

55

dodis.ch/48103

*Bericht der schweizerischen Delegation zur Aushandlung eines
Übereinkommens zur Liberalisierung des grenzüberschreitenden
Omnibusverkehrs¹*

BERICHT ÜBER DIE ZWEITE VERHANDLUNGSSITZUNG² VOM 6./7. DEZEMBER 1976
IN BERN

Auszug

Bern, 13. April 1977

1 Delegationen

An der diplomatischen Konferenz, die unter dem Vorsitz des Chefs des Integrationsbüros³ am 6./7.12.76 in Bern stattfand, nahm die Schweiz mit einer Delegation teil, die von Herrn Pierre R. Jordanis, Chef des Dienstes für internationale Organisationen des EAV, geleitet wurde und der die Herren Gérard Chappuis (EAV) und Dr. André v. Graffenried (Mission) angehörten. Die EG trat (erstmals in einer Verkehrsverhandlung) als Block auf; ihr Verhandlungsleiter war Dir. Francesco Ventrella von der EG-Kommission. Ferner nahmen teil die übrigen der Gemeinschaft nicht angehörenden CEMT-Staaten Finnland, Griechenland, Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien und die Türkei, letztere vorderhand als Beobachter. Ebenfalls als Beobachter war der Generalsekretär der CEMT, Herr Georges Billet, anwesend.

2 Allgemeineindruck

Nachdem die anlässlich der ersten Runde aufgetretenen institutionellen Probleme tiefgreifende Spannungen und eine eigentliche Missstimmung haben aufkommen lassen, ist es anlässlich der zweiten Runde gelungen, eine kollegiale Atmosphäre zu schaffen, die Probleme zu versachlichen und die Gemeinschaft zu einer nachgiebigeren Haltung zu bewegen. In verkehrstechnischer Hinsicht konnten die offenen Fragen formuliert und teilweise gelöst werden. Dennoch wird die unterschiedliche verkehrspolitische Interessenlage, die zwischen der zentraleuropäischen Staaten einerseits, den peripheren andererseits besteht, einem baldigen Vertragsabschluss nicht förderlich sein.

1. *Bericht (Kopie)*: CH-BAR#E7113A#1989/193#376* (777.502). Unterzeichnet von F. Blankart und P. R. Jordanis. Kopie u. a. an P. Graber, A. Weitnauer, E. Brugger, P. R. Jolles, C. Sommaruga, F. Blankart, Ch. Faessler, B. Hediger, W. Ritschard, die Politische Direktion und die Völkerrechtsdirektion des Politischen Departements, die Oberzolldirektion des Finanz- und Zolldepartements, die Direktion des Amtes für Verkehr des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, die schweizerische Mission bei den Europäischen Gemeinschaften in Brüssel, die schweizerischen Delegationen bei der OECD in Paris und bei der EFTA in Genf, die ständige Vertretung beim Europarat in Strassburg sowie an die schweizerischen Botschaften in Ankara, Athen, Belgrad, Brüssel, Den Haag, Dublin, Helsinki, Köln, Kopenhagen, London, Lissabon, Luxemburg, Madrid, Oslo, Paris, Rom, Stockholm und Wien.

2. *Fussnote im Originaltext*: Der Bericht über die erste Verhandlungssitzung vom 11.3.76 findet sich im Bundesratsantrag EPD/EVED vom 22.11.76, S. 5–7. Vgl. das BR-Prot. Nr. 2141 vom 29. November 1976, dodis.ch/48109.

3. F. Blankart.



Die Tatsache, dass die Präsidentschaft der Schweiz zukommt, birgt in taktischer Hinsicht offensichtliche Vorteile, bedingt indessen auch einen erheblichen administrativen Aufwand, z. B. in Bezug auf die Formulierung und Übersetzung der zahlreichen Grundlagendokumente. Die Erfahrungen, die wir in dieser Hinsicht z. Z. machen, bestätigt die Begründetheit unserer Absicht, derartige Verhandlungen in Zukunft unter Inanspruchnahme der CEMT-Infrastruktur durchzuführen.

3 Verkehrstechnische Probleme

31 Pro memoria

Die Verhandlungen betreffen die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs mit Omnibussen, d. h. die vertraglich zu regelnde, gegenseitige Zusicherung, dass Personen durch gewerbmässig, jedoch nicht regelmässig betriebene Autobus- und Autocarunternehmen im internationalen Verkehr konzessions- und bewilligungsfrei befördert werden können. Es geht somit um eine, wenn auch geringfügige Herstellung der *Dienstleistungsfreiheit* im Sinne des Römer Vertrages auf dem Gebiet der Personenbeförderung auf der Strasse.

[...]⁴

4 Institutionelle und integrationspolitische Probleme

41 Pro memoria

Institutionell und integrationspolitisch geht es aus schweizerischer Sicht darum, entgegen den ursprünglichen Absichten der Gemeinschaft ein Abkommen auszuhandeln, das *multilateral* ist und damit gleichzeitig die diesbezüglichen Verkehrsprobleme unter den betroffenen Drittstaaten direkt, statt durch Vermittlung der EWG regelt, was letzteres der Gemeinschaft ein politisch nicht begründbares Übergewicht im Vertragsganzen gäbe⁵. Ferner wünscht die Schweiz, dass die Verwaltung des Abkommens durch die *CEMT*⁶ wahrgenommen wird, um zu vermeiden, dass zu diesem Behufe eigens kostspielige ad hoc-Infrastrukturen aufgebaut werden müssen. Vor allem aber würde der Abschluss eines solchen Abkommens ausserhalb der CEMT der Substanzentleerung dieser flexibel und pragmatisch arbeitenden internationalen Organisation Vorschub leisten, was wir entschieden ablehnen, dies nicht nicht zuletzt deshalb, weil wir in einer multilateralen Institution im Verein mit andern Drittstaaten (sofern diese entscheidungsfähig sind) gegenüber der Gemeinschaft im Prinzip stärker sind, als wenn wir ihr alleine gegenüberstünden. Konsequenz zu Ende gedacht hätte diese Konzeption indessen zur Folge, dass die Gemeinschaft als solche der CEMT beitreten und sich nach Massgabe ihrer internen Legiferierung ihren Mitgliedstaaten substituieren müsste. Da dies politisch nicht zu bewerkstelligen und nach Ansicht des Amtes für Verkehr auch nicht wünschbar ist, gilt es, eine Lösung zu finden, das Abkommen ad hoc in den Rahmen der CEMT einzubauen.

4. Für das vollständige Dokument vgl. dodis.ch/48103.

5. Vgl. dazu die Notiz von F. Blankart vom 17. September 1976, dodis.ch/48108 und die Notiz von F. Blankart an P. R. Jordanis vom 21. Juli 1978, dodis.ch/48111.

6. Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz vgl. das Schreiben von C. Caillat an F. Blankart vom 14. Juni 1978, dodis.ch/48114.

Falls die Schweiz mit ihren Vorstellungen durchdringt, würde erstmals das Modell der «grossen Freihandelszone», mit der Gemeinschaft als Vertragspartner, unter der Schirmherrschaft der CEMT, d. h. der «OECD der Verkehrspolitik», verwirklicht. Dies würde gelingen, weil die Schweiz im Gegensatz zum handelspolitischen Bereich im Verkehrssektor auf Grund ihrer geographischen Lage über eine dominierende Stellung verfügt, die ihr ermöglicht, das institutionelle Modell massgeblich zu bestimmen⁷.

Zudem wäre es das erste Mal, dass die Schweiz mit der EG als solcher einen Sektor des Dienstleistungsverkehrs vertraglich liberalisiert. Nachdem wir mit der Gemeinschaft die Liberalisierung des industriellen Warenverkehrs durch Freihandelsabkommen⁸ erreicht und die Liberalisierung der Niederlassung im Versicherungssektor an die Hand genommen haben, soll hier somit die Herstellung einer weiteren der vier Freiheiten des Römer Vertrages, auf einem ausgewählten Sektor des Personenverkehrs, auf Grundlage der Gegenseitigkeit auf einen Drittstaat ausgedehnt werden.

42 Verhandlungsverlauf

Der institutionelle und integrationspolitische Aspekt ist angesichts seines delikaten Charakters noch nicht zum Gegenstand einer eigentlichen Verhandlung, sondern erst eines informativen «Tour de table» gemacht worden. Hierbei wurde die schweizerische Haltung von Finnland, Norwegen, Österreich, Schweden und Spanien weitgehend vorbehaltlos, von Jugoslawien und Portugal positiv, aber mit einer «réserve d'attente», und von Griechenland mit einer gewissen Zurückhaltung unterstützt, während sich die Türkei mangels Instruktionen einer Stellungnahme enthielt. Die Gemeinschaft nahm von den Äusserungen der Drittstaaten mit einem gewissen Entgegenkommen Kenntnis, konnte sich indessen noch nicht festlegen. Als bemerkenswerter Fortschritt ist immerhin ihre Bereitschaft zu werten, die Verbindung zur CEMT zu vertiefen.

Die bisherige Erfahrung in dieser Sache hat gezeigt, dass die übrigen Nicht-EWG-Staaten zwar bereit sind, die Schweiz in ihrem Widerstand gegen die Satellisierung durch die Gemeinschaft zu unterstützen, es aber ablehnen, sich in dieser Sache zu exponieren, weil sie meinen, es sich nicht leisten zu können, die EWG zu irritieren, solange sie auf andern Integrationsbereichen Bittsteller sind (Beitrittsabsichten, Landwirtschaftsprobleme, Gesuche um finanzielle Unterstützung, etc.). Dazu kommt offenbar eine mangelnde Koordination zwischen dem jeweiligen Verkehrs- und dem Aussenministerium der betreffenden Drittstaaten, insofern sich das erstere vielfach als für diese integrationspolitische Frage für inkompetent erklärt, während sich das letztere an ihr desinteressiert. Dieses Problem stellt sich auf schweizerischer Seite auf Grund der bestehenden Organisationsstruktur nicht.

Im übrigen sei auf Pt. 5 des beiliegenden Verhandlungsprotokolls⁹ verwiesen. [...]¹⁰

7. Vgl. dazu DDS, Bd. 27, Dok. 183, dodis.ch/49374.

8. Zum Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vgl. DDS, Bd. 25, Dok. 182, dodis.ch/35776, bes. Anm. 3 sowie DDS, Bd. 26, Dok. 145, dodis.ch/39510.

9. Protokoll von Ch. Faessler vom 7. März 1977, Doss. wie Anm. 1.

10. Für das vollständige Dokument vgl. dodis.ch/48103.