der Aufenthalte an den Grenzübergängen;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen im transalpinen Verkehr;
- eine Definition eines "für die Umwelt akzeptablen Lastkraftwagen" in Übereinstimmung mit dem derzeitigen Stand der Dinge;
- Koordinierung der technischen Vorschriften für Fahrzeuge.

6. In Vorbereitung des formellen Treffens vor November 1987 werden die Minister über diese Sondierungsgespräche Bericht erstatten. die Kommission der Europäischen Gemeinschaften wird sich um eine Ausweitung ihres Mandats bemühen, damit auch die in Ziffer 5 aufgeführten Punkte einbezogen werden können, und hierzu dem Ministerrat der Gemeinschaften einen förmlichen Vorschlag unterbreiten.



Politique européenne en matière de
transports routiers et position de
la Suisse

1. Problématique afférente à l'intégration et à la libéralisation du marché des transports au sein de la CEE

Face aux perspectives de libéralisation du marché des transports au sein de la Communauté économique européenne d'ici à 1992, plusieurs Etats-Membres des CE, dont avant tout la République fédérale d'Allemagne, l'Italie et, dans une moindre mesure, la France, se rendant compte que par la force des choses, la libéralisation en vue ne concernera finalement que la route et que ses effets sur les autres modes de transports terrestres restent, dans ce sens, largement imprévisibles, ont demandé que des efforts parallèles soient déployés rapidement dans le domaine de l'harmonisation des conditions de concurrence.

Annexe 3

Pour la route, ces efforts doivent porter essentiellement sur:

- . l'harmonisation fiscale
- . l'harmonisation dans le domaine de l'accès au marché
- . l'harmonisation technique (poids et dimensions)
- . l'harmonisation sociale.

Devant les incertitudes quant aux possibilités de réalisation de ces objectifs d'harmonisation d'ici à 1992 et quant à une éventuelle extension du processus de libéralisation à l'égard des pays de l'Ouest européen non-membres des CE, il devient de plus en plus évident que la RFA, l'Italie et la France veulent, pendant la période transitoire, se protéger avant tout face à ces pays dits "Tiers" et ne se montreront pas disposées à des concessions sur le plan bilatéral à leur égard.

Ainsi, par contre-coup aux libéralisations intracommunautaires, il est à prévoir qu'une certaine attitude protectionniste va se manifester par rapport à l'extérieur des frontières communautaires et cela est particulièrement typique par rapport à l'attitude de l'Italie.

Dans ce sens, la mise en application de la loi italienne sur le "diritto fisso" peut être interprétée comme une consolidation pour le futur de la position italienne face à d'éventuelles velléités communautaires d'accorder aux Pays Tiers "un statut de transports" comparable à celui qui se met en place à l'intérieur de la CEE.

Nous nous devons donc de constater que la Suisse, dans ces circonstances, se trouve actuellement, sur le plan des transports, dans une situation de faiblesse face à l'Italie et que nous n'avons à ce stade pas grand'chose à offrir, si ce n'est des promesses de jouer le jeu dans le cadre d'un processus européen d'harmonisation de la fiscalité routière et des conditions sociales du transport; l'introduction de la taxe sur les poids lourds et de la vignette, ainsi que les limites restrictives des poids et dimensions en Suisse, constituent à cet égard, aux yeux des Italiens, des "circonstances aggravantes".

Le tout est de savoir si notre possibilité d'intervention directe à Bruxelles pour porter le problème à un niveau différent, à savoir celui de nos relations bilatérales avec la Communauté au titre de l'Accord de libre échange, a des chances d'avoir des effets positifs avec l'Italie:

nous en doutons pour le présent, dans la mesure où, d'une part, la Communauté n'a pratiquement pas encore le pouvoir de rappeler à l'ordre l'un de ses Etats-Membres, tels l'Italie, dans le secteur des transports, cela compte tenu des incertitudes régnant actuellement quant au développement du processus de libéralisation et, d'autre part, où la survivance des accords bilatéraux routiers liant les différents Etats-Membres des CE à chacun des "Pays Tiers" n'a pas encore officiellement été mise en cause à Bruxelles.

La délégation suisse à la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) s'efforce de faire accélérer les choses dans la direction de solutions multilatérales et d'une plus grande transparence quant à l'application effective de ces accords bilatéraux par rapport au processus de libéralisation intracommunautaire.

En tout état de cause, il convient de se préparer à une telle intervention directe à Bruxelles dès que le processus d'intégration du secteur des transports sera déterminé de façon plus précise et de choisir en connaissance de cause le moment le plus approprié pour ce faire.

2. Participation de l'Italie au contingent communautaire

Symptomatique de l'attitude de l'Italie évoquée sous chiffre 1. ci-dessus est le fait que les transporteurs de ce pays sont relativement privilégiés dans l'attribution des 2009 autorisations communautaires relevant du contingent multilatéral routier de la CEE, dans la mesure où ils se voient octroyer 295 autorisations annuelles.

Par contre, l'Italie figure toujours parmi les délégations (avec la RFA et la France) qui freinent l'augmentation du contingent multilatéral de la CEMT, qui concerne à la fois les pays communautaires et les pays tiers de l'Ouest européen et qui représente le seul moyen de compenser quelque peu le déséquilibre créé entre les deux catégories de pays par l'existence même de cet important contingent communautaire. Il faut relever qu'en fait d'autorisations découlant du contingent CEMT, la Suisse ne s'en voit attribuer présentement que 36 contre 47 à l'Italie (total des autorisations CEMT: 762).

Là encore, nous devons constater que la Suisse se trouve en situation de faiblesse, car la partie italienne peut toujours rétorquer que sa situation privilégiée découle d'une situation de fait dont les effets sont purement intracommunautaires et ne concernent pas la Suisse.

La coexistence des deux contingents aux nombres d'autorisations extrêmement déséquilibrés mériterait également une intervention sur le plan des relations Suisse-CEE.

3. Négociation d'un accord entre la CEE et différents "Pays Tiers" sur les transports combinés (ATC)

Dans le cadre de cette négociation qui touche à sa fin et qui vise à libéraliser, sous certaines conditions, les parcours routiers initiaux et terminaux précédant et suivant un parcours ferroviaire en transport combiné, l'Italie a tenté de faire introduire une réserve limitant cette libéralisation, pour son territoire au sud de Lugano, à une zone relativement courte en direction de Milan.

Compte tenu d'un récent arrêt de la Cour européenne de justice, par lequel l'Italie a été condamnée et qui concernait un cas similaire de restrictions imposées par ce pays aux transporteurs communautaires, alors que le règlement intracommunautaire pertinent libéralisait en fait ce genre de transport, la délégation de la CEE à la négociation a réussi à persuader l'Italie de retirer sa réserve.

Il n'en demeure pas moins que cette concession à l'égard, en particulier, des



transporteurs suisses laisse des arrières-pensées chez certains fonctionnaires à Rome et c'est peut-être là une des explications à l'attitude plus restrictive des Italiens en matière de trafic triangulaire effectué par des suisses sur territoire italien: le trafic triangulaire sera en effet libéralisé sur le plan multilatéral, par la mise en vigueur du nouvel Accord sur les transports combinés.

20.2.1987



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Vertraulich

3003 Bern, den 10. Feb. 1987

Für die BR-Sitzung
 vom 11. FEB. 1987

An den Bundesrat

Aussprachepapier

Schwerverkehrsabgabe: Stand der Verhandlungen mit Italien

M i t b e r i c h t

zum Aussprachepapier des EFD vom 6. Februar 1987.

Zu den im Aussprachepapier des EFD (Ziff. 3) aufgeführten Optionen nehmen wir wie folgt Stellung:

Ad 3.1 Verhandlungen auf höherer, ev. Ministerstufe

Wir halten Verhandlungen auf höherer Stufe für zweckmässig, vor allem dann, wenn in andern Gebieten (z.B. Ausserhandel) die Situation für Italien günstiger wäre als für die Schweiz.

Ad 3.2 Schweizerische Konzession

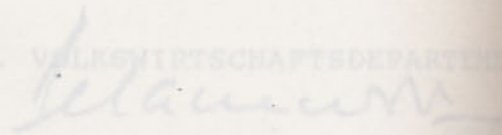
Das Strassenverkehrsrecht kann grundsätzlich nicht Gegenstand von Konzessionen im bilateralen Transportbereich sein; denn die Vorschriften dieses Rechtsgebietes sind erga omnes anwendbar. Alle internationalen Uebereinkommen über den Strassenverkehr (1926, 1949, 1968) überlassen die Festlegung der Masse und Gewichte ausdrücklich den natio-

nationalen Gesetzgebungen. Auch die EG haben im Rahmen des Freihandelsabkommens die autonome schweizerische Verkehrspolitik, insbesondere mit Bezug auf die Masse und Gewichte, anerkannt (Botschaft vom 16.8.1972 über die Genehmigung der Abkommen zwischen der Schweiz und den EG; BBl 1972 II 653, Ziff. II/F/L). Konzessionen auf dem Gebiet des Strassenverkehrsrechts betreffend die Gewichte und die Verwaltungsgebühren können daher nicht einzelnen Ländern im Rahmen von bilateralen Transportabkommen gemacht werden.

Die Erhöhung der Gewichtstoleranz von heute 2% auf 5% kann der Bundesrat autonom im nationalen Recht (Art. 67 Abs. 7 der Verkehrsregelnverordnung) festlegen; sie würde dann allerdings nicht nur für italienische, sondern auch für alle andern ausländischen und schweizerischen Fahrzeuge gelten. Die gewichtsmässige Toleranz der Last- und Sattelzüge mit dem zulässigen Gesamtgewicht von 28 t würde sich von heute 560 kg auf 1'400 kg erhöhen, so dass diese Fahrzeugkombinationen generell mit 29,4 t in der Schweiz fahren dürften (landesintern, bilateral und im Transit).

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass eine 5%-ige Gewichtstoleranz noch als Messtoleranz und nicht als Umgehung der gesetzlichen Gesamtgewichte angesehen werden kann, wie wir dies in unserem Antrag vom 24.2.1986 an den Bundesrat dargelegt haben. Eine solche Toleranz ist auch in andern Ländern üblich. Aus unserer Sicht erheben sich jedoch gegen die italienische Forderung folgende Bedenken:

- Der Schwerverkehr, vor allem am Gotthard, dürfte zunehmen; die zu erwartende Verkehrszunahme kann zwar nicht beziffert werden; es fragt sich jedoch grundsätzlich, ob überhaupt eine Zunahme des transalpinen Schwerverkehrs tragbar ist (vgl. Postulat Muheim betreffend Weisung des



Transitschwerverkehrs von den Nationalstrassen N2/N4 im Kanton Uri); zur Zeit manifestiert sich der Widerstand im Kanton Uri schon gegen den heutigen Schwerverkehr in den Medien sehr stark;

- Wie im Aussprachepapier des EFD zu Recht angeführt wurde, dürften die Gegner der vom Bundesrat beantragten Erhöhung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m in ihrem Argument bestärkt werden, dass die Anpassung der Breite nur ein erster Schritt zur Erhöhung der Gewichte sei;
- Es würde kaum bei der heutigen Forderung bleiben: Italien und voraussichtlich auch andere Länder (das Problem ist z.B. mit Frankreich noch nicht gelöst) würden früher oder später noch höhere Gewichtstoleranzen oder andere Zugeständnisse (z.B. betreffend Nachtfahrverbot, Verwaltungsgebühren oder Transitkorridor) fordern;
- Der Bundesrat würde seine autonome Regelungskompetenz teilweise einbüßen, indem er aufgrund des Versprechens seine Rechtsetzungsbefugnis auf diesem Gebiet von Italien oder andern Ländern abhängig macht; eine allenfalls spätere Aenderung der Regelung - ohne die Einwilligung Italiens oder anderer Ländern - könnte als "culpa in contrahendo" angesehen werden. Wir denken an die Möglichkeit, dass der Bundesrat aus innerpolitischen Gründen die 5%-ige Toleranz wieder rückgängig machen müsste.

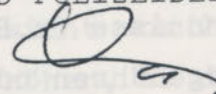
Diese negativen Konsequenzen bestärken uns in der eingangs zu dieser Ziffer dargelegten Ueberzeugung, dass in bilateralen Verhandlungen über Transportabkommen keine strassenverkehrsrechtlichen Konzessionen zu machen sind.

Ad 3.3 Verweigerung jeder Konzession

Wenn wir auch strassenverkehrsrechtliche Konzessionen für unmöglich halten, so wäre zu prüfen, ob aufgrund unserer guten Beziehungen zu Italien nicht auf anderem Gebiet u.U. Angebote gemacht werden könnten. Wir halten es für denkbar, dass z.B. bei Verhandlungen auf höherer Ebene im Sinne von Ziff. 3.1 die Einführung eines italienischen Diritto fisso in absolut spiegelbildlicher Höhe von der Schweiz nicht mehr als diskriminierend angesehen werden könnte.

Für den Fall eines "Lastwagen-Krieges" müssten die im Aussprachepapier des EFD angeführten Planungen in die Wege geleitet werden.

EIDGENOESSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT



Verteiler:

- Bundesrat über Bundeskanzlei
- Generalsekretariate aller Departemente
- Interdepartementale Arbeitsgruppe über GS/EFD