



Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG;
 Forderungen Italiens im Bereiche des Strassengüterverkehrs

Der Bundesrat hat heute Fragen der Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG diskutiert, insbesondere die Forderung Italiens im Bereich des Strassengüterverkehrs. Er verfügte dabei über einen Auf Grund des Antrags des EVED und EVD vom 10. November 1988 gegenüber Italien zur Diskussion stellt.

Entgegen einzelnen Interpretationen geht es dabei keineswegs um bereits beschlossene Massnahmen, sondern um die Prüfung italienischer Besuche des italienischen Aussenministers Andreotti diskutieren und erst nach dem Verhandlungsmandat seiner Delegation definieren.

Auf Grund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens und Auf Grund der Beratung wird

Der Bundesrat hält aber an der Gewichtslimite von 28 t fest, da eine Erhöhung weder mit den geographischen beschlossen: mit den technischen Gegebenheiten unseres Strassennetzes in Einklang zu bringen ist. Ausserdem ist sie auch nicht mit der Umweltpolitik der Schweiz vereinbar. Die Transportprobleme der Zukunft können mit anderen Massnahmen, so zum Beispiel mit einer Verbesserung des

Von der Erklärung des Bundesrates wird zustimmend Kenntnis genommen. In diesen Gesprächen stets vertreten und verteidigt hat.

Der Bundesrat hat zudem beschlossen, das am 13.6.1988 eingesetzte Leitorgan "EG-Transit", in dem fünf Departemente vertreten sind, mit sofortiger Wirkung aufzulösen.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	8	-
	X	EDI	3	-
	X	EJPD	3	-
	X	EMD	4	
	X	EFD	7	
X		EVD	10	-
X		EVED	12	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

3003 Bern, 10. November 1988

An den B u n d e s r a t

Der Bundesrat hat heute Fragen der Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG diskutiert, insbesondere die Forderung Italiens im Bereich des Strassengüterverkehrs. Er verfügte dabei über einen Bericht, in dem das Leitorgan "EG-Transit" mögliche Konzessionen gegenüber Italien zur Diskussion stellt.

Entgegen einzelnen Interpretationen geht es dabei keineswegs um bereits beschlossene Massnahmen, sondern um die Prüfung italienischer Forderungen. Der Bundesrat wird diese Fragen anlässlich des Besuches des italienischen Aussenministers Andreotti diskutieren und erst danach das Verhandlungsmandat seiner Delegation definieren.

Der Bundesrat hält aber an der Gewichtslimite von 28 t fest, da eine Erhöhung weder mit den geographischen noch mit den technischen Begebenheiten unseres Strassennetzes in Einklang zu bringen ist. Ausserdem ist sie auch nicht mit der Umweltpolitik der Schweiz zu vereinbaren. Die Transportprobleme der Zukunft können mit anderen Massnahmen, so zum Beispiel mit einer Verbesserung des Schienenangebotes, gemeistert werden. Dies ist auch die Haltung, die der Vorsteher des EVED, Bundesrat Ogi, bei seinen internen und internationalen Gesprächen stets vertreten und verteidigt hat.

Der Bundesrat hat zudem beschlossen, das am 13.6.1988 eingesetzte Leitorgan "EG-Transit", in dem fünf Departemente vertreten sind, mit sofortiger Wirkung aufzulösen.

den EG-Rat der Verkehrsminister Bericht erstattet und ihm empfohlen, die Eröffnung einer zweiten Verhandlungsphase mit der Schweiz (sowie Oesterreich und Jugoslawien) zu beschliessen. Das entsprechende Mandat dürfte am 8. Dezember 1988 verabschiedet werden. Die Verhandlungen sollen bis Ende 1989 abgeschlossen sein.

Die Schweiz und die EG sind gewillt, die anstehenden Verkehrs- und Transitprobleme gemeinsam zu lösen. Die Meinungsverschiedenheit besteht darin, dass die Schweiz der Auffassung ist, dass mit dem kombinierten Verkehr auch kurz- und mittelfristig die Transitprobleme gelöst werden können. Demgegenüber erachtet die EG-Kommission eine Verbesserung des Transits auch auf der Strasse als nötig. Dies z.B. in Form eines zeitlich befristeten und

- 2 -
3003 Bern, 10. November 1988An den B u n d e s r a t1.2 Position EGTransitprobleme zwischen der Schweiz und der EG;
Forderungen Italiens im Bereich des Strassengüterverkehrs1. Ausgangslage1.1 Verkehrsgespräche Schweiz-EG (Transit)

Gestützt auf das Mandat der Europäischen Gemeinschaft vom 7. Dezember 1987 und den Bundesratsbeschluss vom 31. Mai 1988 haben exploratorische Verkehrsgespräche Schweiz-EG stattgefunden. Die Gegenstände für die kommenden Verhandlungen wurden bezeichnet. Die EG-Kommission hat dem EG-Rat der Verkehrsminister Bericht erstattet und ihm empfohlen, die Eröffnung einer zweiten Verhandlungsphase mit der Schweiz (sowie Oesterreich und Jugoslawien) zu beschliessen. Das entsprechende Mandat dürfte am 8. Dezember 1988 verabschiedet werden. Die Verhandlungen sollen bis Ende 1989 abgeschlossen sein.

Die Schweiz und die EG sind gewillt, die anstehenden Verkehrs- und Transitprobleme gemeinsam zu lösen. Die Meinungsverschiedenheit besteht darin, dass die Schweiz der Auffassung ist, dass mit dem kombinierten Verkehr auch kurz- und mittelfristig die Transitprobleme gelöst werden können. Demgegenüber erachtet die EG-Kommission eine Verbesserung des Transits auch auf der Strasse als nötig. Dies z.B. in Form eines zeitlich befristeten und

quantitativ beschränkten Strassenkorridors für 40-Tonnen-Lastwagen, die besonderen Umweltauflagen zu entsprechen hätten. Beiderseits ist man sich einig, dass der Förderung des kombinierten Verkehrs und der Eisenbahnzusammenarbeit eine zentrale Rolle zukommt.

1.2 Position EG

Zur zweiten Verhandlungsphase, die anfangs 1989 beginnen sollte, hat sich die EG-Kommission u.a. wie folgt geäußert:

1.3 Position der Schweiz

Die Vollendung des Binnenmarktes erfordert eine dauerhafte Lösung des Transitproblems. Die Transithindernisse beeinträchtigen den innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr und die europäische Integration.

Anzustreben ist ein möglichst freier Transit auf den kürzesten Achsen, wobei Aspekte des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen sind. Für den Zugang zum EG-Markt für Transporteure aus Drittstaaten ist der Grundsatz der Reziprozität massgebend.

Kurz: Ein freier Binnenmarkt ohne freie Transit- und Transportwege ist nicht möglich.

Die EG-Kommission bezichtigt die Schweiz einer starren Haltung, mangelnder Solidarität, der Verfolgung einer unilateralen Politik und kommt zum Schluss, dass die Schweiz ihre Transitfunktion nicht wahrnimmt. Sie sieht den Eckstein der kommenden Verhandlungen in der Gewichtslimite von 28 Tonnen und hält einen 40-Tonnen-Strassenkorridor nach wie vor für unerlässlich. Die EG bezweifelt, dass das zunehmende Verkehrsaufkommen (70 Mio t in den nächsten 20 - 30 Jahren über Nordgrenze Italiens) vom kombinierten Verkehr bewältigt werden kann.

Sogenannte Reziprozitätsmassnahmen werden als Vergeltung nicht ausgeschlossen. So z.B. schweizerische Lastwagen im EG-Raum nur noch mit 28 statt wie bisher mit 40 Tonnen fahren zu lassen. Andeutungsweise lässt man bei der Kommission auch erkennen, dass man für schweizerische Begehren betreffend einer Vereinbarung über die Zivilluftfahrt gegebenenfalls weniger empfänglich wäre. Schliesslich empfiehlt die Kommission dem Rat auch, die Verhandlungen in den Kontext der gesamten Beziehungen zwischen der EG und dem betreffenden Drittland zu stellen.

1.3 Position der Schweiz

Ziel der Verhandlungen mit der EG ist es, generell einen guten Zugang zum EG-Binnenmarkt zu erhalten. Das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite darf daher unseren Zugang zum Binnenmarkt nicht verbauen. Somit muss das Ziel der Transit- und Verkehrsgespräche sein, die 28-Tonnen-Limite zu behaupten, ohne dafür einen zu hohen Preis zahlen zu müssen. Ohne z.B. dafür von der Liberalisierung im Luftverkehr ausgeschlossen zu sein.

Die Schweiz muss sich daher bemühen, gute, ebenbürtige Alternativen anzubieten. Dazu muss auf allen Ebenen und in allen Kontakten Verständnis für unsere Situation für das Geleistete sowie für die projektierten Alternativen beim Transitverkehr gewonnen werden. Sicher haben die verschiedenen Kontakte auf Ministerebene zu einem grösseren Verständnis geführt bei gewissen EG-Mitgliedstaaten. Daran ändern auch die jüngsten Verlautbarungen der EG-Minister in Luxemburg nichts. Diese Anstrengungen müssen aber noch verstärkt werden.

Gerade auch bilaterale Gespräche sind wichtig für dieses bessere Verständnis.

Einerseits muss darauf hingewirkt werden, dass unsere bisherigen beträchtlichen Anstrengungen für den kombinierten Verkehr gebührende Anerkennung finden (Ausbau der Gotthard- und Simplonstrecke, finanzielle Hilfe für Terminals in Busto Arsizio sowie für den Monte Olympino-Tunnel, Bahn 2000). Andererseits muss das künftige Angebot für den kombinierten Verkehr noch wesentlich verbessert werden. Hier geht es insbesondere um eine bald verfügbare Uebergangslösung, die einen raschen Schienentransport von Lastwagen mit 4 Metern Eckhöhe ermöglicht. Dazu müssen auch die Terminals an der Grenze ausgebaut werden.

Schliesslich muss festgestellt werden, dass der alpenquerende Güterverkehr trotz der 28-Tonnen-Begrenzung Jahr für Jahr mit zweistelligen Zuwachsraten anschwillt. Mit dieser Massnahme allein lässt sich der Strassengütertransport und die damit verbundene Umweltbelastung also nicht stabilisieren. Zu betonen ist dabei vor allem die beschränkten Ausbaumöglichkeiten unserer Nord-Süd-Autobahnen. Kapazitätsmässig sind wir an der Grenze. Der von der EG geforderte unbeschränkte 40-Tonnen-Korridor würde in Spitzenzeiten zu einem Verkehrszusammenbruch führen, was ja auch nicht im Interesse der EG-Transporteure sein kann.

2. Kontakte des EVED mit dem Ausland

Der Vorsteher EVED hatte in letzter Zeit mehrere Kontakte mit den Verkehrsministern von Staaten, die am Transitverkehr durch die Schweiz interessiert sind.

2.1 Gespräch Vorsteher EVED in Rom auf Einladung des Italienischen Verkehrsministers Santuz (4. August 1988)

Neben einer Orientierung über die NEAT und die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs standen die Probleme des

Schwerverkehrs auf der Strasse im Vordergrund. Das Ziel war es, die Haltung Italiens zur NEAT zu sondieren. Dazu wurde für die 28-t-Limite, für kombinierten Verkehr und die Verlängerung des Lastwagenmoratoriums plädiert. Nach langem Hin und Her (46 Demarchen) stimmten die Italiener der Fluglinie Lugano - Rom zu. Dieser für den Kanton Tessin wichtige Durchbruch bringt die Schweiz in einen gewissen Zugzwang, weil Italien eine Gegenleistung für diese Fluglinie erwartet.

Als Folge dieser Aussprache fanden auf Expertenebene am 23. September 1988 Gespräche mit einer italienischen Delegation in Lugano über die italienischen Forderungen im Bereiche des Strassenverkehrs statt. Die italienischen Vertreter beharrten dabei auf einer raschen bilateralen Erledigung und waren nicht bereit, eine Lösung der Probleme im Rahmen der EG abzuwarten.

2.2 Gespräch Vorsteher EVED in Den Haag auf Einladung der niederländischen Verkehrsministerin Smit-Kroes (8. September 1988)

Die Niederlande spielen bekanntlich eine bedeutende und bisher sehr harte Rolle innerhalb der EG-Transportminister. Ziel dieses Gesprächs war es deshalb, das Interesse der Niederlande für unsere Alternativen auf der Schiene zu wecken und deren harte Haltung der Schweiz gegenüber abzubauen. Erläutert wurden insbesondere die Vorstellungen der Schweiz betreffend die Abwicklung des Transitverkehrs (4 m-Huckepack-Korridor als Uebergangslösung bis zur NEAT).

Als Folge dieser Aussprache sollen in einer Arbeitsgruppe Niederlande/BRD/Schweiz und möglicherweise Italien im November besondere Probleme im Zusammenhang mit dem 4 m-Huckepack-Korridor abgeklärt werden (Bedürfnisse bezüg-

lich Verladestrecke, Transportdauer, Fahrplan, Tarife, Ausbau von Terminals usw.). Neuen Verkehrs, mindestens als Teillösung, gewinnt auch in den Nachbarländern immer mehr

2.3 Alpenländertreffen der Verkehrsminister von Oesterreich, Italien, der Bundesrepublik Deutschlands und der Schweiz in Interlaken (3./4. Oktober 1988, Traditionstreffen)

Ziel dieses Treffens war es, die punkto Transit sehr ähnlichen Vorstellungen von Oesterreich und der Schweiz (komb. Verkehr als Alternative zur Strasse) darzustellen. Dabei wurden die Anstrengungen der Schweiz für die Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs eingehend erläutert (NEAT, 4 m-Huckepack-Korridor). Dabei zeigte sich, dass der Druck zur Aufhebung der 28 t-Limite zugenommen hat. Um dies der Oeffentlichkeit zu zeigen, wurde eine Pressekonferenz mit allen Ministern veranstaltet.

2.4 Treffen mit Verkehrsministern einiger EG-Staaten und der Alpenländer in Athen auf Einladung der EG (14. Oktober 1988)

Ziel dieses Treffens war ein erster Kontakt mit dem EG-Präsidium. Der einladende griechische Verkehrsminister Petsos präsidiert zur Zeit nämlich den EG-Verkehrsministerrat. Aehnliche Treffen mit den jeweiligen Ratspräsidenten fanden schon früher in Brüssel, Bonn, Kopenhagen und Luxemburg statt. Auch bei diesem Anlass erläuterte der Vorsteher EVED die schweizerische Haltung zur Problematik des Transitverkehrs.

Ueber die Gespräche von Interlaken und Athen wurde der Bundesrat eingehend orientiert. Es wurde nicht verhandelt. Dem Vorsteher EVED ging es vielmehr darum, die Bemühungen zur Bewältigung des Transitverkehrs darzulegen und um Verständnis für die Haltung der Schweiz zu werben. Man sieht allgemein ein, dass der kommende EG-Tran-

sit unmöglich allein auf der Strasse bewältigt werden kann. Die Idee des kombinierten Verkehrs, mindestens als Teillösung, gewinnt auch in den Nachbarländern immer mehr an Boden. Vielerorts herrscht allerdings noch Skepsis. Es wird die Meinung vertreten, dass mit dem kombinierten Verkehr allein das Transitproblem nicht gelöst werden kann. Die Leistungen der Schweiz auf diesem Sektor werden zwar anerkannt, aber noch als ungenügend taxiert. Weitere intensive Aufklärungen über die besondere Situation unseres Landes ist daher dringend nötig und könnte zu erfolgreichen Verhandlungen mit der EG beitragen.

3.2 Italiens Forderungen

3. Die Probleme mit Italien im Strassengüterverkehr

3.1 Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Schweiz und Italien über den Motorfahrzeugverkehr und die Strassentransporte von 1957 wurde 1969 von Italien gekündigt. Der bilaterale Strassenverkehr beruht seither auf einem nicht explizit geregelten modus vivendi und auf multilateralen Vereinbarungen. Die aktuelle Situation präsentiert sich wie folgt:

Für die bilateralen Strassentransporte gibt es generell keine Einschränkungen. Für den Dreiländerverkehr erhält die Schweiz von Italien pro Jahr 5'400 Bewilligungen, z.B. für die Fahrt eines Camionneurs in Chiasso, der eine Maschine in Mailand holt und diese durch die Schweiz nach Konstanz transportiert. Abhängig von diesem Dreiländerverkehr sind vor allem Tessiner Transporteure.

Seit einiger Zeit strebt Italien ein neues Abkommen an. Dieser Druck ist auf den Bedarf nach vermehrten Gütertransporten zwischen Italien und der EG zurückzuführen.

Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe hat als Auslöser für italienische Begehren gegenüber der Schweiz gewirkt und diente als Vorwand für die Androhung von Gegenmassnahmen. Das italienische Strassentransportgewerbe verlangt in diesem Zusammenhang die Unterstellung schweizerischer Fahrzeuge unter den "diritto fisso" (Maximalansatz 12.000 Lire pro t Nutzlast für Transporte bis 100 km, 18.000 Lire für Transport über 100 km). Italien hat die Inkraftsetzung mit Rücksicht auf die aufgenommenen Verhandlungen ausgesetzt.

3.2 Italiens Forderungen

Italien erklärt sich bereit, auf die Einführung des diritto fisso und auf ein Verbot des Dreiländerverkehrs zu verzichten, sofern die Schweiz den italienischen Transporteuren gewisse Erleichterungen einräumt. Die Forderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a) Erhöhung der Toleranz für die Ueberschreitung der höchstzulässigen Masse und Gewichte von 2 auf 7 Prozent;
- b) Gewährung eines 40 t-Strassentransitkorridors durch die Schweiz (zu qualitativen und quantitativen Bedingungen, die die Schweiz selber bestimmen kann).

Diese Forderung wurde interessanterweise nur auf bilateralen, nie auf multilateraler Ebene gestellt. (Dies z.B. im Gegensatz zur BRD);

- c) Aufhebung bzw. Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes;
- d) Aufhebung der Verwaltungsgebühr von Fr. 20.-- für die Erteilung der Polizeibewilligung bei Ein- und Ausfahr-

- ten in die oder aus der Zollgrenzzone mit Fahrzeugen, die das schweizerische Höchstgewicht von 28 t überschreiten;
- e) ein Sonderkontingent für den Strassentransit von über 28 t schweren Tankfahrzeugen mit verderblichen flüssigen Lebensmitteln (insbesondere Milch);
- f) Ausdehnung der südlichen Grenzzone bis Autobahnausfahrt "Bellinzona-Süd" (Forderung Lugano, 23. September 1988).
- An der Expertensitzung vom 23. September 1988 in Lugano konnte keine Annäherung der Standpunkte gefunden werden. Italien war mit der strikten schweizerischen Haltung nicht einverstanden, wonach diese Forderungen erst im Rahmen der Verhandlungen mit der EG geprüft würden. Diese Verhandlungen werden voraussichtlich frühestens 1989 beendet sein. Sofern die Schweiz keine Zugeständnisse mache, werde - so die italienische Delegation weiter - das ablaufende Moratorium voraussichtlich nicht verlängert. Das würde bedeuten, dass auf schweizerischen Lastwagen der diritto fisso allenfalls erhoben würde und dass die Schweizer Transporteure bestimmt keinen Dreiländerverkehr nach und von Italien mehr ausführen könnten. Die Schweiz würde ihrerseits als Gegenmassnahme
- eine Eingangsgebühr gegenüber italienischen Fahrzeugen erheben (Massnahme bei Erhebung des diritto fisso);
- für italienische Fahrzeuge eine allgemeine Genehmigungspflicht, verbunden mit einer Kontingentierung, einführen (Massnahmen bei Unterbindung des Dreiländerverkehrs). Der Bundesrat hat in dieser Angelegenheit bereits prophylaktisch Beschluss gefasst, nämlich am 2.7.1986 betreffend Erhebung einer Eingangsgebühr und am 1.7.1987 betreffend allgemeine Genehmigungspflicht.

Das Leitorgan "EG-Transit" (eingesetzt mit BRB vom 13.6.1986) war ursprünglich der Auffassung, es wäre ver-

3.4 Beurteilung der Situation

Am Rande der Treffen in Interlaken und Athen wurde mit den Vertretern Italiens auch über die Forderungen im Strassenbereich gesprochen. Dabei zeigt sich, dass die Drohung betreffend Nichtverlängerung des bestehenden Moratoriums ernst zu nehmen ist. So war Italien im Oktober auch erst nach nochmaligem Nachhaken bereit, die Dreiländerbewilligungen bis Ende Jahr zu verlängern. Die erwähnten Gespräche haben klar gezeigt, dass Italien unbedingt in kürzester Frist mit der Schweiz gesondert über einige spezifische Erleichterungen auf der Strasse verhandeln will. Andere EG-Länder, insbesondere die BRD, scheinen nichts gegen solche Sonderverhandlungen und entsprechende bilaterale Vereinbarung einzuwenden zu haben. Zwecks Vermeidung eines "Lastwagenkriegs" mit Italien ist eine Geste unbedingt erforderlich. Die italienische Regierung benötigt offensichtlich einen gewissen Verhandlungserfolg, um unter dem bestehenden Druck des Transportgewerbes die Zeit bis zum Abschluss der Verhandlungen Schweiz-EG zu überbrücken. Ein Entgegenkommen dürfte vor allem auch zu einer positiveren Haltung Italiens gegenüber den Anliegen der Schweiz bei den bevorstehenden EG-Verhandlungen beitragen. Italien nahm bis jetzt innerhalb der EG-Minister, was Forderungen an die Schweiz betraf, eine mässige Rolle ein mit viel Verständnis für unsere Situation. So auch wieder beim letzten Ministertreffen in Luxemburg. Ein Zurückweisen würde die Position der Schweiz zusätzlich erschweren. Im übrigen sind Italiens Forderungen von beschränkter Bedeutung für die EG-Verhandlungen. Sie würden deshalb als Verhandlungsmunition nicht schwer wiegen. Die EG will einen generellen freien Transit durch die Schweiz. Die Forderungen Italiens an die Adresse der Schweiz interessiert sie kaum.

3.5 Grundsätzliches zum weiteren Vorgehen gegenüber Italien

Das Leitorgan "EG-Transit" (eingesetzt mit BRB vom 13.6.1988) war ursprünglich der Auffassung, es wäre ver-

Grundsätzlich bestehen zwei Möglichkeiten:
 handlungstaktisch besser, Italien nur im Rahmen der EG-Verhandlungen Zugeständnisse zu machen. Durch vorzeitige Preisgabe von Verhandlungsobjekten würde die Verhandlungsposition gegenüber der EG geschwächt. Auf italienischen Druck hin sind im übrigen bereits früher Zugeständnisse gemacht worden (z.B. Verbilligung der Huckepacktarife und Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr). Aufgrund der dargelegten Entwicklung der Lage ist das Leitorgan inzwischen zur Auffassung gelangt, dass zur Vermeidung eines Lastwagenkrieges gewisse Konzessionen an Italien unumgänglich seien. Ein Entgegenkommen sollte jedoch auf wenige Massnahmen beschränkt werden. Die Geste sollte einerseits von geringer verhandlungspolitischer Tragweite gegenüber der EG sein, andererseits aber Italien innenpolitisch einigen Nutzen bringen.

Die möglichen Konzessionen kommen grundsätzlich nicht nur Italien, sondern allen Ländern zugute.

Dem Entgegenkommen muss eine Gegenleistung Italiens gegenüberstehen. Neben der definitiven Garantie der Erhaltung des status quo stehen dabei die Liberalisierung des Dreiländerverkehrs und eine Unterstützung der italienischen Regierung für die Förderung des kombinierten Verkehrs im Transit durch die Schweiz im Vordergrund. Vor allem wird aber mit dem Entgegenkommen der Schweiz verhindert, dass Italien in der EG-Diskussion pointiert Stellung bezieht gegen die 28-Tonnen-Limite der Schweiz. Hauptziel dieser Zugeständnisse ist es, keine Opposition Italiens aufkommen zu lassen. In den EG-Minister-Tagungen braucht die Schweiz Fürsprecher für ihre Position. Das hat die jüngste Sitzung in Luxemburg klar gezeigt.

Die Erhaltung des status quo im Strassenverkehr wird dadurch gewährleistet und die internationale Zusammenarbeit zwecks Aufbau von Alternativen zum Strassen-

Grundsätzlich bestehen zwei Möglichkeiten:

- Möglichkeit 1:

Der Bundesrat lehnt ein Entgegenkommen ab. Italien wird unter Hinweis auf die bereits gewährten Zugeständnisse mitgeteilt, seine Forderungen würden erst im Rahmen der EG-Verhandlungen berücksichtigt. Wie dargelegt ist zu befürchten, dass ein solcher Entscheid einen "Lastwagenkrieg" mit dem damit verbundenen Chaos im Strassenverkehr auslösen könnte. Auch die von Italien im Moment nicht mehr vorgebrachte Frage des diritto fisso würde wieder aufs Tapet gebracht. Eine generelle Verhärtung der Beziehungen zu Italien wäre die Konsequenz.

Mit einer Abweisung der bilateralen Forderungen würde Italien zudem verärgert. Eine härtere Haltung Italiens der Schweiz gegenüber im Kreise der EG-Verkehrsminister wäre die Folge. Italiens Opposition gegen die 28-Tonnen-Limite hätte deshalb eine grosse Bedeutung, weil verkehrsmässig die Schweiz für Italien die "Pforte zu Europa" darstellt, der Transit durch die Schweiz somit die Lebensader ist für Italien.

Das haben die praktisch tagtäglichen Kontakte mit der Schweizer Botschaft in Rom gezeigt. Cadenazzo soll auf der Autobahn und nicht - wie heute - nur auf der Kantonalstrasse verkehren. Der Meinung Italiens in dieser Frage wird eine zentrale Rolle zukommen in Brüssel.

- Möglichkeit 2:

Der Bundesrat stimmt einer Geste gegenüber Italien zu. Die Erhaltung des status quo im Strassenverkehr wird dadurch gewährleistet und die internationale Zusammenarbeit zwecks Aufbau von Alternativen zum Strassentransit

sit gefördert. Italien würde eine verständnisvollere Haltung bei den EG-Transitgesprächen mit der Schweiz einnehmen. Konzessionen an Italien könnten aber die Verhandlungsposition gegenüber der EG leicht schwächen und in der schweizerischen Öffentlichkeit auf Kritik stossen. Einige, wenn auch für die EG nicht bedeutende, Zugeständnisse würden zu Beginn, statt am Ende der Verhandlungen gemacht.

3.6 Mögliche Konzessionen gegenüber Italien

Das Leitorgan "EG-Transit" hat vier mögliche Konzessionen für den Fall diskutiert, dass sich der Bundesrat für ein Entgegenkommen gegenüber Italien entscheiden sollte. Eine Gewichtung dieser Konzessionen unter Berücksichtigung verhandlungstaktischer, verkehrspolitischer und rechtlicher Aspekte ergibt, dass sie in nachfolgender Reihenfolge in allfällige Verhandlungen mit Italien einzubringen wären. Im Leitorgan bestehen Meinungsunterschiede bezüglich der Zweckmässigkeit dieser Reihenfolge.

3.6.1 Zufahrt zur Grenzzone im Raume Cadenazzo bei Bellinzona

Beurteilung: Die Verwaltungsgebühr ist das Entgelt für Forderung: Die Grenzzone bis nach Cadenazzo soll auf der Autobahn und nicht - wie heute - nur auf der Kantonsstrasse befahren werden dürfen. Dieses spezifisch italienische Begehren wurde als Nebenpunkt in die Verhandlungen eingebracht.

Beurteilung: Cadenazzo kann heute nur über die Kantonsstrasse erreicht werden, weil die Fahrzeuge vor dem Ceneri-Tunnel die Autobahn verlassen müssen und nicht die bereits ausserhalb der Grenzzone liegende Autobahnausfahrt "Bellinzona Süd" benützen dürfen. Die Benüt-

zung der Kantonsstrasse bietet dem Schwerverkehr vor allem im Winter Verkehrssicherheits-Probleme. Rückfragen haben ergeben, dass der Regierungsrat des Kantons Tessin diese Konzession wohlwollend prüfen würde. Dem Begehren kann grundsätzlich entsprochen werden. Die Gewährung dieser Konzession birgt die Gefahr von Anschlussbegehren für die Erweiterung der Grenzzone in andern Regionen in sich. Da tatsächlich vergleichbare Verhältnisse in andern Regionen bestehen (z.B. direkte Fahrt von Basel bis Frenkendorf, heute nicht möglich), könnten solche Anschlussbegehren nicht rechtlich, sondern nur politisch abgelehnt werden.

3.6.3 Gewichtstoleranz

Zuständig für den Entscheid ist gestützt auf Art. 80 Abs. 4 VRV das EJPD. Angesichts der politischen Tragweite sollte jedoch der Bundesrat den Grundsatzbe-schluss fällen. Es wurde geprüft und am 17.3.1986 abgelehnt.

3.6.2 Aufhebung der Sonderbewilligungsgebühr

Forderung: Auf die Gebühr von Fr. 20.-- für Transporte mit Uebergewicht in die bzw. aus der schweizerischen Grenzzone soll verzichtet werden.

Beurteilung: Die Verwaltungsgebühr ist das Entgelt für die Erteilung der Bewilligung und die verkehrspolizeiliche Kontrolle. Die Bewilligung enthält u.a. die Angabe des Abladeortes innerhalb der Grenzzone und dient der Durchsetzung der 28 t-Limite. Die Einnahmen aus der Gebühr (total 10 Mio Franken jährlich) werden zwischen Bund und Grenzkantonen geteilt, um damit den Kontrollaufwand der Kantone zu entschädigen. Die Aufhebung der Gebühr allein, d.h. die Abgabe von Gratisbewilligungen, würde finanzpolitischen Ueberlegungen widersprechen. Die Aufhebung des Bewilligungssystems (inkl. Gebühr) würde den Kantonen die Gewichtskontrolle etwas erschwe-

ren. Auf der andern Seite würde sie die Granzformalitäten vereinfachen, was ja sowohl integrationspolitisch wie verkehrspolitisch anzustreben ist. Eine Aenderung der praktischen Handhabung der Kontrollen würde sich aufdrängen. Der Bundesrat hat sich schon verschiedentlich mit dieser Konzession befasst und sie bisher in bilateralen Verhandlungen abgelehnt (am 8.4.1987 auch gegenüber Italien).

Zuständig für die Aufhebung des Bewilligungssystems wäre der Bundesrat (Aenderung der Art. 78 - 85 VRV).

3.6.3 Gewichtstoleranz

Forderung: Die bisherige Gewichtstoleranz soll von 2 % auf 5 % erhöht werden. Dieses Begehren Italiens hat der Bundesrat bereits geprüft und am 17.3.1986 abgelehnt.

Beurteilung: Eine 5 %-ige Gewichtstoleranz sollte grundsätzlich in Erwägung gezogen werden. Das Leitorgan "EG-Transit" möchte diese Massnahme in den Verhandlungskatalog als Gegenangebot zum verlangten 40 t-Strassenkorridor mit der EG aufnehmen. Es wurde daher darauf verzichtet, bei der kommenden VRV-Revision diese Regelung vorzusehen. Von EG-Seite aus wurde in den entsprechenden Gesprächen die Forderung nach einer Anhebung der Gewichtstoleranz bisher nicht erhoben.

Zuständig ist der Bundesrat (Aenderung von Art. 67 Abs. 7 VRV).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass jede der erwähnten Konzessionen an Italien mehr oder weniger negative Auswirkungen hat. Das EVED ist der Auffassung, dass alle vier Massnahmen mit gutem Willen vertretbar sind. Die Erhaltung guter Beziehungen mit Italien ist ohne

Schweizer Behörden.

gewisse Opfer nicht möglich. Ein starres Festhalten an bestehenden Regelungen könnte verheerende Auswirkungen haben, könnte sich negativ auswirken für die EG-Schweiz Verhandlungen i.S. Transit.

Bezüglich aller dargelegten Konzessionen ist darauf hinzuweisen, dass strassenrechtliche Bestimmungen sowohl nach den internationalen Uebereinkommen über den Strassenverkehr als auch nach den innerstaatlichen Verfassungsgrundsätzen auf In- und Ausländer rechtsgleich und nicht diskriminierend anzuwenden sind. Aus der Rechtsnatur der Strassenverkehrsvorschriften folgt, dass allfällige Konzessionen gegenüber Italien auf die Verkehrsteilnehmer aller Staaten anwendbar sind. Diese hätten allerdings nur provisorischen Charakter und würden von den Ergebnissen der Verhandlungen mit der EG abgelöst.

Es sei ferner wiederholt, dass jede schweizerische Konzession ein Entgegenkommen Italiens voraussetzt.

Bei allfälligen Verhandlungen können schliesslich bestehende organisatorische Probleme bei der Zollabfertigung an der schweizerisch-italienischen Grenze diskutiert werden.

3.6.4 Transitfahrten mit italienischen 40 t-Tankfahrzeugen

Forderung: Eine Anzahl Sonderbewilligungen zum Transit von 40 t-Tankwagen mit flüssigen Lebensmitteln (vor allem Milch) soll erteilt werden. Die italienische Seite liess erkennen, dass sie mit strengen Bedingungen bei der Gewährung solcher Bedingungen einverstanden wäre.

Dieser Transit käme nur in absoluten Ausnahme- und Härtefällen in Frage - mit Genehmigungspflicht durch die Schweizer Behörden.

Beurteilung: Tankfahrzeuge können an sich unabhängig von Eckhöhe und Gewicht problemlos den Bahnverlad benutzen. Das heutige Fahrplanangebot entspricht jedoch offenbar nicht den Bedürfnissen der Transporteure. Angestrebt wird eine Uebergangslösung von 2 - 3 Jahren (bis zu einer Angebotsverbesserung). Die Gewährung dieser Konzession könnte präjudizierende Wirkung auf den von der EG geforderten Strassentransitkorridor haben.

Sonderbewilligungen dürften daher nur in Härtefällen gewährt werden, wobei der Gesuchsteller nachzuweisen hätte, warum eine Bahnbenützung nicht in Frage kommt. Die Kriterien für Härtefälle müssten restriktiv gestaltet werden. Rechtsgrundlage für die Konzession bildet eine extensive Interpretation von Art. 9 Abs. 8 SGV.

Diese Massnahme mag auf den ersten Blick als "Einbruch in die 28-Tonnen-Limite" erscheinen. Dies trifft aber nicht zu. Denn faktisch und in der praktischen Anwendung wird kaum je ein italienischer Milchlastwagen die Bedingungen des "Härtefalles" erfüllen. Somit ist es ein Zugeständnis, das der italienischen Regierung innenpolitisch hilft, für den Transit durch die Alpen kaum Auswirkungen haben wird.

Dieser Forderung soll nur im aller äussersten Fall stattgegeben werden. Wenn also die Verhandlungen ohne dieses Zugeständnis scheitern würden.

Entscheiden müsste jedenfalls der Bundesrat, der auch die einschränkenden Bedingungen (z.B. Festlegung der Anzahl Bewilligungen pro Jahr, Festlegung der Transportgüter, Begrenzung der Tankwagen auf strikte 40 t) fixieren müsste. Als Bewilligungsbehörde käme das BAP in Frage.

4. Verhandlungsmandat

In Beantwortung eines Schreibens des BAV vom 18. Oktober 1988 hat Herr Danese, Generaldirektor "motorizzazione civile", am 24. Oktober 1988 mitgeteilt, dass das am 31. Oktober 1988 ablaufende Moratorium im Hinblick auf die in Aussicht gestellte Prüfung der italienischen Begehren durch den Bundesrat bis zum 31. Dezember 1988 verlängert werde.

Sollte der Bundesrat beschliessen, einzelne italienische Forderungen zu erfüllen, so hätte eine schweizerische Delegation unter der Leitung von Herrn Botschafter Arioli, Delegierter für Handelsverträge, Bundesamt für Aussenwirtschaft, unverzüglich mit den zuständigen italienischen Stellen entsprechende Verhandlungen aufzunehmen.

Entwurf Beschlusses-
dispositiv

5. Ergebnis der Aemterkonsultation

Zum Mitbericht an:

- Die eingehende Diskussion des vorliegenden Antrages an den Bundesrat im Leitorgan "EG-Transit", in welchem alle direkt interessierten Aemter vertreten sind, ist als "Kleines Mitberichtsverfahren" zu betrachten. Ueber das grundsätzliche Vorgehen besteht ein Konsens. In den meisten Punkten konnte Einigung erzielt werden.

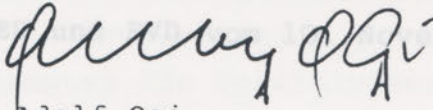
Protokollausgangspunkt:
- Bundeskanzlei
- RDA
- EDI
- BJPD
- EFD
- BVD
- BVED (12 Expl.)

- 19 -


6. Antrag

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT


Adolf Ogi

EIDGENOESSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTS-
DEPARTEMENT


Jean-Pascal Delamuraz

Beilage:

Entwurf Beschlusses-
dispositiv

Zum Mitbericht an:

- EDI
- EJPD
- EFD
- EDA
- EMD

Protokollauszug an:

- Bundeskanzlei
- EDA
- EDI
- EJPD
- EFD
- EVD
- EVED (12 Expl.)

- Aufhebung der Sonderbewilligungsgebühr für Transporte mit
Ubergewicht in bzw. aus der schweiz. Grenzzone

- Erhöhung der Gewichtstoleranz von 2 auf 5 %

- Transpofahrten mit italienischen 40 t-Tankfahrzeugen mit
flüssigen Lebensmitteln.

- 2 -

4. Die schweizerische Delegation setzt sich wie folgt zusammen:

Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG; Delaerverträge,
Forderungen Italiens im Bereiche des Strassengüterverkehrs

Stellvertreter des Delegationsleiters

1 Vertreter des Bundesamtes für Verkehr

Aufgrund des Antrags des EVED und EVD vom 10. November 1988

1 Vertreter des Bundesamtes für Polizeiwesen

1 Vertreter des BDA

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

1 Vertreter der schweizerischen Botschaft in Rom

(für die Verhandlungen in Italien).

beschlossen:

5. Das Verhandlungsergebnis wird dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

1. Vom Antrag des EVED und EVD und den darin dargestellten möglichen Konzessionen gegenüber Italien wird Kenntnis genommen.
2. Im Hinblick auf das am 31. Dezember 1988 ablaufende Moratorium wird eine schweizerische Delegation beauftragt, mit den zuständigen italienischen Behörden unverzüglich Verhandlungen über die definitive Beibehaltung des status quo im Strassengüterverkehr und über eine Liberalisierung des Dreiländerverkehrs aufzunehmen.
3. In die Verhandlungen mit Italien können schweizerischerseits nachfolgende Konzessionen ins Auge gefasst werden:
 - Zufahrt zur Grenzzone im Raume Cadenazzo bei Bellinzona
 - Aufhebung der Sonderbewilligungsgebühr für Transporte mit Uebergewicht in bzw. aus der schweiz. Grenzzone
 - Erhöhung der Gewichtstoleranz von 2 auf 5 %
 - Transitfahrten mit italienischen 40 t-Tankfahrzeugen mit flüssigen Lebensmitteln.

- 2 -

- Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG:
4. Die schweizerische Delegation setzt sich wie folgt zusammen:

HH. Botschafter S. Arioli, Delegierter für Handelsverträge,
Bundesamt für Aussenwirtschaft, Delegationsleiter

Dele G. Chappuis, Bundesamt für Verkehr,
Stellvertreter des Delegationsleiters

- 1 Vertreter des Bundesamtes für Verkehr
1 Vertreter der Eidg. Zollverwaltung
1 Vertreter des Bundesamtes für Polizeiwesen
1 Vertreter des EDA
(für die Verhandlungen in der Schweiz) bzw.
1 Vertreter der schweizerischen Botschaft in Rom
(für die Verhandlungen in Italien).

5. Das Verhandlungsergebnis ist dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

In Strassengüterverkehr will Italien seinen Verzicht auf die Unterstellung schweiz. Fahrzeuge unter den "diritto fisso" und auf ein Verbot des Dreiländerverkehrs davon abhängig machen, dass die Schweiz den italienischen Transporteuren gewisse Erleichterungen einräumt.

Zwecks Vermeidung eines "Lastwagenkrieges" ist eine schweizerische Geste unbedingt erforderlich. Den in Frage kommenden Konzessionen muss ein Entgegenkommen Italiens gegenüberstehen.

In Hinblick auf das am 31. Dezember 1988 ablaufende italienische Moratorium soll eine schweizerische Delegation unverzüglich mit den zuständigen italienischen Behörden Verhandlungen aufnehmen.

Texte français au verso

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 EIDGENOESSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Probleme de transit entre la Suisse et les CE;

**Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG;
 Forderungen Italiens im Bereich des Strassengüterverkehrs**

Uebersicht

Die zweite Verhandlungsphase auf dem Gebiete des Verkehrs zwischen der Schweiz und der EG wird 1989 stattfinden. Im Zentrum dürfte das Transitproblem stehen. Während die Schweiz der Auffassung ist, es könne mit dem kombinierten Verkehr auch kurz- und mittelfristig gelöst werden, erachtet die EG eine Verbesserung des Transits auf der Strasse für notwendig.

Der Vorsteher EVED hat in mehreren Kontakten mit Verkehrsministern von Staaten, die am Transit durch die Schweiz interessiert sind, die schweizerischen Bemühungen zur Bewältigung dieses Verkehrs dargelegt.

Im Strassengüterverkehr will Italien seinen Verzicht auf die Unterstellung schweiz. Fahrzeuge unter den "diritto fisso" und auf ein Verbot des Dreiländerverkehrs davon abhängig machen, dass die Schweiz den italienischen Transporteuren gewisse Erleichterungen einräumt.

Pour éviter une "guerre des camions", il faut absolument que
 Zwecks Vermeidung eines "Lastwagenkrieges" ist eine schweizerische Geste unbedingt erforderlich. Den in Frage kommenden Konzessionen muss ein Entgegenkommen Italiens gegenüberstehen.

Étant donné que le moratoire se termine le 31 décembre 1988,

Im Hinblick auf das am 31. Dezember 1988 ablaufende italienische Moratorium soll eine schweizerische Delegation unverzüglich mit den zuständigen italienischen Behörden Verhandlungen aufnehmen.

Texte français au verso

Deutscher Text siehe Rückseite

EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES

**Problèmes de transit entre la Suisse et les CE;
 exigences de l'Italie en matière de transport des
 marchandises par la route**

Paris, le 11 novembre 1988

Für die DL-Sitzung
 vom 14. NOV. 1988

Au Conseil fédéral

Résumé

La deuxième phase des négociations relatives aux transports entre la Suisse et les CE aura lieu en 1989. L'accent sera mis sur le problème du transit. Alors que la Suisse estime qu'elle peut le résoudre à court et à moyen terme à l'aide du trafic combiné, les CE sont d'avis que l'amélioration du transit doit se faire par la route.

Lors de plusieurs contacts, le chef du DFTCE a présenté aux ministres des transports des Etats intéressés au transit à travers la Suisse les efforts que notre pays entreprend pour faire face à ce trafic.

Dans le transport routier des marchandises, l'Italie ne renoncera à assujettir les véhicules suisses au "diritto fisso" et à interdire le trafic triangulaire que si la Suisse consent certains allègements aux transporteurs italiens.

Pour éviter une "guerre des camions", il faut absolument que la Suisse fasse un geste. Mais l'Italie doit offrir une contrepartie en échange des concessions envisagées par notre pays.

Etant donné que le moratoire se termine le 31 décembre 1988, une délégation suisse doit ouvrir immédiatement des négociations avec les autorités italiennes compétentes.

Deutscher Text siehe Rückseite



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

Berne, le 11 novembre 1988

Für die BR.-Sitzung
 vom 14. NOV. 1988

Au Conseil fédéral

Transitprobleme zwischen der Schweiz und der EG;
 Forderungen Italiens im Bereich des Strassengüterverkehrs

C o - r a p p o r t

à la proposition du DFTCE et du DFEP du 10.11.1988

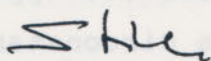
Confirmant la position qu'il a adoptée dans son co-rapport du 12 octobre 1988 (sur une Note de discussion du DFTCE du 7 octobre) et dans le cadre des travaux du "Leitorgan EG-Transit", le Département des finances est opposé à des concessions à l'Italie dans les circonstances actuelles. Les raisons en sont les suivantes:

1. La Suisse a déjà fait un geste non négligeable en accordant un rabais pour le trafic combiné. Elle collabore par ailleurs au financement de diverses infrastructures en Italie.
2. En matière de transit, la priorité doit être donnée aux négociations avec la Communauté européenne (CE), lesquelles vont s'ouvrir incessamment. Or, trois des concessions envisagées (marge de tolérance, émoluments administratifs, transport de denrées alimentaires liquides) devraient être faites à l'ensemble des pays étrangers, à la CE en particulier. Ces trois mesures figurent parmi les rares choses que la Suisse pourrait offrir dans le domaine routier à la CE (promotion du trafic combiné non comprise).

Sans en exagérer l'importance, ces mesures constituent des cartes qu'il faut conserver en vue de la négociation avec Bruxelles. On comprend dès lors que certains pays de la CE ne verraient pas d'inconvénients à ce que ces concessions soient faites dès maintenant pour résoudre le contentieux bilatéral avec l'Italie. La Suisse serait tout simplement privée d'un atout qu'elle ne pourrait plus jouer une deuxième fois.

3. Nous proposons de saisir l'occasion de la prochaine visite de M. Andreotti, ministre des Affaires étrangères, pour expliquer aux autorités italiennes que les deux parties doivent rechercher dans le cadre multilatéral de la négociation avec la CE des solutions à des problèmes qui concernent aussi plusieurs pays européens. Des mesures de rétorsion de Rome ne seraient pas compatibles avec la négociation précitée.

DEPARTEMENT FEDERAL DES FINANCES



Stich

3003 Bern, 11. November 1988

auswirkt. Zudem umfassen die EG-Verhandlungen ein umfangreicherer Paket als das heute in Diskussion stehende.

Bruxelles. On comprend dès lors que certains pays de la CE

3. Bilaterale Verhandlungen könnten ein gewisses Wohlwollen Italiens innerhalb der EG auslösen, was die Hauptverhandlungen etwas erleichtern würde.

privé au d' tout au' elle ne pourr' plus

4. Ein grosser Teil der Stellungnahme des EDA betrifft redaktionelle Aenderungen am Bericht. Der Bericht an den Bundesrat ist verfasst und liegt auf dem Tisch; wir können ihn nicht zurücknehmen. Wir bitten deshalb um Verständnis, wenn wir darauf nicht eintreten.

Hingegen sind wir mit den EDA-Anträgen zum Beschlussesdispositiv einverstanden.

à la République de la Confédération suisse
au Département des E.D. (Eidgenössisches Departement des Eidgenössischen Finanzdepartement und des Eidgenössischen Departement des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement)
à l'adresse: E.D. (Eidgenössisches Departement des Eidgenössischen Finanzdepartement und des Eidgenössischen Departement des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement)
CH-3003 Bern, Suisse

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

Begründung:

1. Ein Methodenstreit, ob den Verhandlungen mit der EG oder jenen mit Italien der Vorrang zu geben sei, ist heute nicht entscheidbar. Italien hat das Memorandum noch einmal verlängert. Eine Vertagung auf die kommenden Verhandlungen mit der EG könnte jedoch einen Lastwagnis mit schwer abzuharrenden Folgen nach sich ziehen.

2. Die möglichen Konzessionen an Italien betreffen unseres Erachtens die Verhandlungen mit der EG nicht. Italien befindet sich im EG-Raum in einer besonderen geographischen Lage, die sich vor allem im Verkehrs-

Pro
o
z.V.
X