



SCHWEIZERISCHE MISSION
BEI DEN
EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Rue de la Loi 102, B-1040 Brüssel
77.500 - SP/dh

E.V.D. HANDELSABTEILUNG			
Brüssel, 14. Juni 1978			
No.			
GATT			
EE 77.500		Integrationsbureau des EPD und des EVD	
R 16. JUNI 1978		3003	
		B e r n	
He	Eg	B	
Kopie an			
Ma	Bk	Lu	

Transportministerrat vom 12. Juni 1978

S.3 Österr. Verkehrsabgabe

Herr Minister,

Der am 12. Juni 1978 in Luxemburg unter dänischem Vorsitz durchgeführte Transportministerrat konnte sich nur in einigen Punkten seiner anspruchsvollen Tagesordnung auf konkrete Lösungen einigen.

- Die beiliegende Mitteilung an die Presse sowie der Kommentar in
-- "Agence Europe" (No. 2468 vom 14. Juni 1978) vermitteln einen ersten Ueberblick über die behandelten Probleme und die erzielten Ergebnisse.

1. Sommerzeit

In meinem Brief vom 1. Juni 1978 teilte ich Ihnen mit, dass auf Grund der Vorbereitungsarbeiten im COREPER vom Rat eine allgemeine Absichtserklärung für die Einführung einer gemeinsamen Sommerzeit ab 1980 erwartet werden könne. Angesichts des deutschen, italienischen und englischen Widerstandes musste nun selbst dieses Minimalziel fallengelassen werden. Nur dank dem persönlichen Einsatz des EG-Kommissars R. Burke konnten sich die Transportminister einigen, den COREPER zu beauftragen, die Harmonisierung der Anfangs- und Schlussdaten einer Sommerzeit wenigstens in jenen Staaten, die sich grundsätzlich für eine Sommerzeit aussprechen, bis 1980 entscheidungsreif vorzubereiten.

Der negative Ausgang der schweizerischen Volksabstimmung vom 28. Mai 1978 wurde einzig von Italien zur Begründung seiner ab-

lehnenden Haltung gegenüber den EG-Harmonisierungsbestrebungen ausdrücklich erwähnt. Die BRD erklärte ihre negative Haltung mit dem Berlinproblem (noch keine Ergebnisse der dazu bilateral mit der DDR geführten Gespräche) sowie mit ihrer spezifischen geographischen Lage in Europa.

2. Rheinschifffahrt

In meinem Brief vom 1. Juni 1978 (77.506-FS/SV/dh) stellte ich Ihnen den von der Gruppe für Transportfragen in die Diskussion gebrachten neuen "approche" zu den Problemen im Zusammenhang mit der Stellung der EG und der EG-Kommission gegenüber der Mannheimer Akte, der Rheinzentralkommission (RZK) und einem Zusatzprotokoll zur Mannheimer Akte vor (Annahme des Zusatzprotokolls in der von der RZK ausgearbeiteten Form und Aufnahme der EG-Kommission in die RZK). Das entsprechende Dokument wurde, zusammen mit dem ursprünglichen Vorschlag (Änderung des Zusatzprotokolls im Hinblick auf dessen Angleichung an das EG-Recht und, in einem späteren Zeitpunkt, Beitritt der EG zur Mannheimer Akte), dem Rat zur Beratung vorgelegt. Nach Auskünften eines Beamten der Kommission, welcher der Ratssitzung beiwohnte, hat die BRD, sozusagen in einem Monolog, eine gegenüber beiden Vorschlägen klar ablehnende Haltung erfolgreich vertreten. Sie war insbesondere der Meinung, dass kein Unterschied zwischen dem Beitritt der Gemeinschaft zur Mannheimer Akte und dem Beitritt der Kommission zur RZK, das "organe de gestion" der ersteren sei, bestehe. Für beide Fälle müsse zuerst eine Lösung gefunden werden, wonach eine von den Rheinbenützern zu erhebende Infrastruktur- und Wegekosten-Abgabe mit Art.1 und 3 der Mannheimer Akte vereinbar gemacht würde. Im Anschluss an die deutsche Stellungnahme beriet der Rat über das weitere Vorgehen. Er beauftragte schliesslich den Ausschuss der Ständigen Vertreter, die hängigen Fragen weiterzuprüfen (allenfalls soll die Kommission auch Kontakte mit der Schweiz aufnehmen) und dem nächsten Transportministerrat vom 23./24. No-

vember 1978 einen Beschlussantrag zu unterbreiten.

Die zuständigen Kommissionsdienste zeigten sich von diesem Ergebnis enttäuscht, stelle es doch einen Rückfall auf einen vermeintlich überwundenen Stand der Diskussionen dar.

3. Oesterreichische Strassenverkehrssteuer und EG-Richtlinie betreffend Steuern für Nutzfahrzeuge

Die in der beiliegenden Pressemitteilung im ganzen Wortlaut wiedergegebene Ratserklärung zur österreichischen Strassenverkehrssteuer für den Güterkraftverkehr ist das Ergebnis intensiver Auseinandersetzungen im Rat. Vor allem die Stellungnahme der BRD bewirkte schliesslich eine Milderung des von der Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Textes. Deutschland machte geltend, dass sich Oesterreich und die Schweiz, in zunehmendem Masse auch die BRD selbst, im Bereiche des Transitverkehrs in einer geographisch bedingten besonderen Zwangslage befinden. Ein vernünftiger Interessenausgleich zwischen europäischen Rand- und Zentralstaaten müsse auf gesamteuropäischer Ebene gefunden werden und setze Kontakte mit Drittstaaten voraus.

Im letzten Teil der Erklärung nimmt denn auch der Rat "zur Kenntnis", dass die Kommission "zur Erarbeitung zufriedenstellender Lösungen auf europäischer Ebene beitragen und dem Rat über mögliche Initiativen der Gemeinschaft Bericht erstatten wird".

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass im Rahmen des am 29. Juni 1978 in Brüssel stattfindenden Informationsaustausches im Verkehrsbereich zwischen der Schweiz und der EG-Kommission, welche in erster Linie der Präsentation der neuen Gesamtverkehrskonzeption Schweiz gewidmet ist, die mögliche Einführung einer schweizerischen Schwerkverkehrsabgabe zur Sprache kommen könnte.

Der Richtlinienvorschlag der Kommission betreffend die Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge wurde vom Rat grundsätzlich genehmigt. Die noch hängigen Vorbehalte von Holland (Beseitigung der noch vereinzelt bestehenden bilateralen

zur Sache
unter Vorbehalt der zur Überarbeitung des Textes. ./. .

mengenmässigen Kapazitätsbeschränkungen und Einführung eines gemeinschaftlichen Systems der Kapazitätenkontrolle) und Italien (Lösung der Fragen betreffend Masse und Gewichte) werden im COREPER geprüft. Die endgültige Beschlussfassung über die Richtlinie wird auf die Tagesordnung des nächsten Transportministerrates (23./24. November 1978) gesetzt.

4. Auftreten bestimmter Drittländer im Seeverkehr

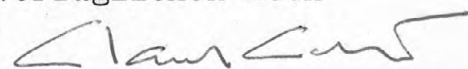
Der Transportministerrat konnte die Grundlagen für ein Abwehrdispositiv gegen eine übermässige Konkurrenz seitens der COMECON-Länder und anderer Drittstaaten (Billigflaggenländer) entwerfen. Danach soll jeder Mitgliedstaat verpflichtet werden, ein "Informationssystem über die Tätigkeit der Flotten von Ländern einzuführen, deren Praktiken den Interessen der Mitgliedstaaten im Bereich des Seeverkehrs abträglich sind, ...". Auf welche Länder dieses System angewendet werden muss, wird an der nächsten Tagung der Transportminister (November 1978) entschieden. In der Zwischenzeit können die Mitgliedstaaten die Kontrolle bereits auf nationaler Ebene anwenden (die BRD hat ihre dahingehende Absicht bereits angekündigt).

Auf Grund der gesammelten Informationen würde dann der Rat in Bezug auf die betroffenen Länder angemessene Gegenmassnahmen ergreifen, die als innerstaatliche Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten gemeinsam angewendet werden könnten.

England hat sich nur ad referendum mit diesem Abwehrdispositiv einverstanden erklärt.

Der nächste Transportministerrat wird am 23./24. November 1978 stattfinden.

Ich versichere Sie, Herr Minister, meiner vorzüglichen Hochachtung.



Der Chef der Schweizerischen Mission :

Beilagen erwähnt (2 deutsch + 2 französisch)

Verteiler siehe Seite 5

Kopie (mit Beilagen) an:

- Rechtsberater des EPD
- Direktion für Völkerrecht, EPD
(2 Ex., 1 Ex. z.H. Herrn R. Stettler)
- Handelsabteilung EVD (Beilage 1 deutsch + 1 französisch)
- Amt für Verkehr EVED (Beilage 2 deutsch + 2 französisch)
- Generalsekretariat EVED
- Eidg. Finanzverwaltung (2 Ex., 1 Ex. z.H. Herrn Dr. Böhringer)
- Luftamt EVED
- Eidg. Amt für Umweltschutz EDI (Beilage 1 deutsch + 1 französisch)
- Polizeiabteilung EJPD
- Eidg. Amt für Mass und Gewicht EFZD
- Generaldirektion SBB
- Schweiz. Seeschiffahrtsamt, Basel
- Schweizerische Botschaft, Brüssel
- Herrn Prof. C. Hidber