

38596 / EU XX. GP

Kopie
Pal.
12.12.97

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 2. Dezember 1997 (08.12)
(OR. f)

12956/97

RESTREINT

RESTREINT

TRANS 179
AER 61
AELE 44

AUFZEICHNUNG

des Generalsekretariats des Rates

für den Rat

Nr. Vordok.: 5824/95 TRANS 39 AER 13 AELE 14 + COR 1
12426/97 TRANS 166 AER 59 AELE 39 (*)

Betr.: Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz in den
Bereichen Straßenverkehr und Luftverkehr

I. EINLEITUNG

EINGEGANGEN am

17. Dez. 1997

1. Der Rat (Verkehr) hat auf seiner Tagung vom 11. März 1997 die Kommission aufgefordert, die Verhandlungen unter Einhaltung des vorliegenden Verhandlungsmandats fortzusetzen (1).
2. Auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 5. November 1997 hat der Vertreter der Kommission mitgeteilt, daß das zuständige Kommissionsmitglied, Herr Kinnock, davon abrate, in den nächsten Tagen eine außerordentliche Tagung des Rates abzuhalten, da sich die Schweizer Unterhändler in den wichtigsten zur Verhandlung stehenden Punkten nicht flexibel genug gezeigt hätten; dies gelte insbesondere für ihre Forderung, eine einseitige nichtsteuerliche Schutzklausel vorzusehen (2).

RESTREINT

- (*) Die auf der Tagung des AStV am 28. November 1997 an Dokument 12426/97 vorgenommenen Änderungen finden sich in **Fettdruck** auf den Seiten 4 und 10.
- (1) Auf den Tagungen des Rates (Verkehr) im Juni und im Oktober ist dieses Dossier nicht behandelt worden.
 - (2) Die Ergebnisse der technischen Prüfung des schweizerischen Angebots durch die Gruppe werden in Anlage I dargelegt.

12956/97
DG D II

gt/LS/pc

D
1

RESTREINT

Der Präsident des Ausschusses der Ständigen Vertreter hat sich der Stellungnahme der Kommission angeschlossen und die Gruppe aufgefordert, ihre Beratungen mit dem Ziel fortzusetzen, das Dossier auf die Tagesordnung für die Tagung des Rates (Verkehr) vom 10./11. Dezember 1997 zu setzen.

Alle Delegationen, die sich zu Wort meldeten, unterstützten den vom Präsidenten und von der Kommission empfohlenen Ansatz. Einige Delegationen erinnerten zudem daran, daß es auch in anderen, nicht zum Verkehr gehörenden Bereichen noch offene Fragen gebe und der Grundsatz beachtet werden müsse, daß die Verhandlungen global zu führen seien.

3. Auf seiner Tagung vom 14. November 1997 hat der Ausschuß der Ständigen Vertreter einen Gedankenaustausch über den derzeitigen Stand der Verhandlungen im Verkehrsbereich geführt, um hiermit einen Beitrag zu den Erörterungen auf der Tagung des Rates (Allgemeine Angelegenheiten) vom 24. November 1997 zu leisten.

Die Delegationen präzisierten hierbei ihre Standpunkte. Außerdem wichen ihre Ansichten von der Stellungnahme der Kommission in folgenden Punkten ab, die in den Erläuterungen zur Sache betreffend die gesamten Verhandlungen erwähnt werden (dieser von der Kommission übermittelte Text ist als Anlage II beigefügt):

- Entwurf eines Verkehrsabkommens in der Arbeitsunterlage TRANS/94/62 (dieser Entwurf sollte in der Gruppe eingehend erörtert werden);
- Steuerregelung (über die noch keine Einigung besteht);
- Möglichkeit, über bilaterale nichtsteuerliche Schutzklauseln zu verhandeln;
- Internalisierung externer Kosten bei der Besteuerung des Straßenverkehrs in der Schweiz und in der Gemeinschaft (es wurde daran erinnert, daß der Vorschlag für eine Richtlinie über die Eurovignette nur einstimmig angenommen werden kann);
- Notwendigkeit, in den einzelnen Verhandlungsbereichen bei Abschluß der Verhandlungen Zugeständnisse zu machen.

RESTREINT

RESTREINT

Der Vertreter der Kommission teilte dem Ausschuß mit, daß sich die Kommissionsdienststellen bemühen würden, vor der nächsten Tagung des Rates (Verkehr) eine Übersicht über den Stand der Verhandlungen vorzulegen; hierum hatten mehrere Delegationen nachgesucht.

4. Die Kommission hat dem Ausschuß der Ständigen Vertreter auf seiner Tagung vom **19. November 1997** die jüngsten Kontakte zwischen der Schweiz, der Kommission und dem Vorsitz berichtet. Der Vertreter der Kommission hat außerdem ein zweites Schreiben von Herrn Leuenberger an das Mitglied der Kommission, Herrn Kinnock, übermittelt, das den Entwurf eines Textes über Schutzklauseln und Maßnahmen für Krisensituationen enthält.

Der Ausschuß stimmte bei dieser Gelegenheit mit der Kommission überein, daß die Bedingungen für eine Fortsetzung der Verhandlungen gegeben sind.

- 5 Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) hat auf seiner Tagung vom **24. November 1997** während des Mittagessens dieses Thema angesprochen. Hierbei hat der Rat erneut seinen politischen Willen bekräftigt, die Verhandlungen zum Abschluß zu bringen, zugleich jedoch festgestellt, daß in mehreren Dossiers und insbesondere beim Verkehr noch wichtige Fragen offen blieben. Der Rat hat den Ausschuß der Ständigen Vertreter beauftragt, sich erneut mit dem Dossier zu befassen, um Lösungen zu finden, die einen raschen Abschluß der Verhandlungen ermöglichen könnten.

In diesem Zusammenhang hat der Rat an die Schweiz appelliert, zur Erreichung dieses Ziels eine gewisse Flexibilität zu zeigen.

Auf der genannten Tagung hat der Vorsitz einen Bericht über die in den einzelnen Verhandlungsbereichen noch offenen Fragen vorgelegt. (1)

(1) Dok. 12579/97 AELE 40.

RESTREINT

RESTREINT

6. Der Ausschuß der Ständigen Vertreter hat auf seiner Tagung am 28. November 1997 einen Bericht der Kommission zur Entwicklung des schweizerischen Angebots gehört. Der Vertreter der Kommission hat dabei erklärt, daß dieses Angebot eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Angebot vom Mai und einen Schritt in die richtige Richtung darstelle, obschon diese Verbesserung es nicht rechtfertige, die Schlußphase der Verhandlungen zu eröffnen.

Der schweizerische Standpunkt sei nunmehr wie folgt:

- Steuerabgaben: Die schweizerischen Forderungen hätten sich hinsichtlich der Abgaben für die Zeit 2001-2005 um nahezu 20 % und hinsichtlich der Abgaben für die Zeit ab 2005 um über 20 % verringert, wobei die schweizerische Seite erklärt habe, daß sie noch weiter nachgeben könnte;
- Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t: Für den Zeitraum 2001-2005 wäre die Schweiz bereit, auf eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen ohne Ladung einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden;
- nichtsteuerliche Schutzklausel: Die Schweiz wäre bereit, die Anwendung dieser Schutzklausel auf Fälle höherer Gewalt einzuschränken;
- zusätzliche Besteuerung des alpenquerenden Verkehrs: Die Schweiz wäre bereit, die Grundsätze der Richtlinie 93/89/EWG zu akzeptieren. Somit würden bei den besonders kostspieligen Infrastrukturen der vier hauptsächlichen Alpenquerverbindungen Mautgebühren eingeführt;
- Nachfahrverbot: Die Schweiz wäre bereit, ein Zentralbüro für die Vergabe von Ausnahmegenehmigungen einzurichten;
- Kontingente für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 t: Hinsichtlich des Besteuerungssystems gebe es hier auf seiten der Schweiz einen gewissen Spielraum;
- Beihilfen für Unternehmen mit Sitz in bestimmten Kantonen: Die Schweiz wäre bereit, diese Frage im Text des Abkommens zu klären, falls erforderlich im Wege einer einseitigen Erklärung.

Der Vertreter der Kommission erklärte, daß er die schweizerische Seite um schriftliche Bestätigung dieses Angebots ersuchen würde. Diese Bestätigung müßte ziemlich rasch erfolgen. Die Kommission könnte dann dem Rat auf dessen Tagung am 10./11. Dezember 1997 den Verhandlungsstandpunkt der Gemeinschaft zu dem schweizerischen Angebot darlegen.

RESTREINT

RESTREINT

Zum Abschluß der Tagung ersuchte der Präsident des Ausschusses der Ständigen Vertreter die Kommission,

- ihre Verhandlungen mit der Schweiz insbesondere unter Berücksichtigung der Beratungen und Bemerkungen der Gruppe fortzusetzen und
- dem Rat auf seiner nächsten Tagung (Verkehr) ein Dokument mit einer Evaluierung des Verhandlungsstands und des Standpunkts der Kommission einschließlich einer Übersicht vorzulegen und den Ministern eindeutige Empfehlungen an die Hand zu geben, auf deren Grundlage sie dann Schlußfolgerungen festlegen können, die spürbare Fortschritte oder sogar einen Abschluß der Verkehrsverhandlungen ermöglichen.

II. STAND DER BERATUNGEN

Die Gruppe hat sich in ihren Sitzungen vom 11. und 19. November 1997 mit folgenden Fragen befaßt:

A. Schutzklauseln

1. Die Gruppe prüfte in ihrer Sitzung vom 11. November 1997 ein Schreiben des schweizerischen Bundesrates für Verkehr, Herrn Leuenberger, an den Präsidenten des Rates, Herrn Poos, in dem das von der schweizerischen Seite in Betracht gezogene System der Schutzmaßnahmen erläutert wird ⁽¹⁾.

RESTREINT

(1) Dieses Schreiben vom 7. November 1997 ist in Anlage III enthalten.

RESTREINT

2. Die Delegationen stellten fest, daß die in dem Schreiben enthaltenen Erläuterungen bedeuten, daß sich die Schweiz die Möglichkeit einer Kontingentierung des Transitverkehrs durch ihr Hoheitsgebiet auf Dauer vorbehalten möchte, um die Erreichung des von der Schweiz angestrebten Ziels (nämlich die Zahl der Lastkraftwagen im alpenquerenden Binnen- sowie Import- und Exportverkehr unter einer Schwelle von etwa 650.000 Lastkraftwagen jährlich zu halten) sicherzustellen.
3. Diese Klausel wurde als unannehmbar betrachtet, und die Delegationen, die sich der Kommission anschlossen, bestätigten ihre in der letzten Sitzung geäußerte Auffassung, daß ein Eintritt in die Schlußphase der Verhandlungen zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht wäre.
4. Die Gruppe prüfte in ihrer Sitzung vom 19. November 1997 ein zweites Schreiben, das Herr Leuenberger an Kommissionsmitglied Kinnock gerichtet hatte und das den Entwurf eines Textes für Schutzmaßnahmen (Artikel 48 des Abkommensentwurfs) und Maßnahmen für Krisensituationen (neuer Artikel 48 a) enthält ⁽¹⁾.
5. Die Delegationen wie auch die Kommission vertraten die Auffassung, daß dieser Textvorschlag insofern eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem in dem ersten Schreiben enthaltenen Vorschlag darstelle, als die schweizerische Seite von ihrer Forderung Abstand nehme, eine einseitige nichtsteuerliche Schutzklausel in dem Abkommen vorzusehen.
6. Die Delegationen betonten, daß eine Änderung des von der schweizerischen Seite vorgeschlagenen Wortlauts der Artikel 48 und 48 a notwendig sei, um die Begriffe schwerwiegende Verzerrungen des Verkehrsaufkommens (Artikel 48) und höhere Gewalt (Artikel 48 a) zu präzisieren, und wiesen nachdrücklich darauf hin, daß die Standpunkte der Gemeinschaft und der Schweiz auch in bestimmten anderen wichtigen Fragen (siehe Abschnitt B) weiterhin auseinandergingen.

RESTREINT

(1) Dieses Schreiben vom 18. November 1997 ist in Anlage IV enthalten.

RESTREINT

7. Im übrigen erinnerten die Delegationen daran, daß die in Artikel 47 (Steuerklausel) enthaltenen Grundsätze im Gegensatz zur Auffassung der schweizerischen Seite noch nicht als gesichert zu betrachten seien und daß die Annahme der Schutzklauseln weiterhin von einer Lösung der wichtigsten noch nicht geklärten Punkte des Abkommensentwurfs abhängen.

Insbesondere die französische Delegation beantragte, daß die Schutzklauseln in Anspruch genommen werden können, wenn ein Nachtfahrverbot und/oder eine auf einer übermäßigen Differenzierung der Fahrzeuge nach EURO-Kategorien beruhende Besteuerung eine Verlagerung des Nachtverkehrs oder des umweltbelastenderen Verkehrs auf die Alpenpässe der Nachbarländer zur Folge hätten.

B. Sonstige wichtige Fragen, die noch offen sind

1. Höhe der steuerlichen Belastung, gewogenes Mittel und Staffelung der auf die verschiedenen EURO-Kategorien anwendbaren Steuerbeträge

Die Kommission wies darauf hin, daß die schweizerische Seite einen Verhandlungsspielraum von weit mehr als 10 % in bezug auf den Betrag von 410 sfr haben dürfte, und vertrat die Auffassung, daß die Staffelung nach den EURO-Kategorien 20 % nicht übersteigen sollte. So könnte eine größere Spanne ab 2005 zu stärkeren Verkehrsverlagerungen bei den umweltschädlichsten Lastkraftwagen führen. Im übrigen wies die Kommission darauf hin, daß es im Interesse der Gemeinschaft sei, ein gewogenes Mittel vorzusehen.

Die Delegationen erinnerten daran, daß der von der schweizerischen Seite in Betracht gezogene Höchstbetrag von 410 sfr nach wie vor zu hoch sei (auch bei einer Reduzierung um 10 %), obgleich er gegenüber dem im Mai vorgeschlagenen Betrag von 460 sfr bereits herabgesetzt worden sei.

Mehrere Delegationen äußerten Bedenken hinsichtlich der Methode des gewogenen Mittels.

RESTREINT

RESTREINT

Die niederländische Delegation ersuchte die Kommission, der schweizerischen Seite gegenüber zu bestätigen, daß das höchstzulässige Gesamtgewicht von 40 t ab 2005 als Grundlage für die Berechnung der steuerlichen Belastung dienen wird, auch wenn das zulässige Gesamtgewicht des betreffenden Fahrzeugs 40 t übersteigt.

Die italienische Delegation beantragte, daß die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, im schweizerischen Steuersystem auf das tatsächliche Gewicht Bezug zu nehmen.

Die griechische und die spanische Delegation schlugen vor, die Möglichkeit einer spezifischen Steuerregelung zu sondieren, die für Lastkraftwagen ohne Ladung günstiger ist.

2. Zusatzabgabe für den alpenquerenden Transitverkehr

Die italienische Delegation, die von der deutschen und der griechischen Delegation unterstützt wurde, lehnt die Einführung einer solchen Abgabe ab, da sie ihres Erachtens den in der Richtlinie 93/89/EWG enthaltenen Grundsätzen (insbesondere dem Grundsatz, daß die Straßenbenutzungsgebühren die Kosten für Bau und Unterhalt der Straßen nicht übersteigen dürften) zuwiderlaufe und die Schweiz sich an diese Grundsätze zu halten habe.

Im übrigen erinnerte die italienische Delegation daran, daß diese Abgabe, die sie auf jeden Fall ablehne, insofern diskriminierend sei, als die jeweiligen Beträge nicht für alle Alpenpässe gelten würden, sondern nur für die von den Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft benutzten Pässe.

3. Kontingente für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 t für den Zeitraum 1999-2004

Die Delegationen vertraten die Auffassung, daß die von der schweizerischen Seite angebotenen Kontingente zu niedrig und die geforderten Abgaben zu hoch seien. Im übrigen erinnerten sie an das Ersuchen der Gemeinschaft, daß die unter das Mandat fallenden Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 t unmittelbar Zugang erhalten.

RESTREINT

RESTREINT

Die finnische Delegation unterstrich die Notwendigkeit einer innergemeinschaftlichen Einigung über die Kriterien für die Aufteilung dieser Kontingente unter den Mitgliedstaaten.

Die französische Delegation beantragte im übrigen eine Steuerbefreiung für die Jahre 1999 und 2000 für den gemeinschaftlichen Verkehr in den Grenzgebieten der Schweiz bis zu 50 km hinter der Grenze.

4. Geplante Regelung für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t bis zum Jahre 2005

Die Delegationen äußerten Bedenken in bezug auf die Besteuerung der Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t bis zum Jahre 2005.

Die italienische Delegation, die von mehreren Delegationen unterstützt wurde, legte einen allgemeinen Vorbehalt zu diesem Punkt ein, da die von der schweizerischen Seite in Aussicht genommene Besteuerungsregelung für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t vorsieht, daß für diese ab 2001 mehr als das Zehnfache der derzeitigen Gebühr zu zahlen ist.

Die betreffenden Delegationen beantragten, daß die derzeitigen Straßenbenutzungsgebühren für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t während des Übergangszeitraums beibehalten werden.

Die niederländische Delegation, die von mehreren Delegationen unterstützt wurde, schlug vor, daß für den Fall, daß die schweizerische Seite die Beibehaltung der oben genannten Regelung ablehnt, für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t in Betracht gezogen werden sollte, gegebenenfalls eine Steuer auf der Grundlage der für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 34 t geltenden Besteuerung, z.B. 25 % dieser Abgaben im Jahre 2001, 50 % im Jahre 2003, etc., schrittweise einzuführen.

5. Nachtfahrverbot

Mehrere Delegationen erinnerten daran, daß dieser Punkt unter das Mandat falle und daß weiter über ihn zu verhandeln sei.

RESTREINT

RESTREINT

6. Von der schweizerischen Seite geplante Beihilfen für Unternehmen in bestimmten Kantonen der Schweiz als Ausgleich für den aufgrund der neuen Besteuerung entstehenden Schaden

Mehrere Delegationen lehnen es ab, daß in das Abkommen ein Text über die Legitimisierung dieser Beihilfen eingefügt wird, da ihrer Ansicht nach diese Beihilfen den Gemeinschaftsvorschriften zuwiderlaufen, und sie schlugen vor, diese Beihilfen im Text des Abkommens ausdrücklich zu untersagen.

7. Schweizerisches Ersuchen betreffend die Rechte der "großen" und "kleinen" Kabotage im Straßenverkehr

Auf Antrag des Vorsitzes erklärte die Kommission, daß das Zugeständnis der "großen" Kabotage an die Schweiz im Rahmen eines Gesamtkompromisses annehmbar sein dürfte. Sie bestätigte ferner, daß die "kleine" Kabotage auch künftig nicht Gegenstand der Verhandlungen sein werde.

Mehrere Delegationen erinnerten daran, daß diese Rechte nicht unter das Mandat fallen und daß sie deren Gewährung ablehnten.

8. Schweizerisches Ersuchen betreffend die fünfte und siebte Freiheit im Luftverkehr

Auf Antrag des Vorsitzes erklärte die Kommission, daß dieser Antrag im Rahmen eines Gesamtkompromisses annehmbar wäre.

Mehrere Delegationen erinnerten daran, daß diese Freiheiten nicht unter das Mandat fielen und daß sie deren Gewährung ablehnten.

Die britische Delegation ersuchte die Kommission, einen für den Bereich des Luftverkehrs aktualisierten Abkommensentwurf vorzulegen, da der letzte Entwurf vom 18. April 1997 stamme.

RESTREINT

RESTREINT

C. Sonstige Bemerkungen der Delegationen

Die Delegationen nahmen wie folgt Stellung:

1. Die italienische Delegation vertrat die Auffassung, daß das schweizerische Angebot keinen zusätzlichen Nutzen erbringe und daher zu überlegen wäre, welche Konsequenzen es hätte, wenn kein Abkommen geschlossen würde, und welche Maßnahmen in einem solchen Fall zu treffen seien.
2. Die griechische Delegation vertrat die Auffassung, daß die in dem Abkommen enthaltene Bezugnahme auf die Treibstoffsteuer (Artikel 38 Absatz 2 des Abkommensentwurfs) unangemessen sei.
3. Mehrere Delegationen betonten, daß die Erörterungen nicht in erster Linie auf die schweizerischen Forderungen, sondern vielmehr auf die Ergebnisse, die der Rat bei diesen Verhandlungen erzielen möchte, abstellen sollten.
4. Mehrere Delegationen betonten, daß zunächst eine Lösung für das Dossier "Eurovignette" gefunden werden sollte, die eine Vergleichbarkeit der Abgaben in der Alpenregion ermöglichen würde, wodurch Verkehrsverlagerungen vermieden werden könnten.

RESTREINT

RESTREINT

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 3. November 1997 (06.11)
(OR. f)

ANLAGE I

11868/97
REV 1
RESTREINT

TRANS 152
AER 53
AELE 34

AUFZEICHNUNG

des Vorsitzes

für die Delegationen

Betr.: Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz in den
Bereichen Straßenverkehr und Luftverkehr

I. EINLEITUNG

1. Der Ausschuß der Ständigen Vertreter hat in seiner im engeren Rahmen abgehaltenen Sitzung am 22. Oktober 1997 einen Bericht der Kommission über die letzten Entwicklungen in den Verkehrsverhandlungen mit der Schweiz gehört. Dabei wurden folgende Dokumente verteilt, die in der Anlage enthalten sind:
 - a) Schreiben von Herrn Koller an Herrn Van den Broek über die Gesamtverhandlungen
 - b) Schweizerisches Non-paper mit Bestandteilen eines Angebots im Verkehrsbereich
 - c) Schreiben von Herrn Friedli an Herrn Erdmenger (deutscher Text mit englischer Zusammenfassung), in dem das schweizerische Angebot präzisiert wird.

RESTREINT

12956/97
DG D II

gt/LS/pc

D
12

RESTREINT

2. Am Ende der Sitzung verwies der Präsident des Ausschusses der Ständigen Vertreter das Dossier an den im Rahmen des Mandats eingesetzten besonderen Ausschuß (als der sich faktisch die Arbeitsgruppe konstituiert), damit dieser das Angebot technisch prüfen kann; zugleich ersuchte er die Kommission, den Handlungsspielraum der schweizerischen Seite zu erkunden, damit auf der Tagung des AStV am 31. Oktober 1997 eine politische Bewertung des Angebots erfolgen kann.
3. Die Ergebnisse der Sitzung der Gruppe vom 30. Oktober 1997 werden nachstehend dargelegt.

II. BERATUNGEN DER GRUPPE

Vorbemerkung

Im Zusammenhang mit dem Schreiben von Herrn Koller an Herrn Van den Broek vertraten die Delegationen die Auffassung, daß kein politisches Signal ausgesandt werden dürfe, das zu der Schlußfolgerung verleite, als seien die Verhandlungen mit der Schweiz in allen Bereichen mit Ausnahme des Verkehrsbereichs in ihre Schlußphase eingetreten, so daß die gesamten Verhandlungen abgeschlossen werden könnten, sobald das Verkehrskapitel erledigt sei.

1. Um zu einer Gesamteinschätzung des schweizerischen Angebots - das keinerlei offiziellen Charakter hat - zu gelangen, stellten die Delegationen der Kommission die folgenden allgemeinen Fragen:
 - a) Welchen zusätzlichen Vorteil brächte ein neues Abkommen in Anbetracht der Absicht der Schweiz, den Transitverkehr zu begrenzen und für Lastkraftwagen mit 28 t Gesamtgewicht eine Besteuerung einzuführen?
 - b) Welche Situation ergäbe sich ab dem Jahr 2005, wenn kein neues Abkommen geschlossen würde?
 - c) Wie groß ist der Handlungsspielraum der schweizerischen Seite? Reicht er aus, um den Eintritt in die Schlußphase der Verhandlungen zu rechtfertigen?

RESTREINT

RESTREINT

- d) Inwieweit kann man in Anbetracht der Tatsache, daß erst im Dezember in der Schweiz die endgültige politische Entscheidung in der Frage der Besteuerung getroffen wird, sicher sein, daß die schweizerische Regierung an ihrem jetzigen Standpunkt festhalten wird?
2. Zu den einzelnen Bestandteilen des schweizerischen Angebots brachten die Delegationen die folgenden Bemerkungen vor:

Besteuerung

- a) Die Höhe der Steuern ist, auch wenn sie unter dem schweizerischen Angebot vom Mai liegt, noch immer nicht annehmbar.
- b) Würden bei Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 34 t die im Rahmen des Transits und der Quote fälligen Gebühren (250 sfr + 200 sfr) für den Zeitraum 2001-2004 kumuliert, so wäre ein Betrag zu zahlen, der den für die Schlußphase vorgesehenen Betrag überstiege (Zulassung der Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 40 t ab 2005: 410 sfr), was nicht hingenommen werden kann.
- c) Einige Delegationen erklärten, zunächst müsse eine Einigung über die Besteuerung des Straßenverkehrs in der Gemeinschaft (Eurovignette) erzielt werden, die sodann die Grundlage für das Gegenangebot der Gemeinschaft bei den Verhandlungen mit der Schweiz bilden würde.

Nach Ansicht dieser Delegationen könnte man, wenn zuvor eine Lösung für das Dossier "Eurovignette" gefunden würde, zu vergleichbaren Abgaben in der Alpenregion gelangen, damit künftig Verkehrsverlagerungen vermieden würden.

- d) Eine auf der Differenzierung nach EURO-Kategorien beruhende Besteuerung verschafft zwar im Augenblick der Gemeinschaft einen Vorteil, doch würde mittelfristig auch die Schweiz daraus ihren Nutzen ziehen. Diese differenzierte Besteuerung würde nämlich dazu führen, daß die die Umwelt am meisten belastenden Lastkraftwagen durch die benachbarten Mitgliedstaaten umgeleitet würden, wenn die Abgabendifferenz zwischen den EURO-Kategorien einen bestimmten Betrag überstiege.

RESTREINT

- e) Eine Delegation betonte, daß im Rahmen der Maut- und Benutzungsgebühren in der Gemeinschaft und in der Schweiz nur Infrastruktur- und keine zusätzlichen externen Kosten angelastet werden dürften.

Kontingente

Der Umfang der für die Übergangsphase des Abkommens (bis 2004) vorgesehenen Kontingente ist weiterhin unzureichend und würde nicht zur Eindämmung der derzeitigen Verkehrsverlagerungen beitragen. Im übrigen sprachen sich mehrere Delegationen dafür aus, in einer innergemeinschaftlichen Vereinbarung die Kriterien für die Aufteilung dieser Kontingente unter den Mitgliedstaaten festzulegen.

Nachfahrverbot

An dem Nachfahrverbot wird beim jetzigen Stand festgehalten, was gegenüber dem schweizerischen Angebot vom Mai einen Rückschritt darstellt. Dieses Verbot könnte Verkehrsverlagerungen zur Folge haben.

Einseitige Schutzklauseln

- a) Einseitige steuerliche Schutzklauseln sind nur für die Schweiz vorgesehen. Eine Schutzklausel für die Gemeinschaft wäre ebenfalls erforderlich, damit die Gemeinschaft, wenn die Schweiz im Bereich des Eisenbahnverkehrs ein unzureichendes Angebot unterbreitet, entsprechende Maßnahmen treffen kann. Im übrigen sind in der einseitigen schweizerischen Klausel die zeitliche Befristung und die Begrenzung der Abgabe geändert worden.
- b) Die Möglichkeit für die Schweiz, nichtsteuerliche Schutzklauseln anzuwenden, die die Einführung von Kontingenten ermöglichen, ist abgelehnt worden.

RESTREINT

RESTREINT

3. Die Delegationen äußerten ferner Vorbehalte im Zusammenhang mit Fragen, die in dem schweizerischen Angebot nicht behandelt werden; dabei handelt es sich insbesondere um folgendes:
- a) Anwendung der neuen Besteuerung von Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 28 t während der Übergangsphase (diese Lastkraftwagen werden zur Zeit nicht besteuert). Mehrere Delegationen verlangten, daß diese Lastkraftwagen bis zum Jahr 2005 (Ende der Geltungsdauer des derzeitigen Transitabkommens) oder sogar so lange, bis geeignete Eisenbahninfrastrukturen geschaffen sind, von dieser Besteuerung ausgenommen würden.
 - b) Absicht der Schweiz, bestimmte Wirtschaftstätigkeiten in einigen Kantonen zu subventionieren, die unter den nachteiligen Auswirkungen der Straßenbenutzungsgebühren zu leiden haben
 - c) Schweizerische Forderung nach dem Kabotagerecht im Straßenverkehr
 - d) Schweizerische Forderung nach der fünften und der siebten Freiheit im Luftverkehr
 - e) Die von der Schweiz vorgesehene Abgabe auf den alpenquerenden Verkehr als **solche** diskriminiert die Verkehrsunternehmer der Gemeinschaft, da insbesondere **im Rahmen dieser Abgabe andere Kosten als die Kosten für die in Anspruch genommenen Infrastrukturen angelastet werden sollen und diese Abgabe nicht in einheitlicher Weise im gesamten Alpengebiet angewandt wird und außerdem so gestaffelt ist, daß lediglich die Benutzung der in dem Abkommen aufgeführten vier Alpenpässe, die vor allem von den Verkehrsunternehmern der Gemeinschaft befahren werden, mit einer Abgabe belastet wird.**
 - f) Bei den im Rahmen des Abkommens von der Schweiz vorgenommenen Subventionen im Bereich des Eisenbahnverkehrs müßte der Besitzstand der Gemeinschaft in bezug auf staatliche Beihilfen gewahrt werden.
4. Die Delegationen sind, da das schweizerische Angebot in ihren Augen unzureichend und unvollständig ist, der Auffassung, daß der Eintritt in die Schlußphase der Verhandlungen zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht wäre.

RESTREINT

RESTREINT

III. BERATUNGEN DES AUSSCHUSSES DER STÄNDIGEN VERTRETER

1. Der AStV erörterte auf seiner Tagung am 31. Oktober 1997 den jetzigen Stand der Verhandlungen insbesondere anhand der in Abschnitt II dargelegten Gesichtspunkte sowie mündlicher Informationen der Kommission.
 2. Am Ende der Tagung ersuchte der Präsident des AStV die Kommission, für die nächste Sitzung der Gruppe eine ausführliche Gesamtanalyse des schweizerischen Angebots sowie einen Verhandlungsvorschlag, der den Überlegungen der Gruppe Rechnung trägt, vorzulegen.
-

RESTREINT

RESTREINT



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Berne, le 10 octobre 1997

Négociations sectorielles Suisse-CE

Monsieur le Commissaire,

Sur la base de la présente offre suisse en matière de transports terrestres et compte tenu des progrès faits par les négociateurs suisses et communautaires depuis près de deux ans, le Conseil fédéral considère que la conclusion des négociations dans les sept domaines est maintenant à portée de main.

Le Conseil fédéral est d'avis que les Parties disposent de tous les éléments nécessaires pour donner l'impulsion indispensable au règlement des dernières questions en suspens.

En matière de transports terrestres, le Conseil fédéral reste décidé à réaliser, en coordination avec l'UE, une politique de transit alpin qui respecte les particularités alpines, notamment en matière environnementale, qui offre une alternative ferroviaire économiquement attractive et qui permette de prélever des redevances tenant compte de la situation tant des pays alpins que des pays non-alpins.

Son Excellence
Hans van den Broek
Membre de la Commission
des Communautés européennes

Bruxelles

RESTREINT

RESTREINT

- 2 -

Ainsi, l'actuel trafic de contournement par l'espace alpin des pays voisins devrait se réduire rapidement après l'entrée en vigueur de l'accord. Cependant, la construction et le financement d'infrastructures ferroviaires importantes par la Suisse n'est réalisable que s'il est certain que cette infrastructure ferroviaire sera effectivement utilisée le moment venu.

Pour atteindre le but d'une politique de transports coordonnée entre la Suisse et l'UE, le Conseil fédéral a révisé les paramètres centraux de son offre pour proposer, dans le respect du principe de la non-discrimination, les éléments suivants dont la concrétisation sera faite très prochainement dans le cadre de la négociation en cours:

- une fiscalité routière qui se situe à un niveau qui, d'après l'évolution de la négociation jusqu'à ce jour, devrait être acceptable de part et d'autre, étant entendu que le montant (moyenne pondérée) exprimé en Francs suisses sera celui applicable à partir de 2005;
- un service ferroviaire transalpin qui, pour être attractif aussi rapidement que possible pourrait être soutenu par des subventions pour une durée limitée, dans la mesure où les coûts d'exploitation ne sont pas couverts;
- des contingents pour des véhicules de 40 tonnes: dès l'entrée en vigueur de l'accord, contre paiement d'un prix forfaitaire, dès 2001 puis 2003, contre paiement de la fiscalité applicable à partir de 2005;
- pour tenir compte d'évolutions imprévues et imprévisibles, certains moyens de correction doivent être prévus tels que des clauses de sauvegarde efficaces fiscale et non-fiscale, un système d'observation des flux de trafic et une clause de rendez-vous pour procéder à d'éventuelles modifications de l'accord.

Cette offre en matière de transports terrestres est la contribution suisse pour parvenir rapidement à un accord général et final sur l'ensemble des sept accords en négociation, c'est-à-dire notamment

- un accord sur le transport aérien comprenant la 5ème et la 7ème liberté;
- un accord réalisant par étapes non-automatiques la libre circulation des personnes conformément à l'acquis communautaire. Il est entendu que, pendant la transition, les Parties peuvent - unilatéralement - prendre les mesures appropriées en cas d'afflux extraordinaire. Les mesures en question ne peuvent pas être cumulées. Une fois la libre circulation des personnes établie, les Parties peuvent convenir des mesures nécessaires en cas de difficultés sérieuses d'ordre économique ou social;

RESTREINT

RESTREINT

- une participation pleine et entière (sans droit de vote) dans des comités de la CE, notamment dans les domaines recherche, transport aérien (concurrence), transports terrestres, assurances sociales et reconnaissance des diplômes;
- un mécanisme prévoyant la mise en vigueur simultanée des accords et permettant à chaque Partie de déclencher unilatéralement de mesures de rééquilibrage appropriées en cas de difficultés majeures dans l'application d'un ou de plusieurs accords.

D'autre part, le Conseil fédéral considère nécessaire de maintenir la dynamique des relations Suisse-UE en établissant un engagement d'ouvrir, dans un délai déterminé, des négociations complémentaires dans des domaines d'intérêt commun.

Les projets d'accords étant pratiquement rédigés pour tous les secteurs, les divergences techniques largement aplanies, le Conseil fédéral considère que la présente proposition devrait, d'ici les semaines à venir, ouvrir la voie à l'achèvement des négociations dans les sept domaines.

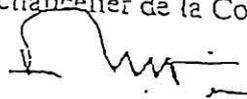
Veillez agréer, Monsieur le Commissaire, les assurances de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE:

Le président de la Confédération



Le chancelier de la Confédération



RESTREINT

RESTREINT

NON PAPER SUISSE

Les éléments de cette offre constituent un ensemble. Elle ne vaut que si et à partir du moment où un conseil de transport extraordinaire est convoqué et elle doit permettre la conclusion de l'ensemble des négociations en cours.

Fiscalité routière 2005 (introduction générale de 40t)

- fiscalité différenciée, basée sur la classification Euro, la différence d'une catégorie à l'autre ne dépassant pas x %.
- valeur fiscale moyenne pondérée (weighted average charge): 410 francs
- plafond maximal pour la charge fiscale frappant la classe la plus polluante (maximum level for the highest charge applying to the "dirtiest" vehicle category): 480 francs.
- Avant 2005, les valeurs fiscales devront être déterminées en fonction de la structure de la flotte, la valeur fiscale moyenne pondérée de 410 francs étant maintenue:
base de calcul pour la structure de la flotte: "le trafic lourd circulant en Suisse",
• les valeurs fiscales en francs seront adaptées à l'évolution de l'inflation à partir du 1.1.2005

Une adaptation extraordinaire à l'inflation pourra avoir lieu au 1.1.2005 si, durant la période allant de l'entrée en vigueur de l'accord à la fin de 2004, la moyenne des taux d'inflation annuels dépasse un seuil de 2%. L'adaptation ne porte que sur la partie qui dépasse le seuil de 2%.

Fiscalité routière 2001 (introduction générale de 34t)

- valeur fiscale moyenne pondérée pour 2001: 250 francs.
- plafond maximal pour la charge fiscale frappant la classe la plus polluante (maximum level for the highest charge applying to the "dirtiest" vehicle category): 280 francs.

RESTREINT

RESTREINT

Offre ferroviaire

- La Suisse construira les infrastructures et prendra les mesures nécessaires à la mise en place d'une offre ferroviaire compétitive par rapport à la route. Elle adaptera les capacités en fonction de l'évolution de la demande.
- Dans ce sens, outre la réalisation de la NLFA et du programme Rail 2000, elle est prête à mettre en service une offre d'autoroute roulante optimale en termes de capacité, prix - notamment conformément à la clause "prix ferroviaires non compétitifs" - et de qualité, ainsi qu'à définir un programme de promotion du transport combiné non accompagné.
- Elle demande que ses projets d'infrastructures soient intégrés dans le réseau ferroviaire européen, en particulier en ce qui concerne les accès à la NLFA au nord et au sud.

Contingent pour véhicules de 40t (jusqu'au 31.12.2004)

- la Suisse est prête à accorder à l'UE un contingent pour véhicules de 40t dès l'entrée en vigueur de l'accord.
- un tel contingent sera mixte (valable pour une course simple de transit ou une course bilatérale aller/retour)
- le contingent suivant est prévu:

CH: 1999/2000: 70'000 p.a.
2001/2002: 140'000 p.a.
2003/2004: 210'000 p.a.

La Suisse fera preuve de flexibilité, en particulier pour les contingents dès 2001, si les résultats de négociation en matière de fiscalité et de clause de sauvegarde correspondent aux objectifs suisses.

- Le montant à payer pour une autorisation devrait être de

1999/2000: - prix forfaitaire de 100 francs pour une course bilatérale aller/retour.

- prix forfaitaire de 200 francs pour une course de transit

2001-2004: - prix calculé selon le régime fiscal 2005

- le contingent pourrait être remis à la Commission européenne qui le répartira entre ses Etats membres.