



Eidgenössisches Politisches Departement
Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement

Integrationsbureau

Département politique fédéral
Département fédéral de l'économie publique

Bureau de l'intégration

777.500 - B/rs

| | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----------------|
| CA | FS | RS | FA | AG | KE | VS | ST | dodis.ch/48115 |
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

Bern, den 7. November 1977

Bitte...

Schweizerische Mission bei den
Europäischen Gemeinschaften

B r ü s s e l

| |
|----------------|
| Mission Suisse |
| 11 NOV. 1977 |
| Ref.: 77.500 |

Verkehrspolitische Zusammenarbeit
EG/Schweiz/Oesterreich: Bericht Giraud

Herr Botschafter,

Die an die Kommission, Oesterreich und die Schweiz gerichtete Aufforderung des Europäischen Parlaments, die Verkehrspolitik unter den drei Partnern enger zu koordinieren, haben wir bisher mit einer gewissen Zurückhaltung behandelt, die Entwicklung abwartend, die sich in dieser Hinsicht am Modellfall des grenzüberschreitenden Omnibusverkehrs abzeichnet. Zudem musste erst ersichtlich werden, inwieweit sich die Kommission mit dem Vorschlag des EP identifiziert und in der Lage ist, auf den betroffenen Gebieten als Sprecherin der Gemeinschaft aufzutreten. Nachdem sich in der Zwischenzeit die Situation mehr oder weniger geklärt hat, beurteilen wir den Sachverhalt wie folgt:

1 Tatbestand

11 Am 6.4.76 hat das EP auf Grund des Berichtes Giraud (Dok. 500/75) einen Entschliessungsantrag "über Probleme des Verkehrs der EG durch Oesterreich und die Schweiz" gutgeheissen. Angesprochen sind somit nicht generell Verkehrsprobleme, sondern primär Fragen des Transits.

*x kann, wenn
Vorabklärung in
Beratung g.
gegen werden.*

12 Es wird im wesentlichen vorgeschlagen:

- a) eine Vorkonsultation der Schweiz und Oesterreichs in Bezug auf Projekte der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik, um diese beiden Staaten auf diese Politik vorzubereiten und deren Wünsche, wenn möglich zu berücksichtigen (Pt. 5);



- b) die Beseitigung der Stauungen im Eisenbahnverkehr und die tarifpolitische Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Bahnen (Pt. 6);
- c) die Schliessung der Lücken im Autobahnnetz und eine Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strassenverkehrstarife, der Transitgenehmigungen und der Harmonisierung der sozialen und technischen Vorschriften für den Strassenverkehr (Pt. 7);
- d) die Einberufung einer Rheinschiffahrtskonferenz zur Klärung des Verhältnisses der Mannheimer Akte zur gemeinschaftlichen Binnenschiffahrtspolitik (Anlastung der Wegekosten) (Pt. 8);
- e) die Vorbereitung der verkehrspolitischen Massnahmen, die mit der Eröffnung der Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse fällig werden (Pt. 9);
- f) Abstimmung, zu gegebener Zeit, der Politiken betreffend Pipelines, Luftverkehr, Seeschifffahrt und Seehafenverkehr (Pt. 10);

2 Materielle Beurteilung

- ./.. In Ergänzung zu den beiliegenden schriftlichen Stellungnahmen der
- ./.. Polizeidienststelle vom 27.7.77 und des Amtes für Verkehr vom 11.8.77 ist folgendes festzuhalten:

21 Allgemein

Die zwischenstaatlichen Probleme der europäischen Verkehrspolitik sind in der Regel multilateraler Natur. Sie finden ihre Lösung in

- der EWG, insofern sie die Herstellung binnenmarktähnlicher Verhältnisse unter den 9 Mitgliedstaaten betreffen,
- der CEMT, sofern westeuropäische Fragen zu regeln sind, und

- der ECE, falls gesamteuropäische Lösungen angestrebt werden.

Sonderprobleme stellen der Eisenbahnverkehr, der Rhein (regionale Lösung ZKR) sowie der Luft- und Seeverkehr dar.

Aus dieser Sicht betrachtet, ermangelt - vom Transitsektor abgesehen - eine Verkehrspolitik EG-Schweiz-Oesterreich der Zweckmässigkeit, weil eine solche die notwendige diesbezügliche Abstimmung mit den übrigen europäischen, vor allem westeuropäischen Drittstaaten erschweren und ein multilaterales Auftreten gegenüber der Gemeinschaft verunmöglichen würde.

Umgekehrt ist die Offerte einer Vorkonsultation an sich positiv zu beurteilen, vor allem mit Blick auf die Erweiterung der Gemeinschaft auf 12 Mitgliedstaaten. Hinsichtlich des materiellen Gehalts solcher Gespräche teilen wir die Feststellung Ihres Schreibens vom 3.5.76, die wie folgt lautet: "Wenn einerseits eine gewisse Gefahr besteht, dass Gespräche mit der EG über die Konzeption einer Verkehrspolitik zur Zeit einen etwas wirklichkeitsfremden Charakter haben könnten, bestände andererseits der Vorteil, mit der Gemeinschaft in einem Zeitpunkt ins Gespräch zu kommen, in dem noch die meisten Fragen offen sind." Die Konsultation wäre aber jedenfalls so auszugestalten, dass wir die Position der Drittstaaten nicht schwächen. Denn wenn es im betreffenden Bereich zu einem spätern Zeitpunkt zu Verhandlungen mit der Gemeinschaft kommen sollte, wäre eine konsolidierte Haltung aller (westeuropäischen) Drittstaaten in der Regel zu begrüssen. Zudem sollte die Vorkonsultation nicht eine Schwächung und Entleerung der zuständigen internationalen Organisationen (CEMT, ZKR etc.) zur Folge haben.

22 Im einzelnen

- a) Zunächst ist festzuhalten, dass der bestehende Informationsaustausch durchaus befriedigt. Bilateral wickelt er sich beidseitig über die Mission ab; dazu kommen die multilateralen

Kontakte in der ZKR, CEMT, ECE, etc. sowie im Transportaustausch CH/EGKS. Zu nennen wären auch die gegenseitigen ad hoc-Besuche jener Amtsträger, die für die Verkehrspolitik ihres Landes zuständig sind. Es bedarf somit keiner Institutionalisierung des Informationsaustausches, wie er z.B. im Bereich des Umweltschutzes in die Wege geleitet worden ist.

- b) Was die Zusammenarbeit in Bezug auf die transalpinen Infrastrukturen betrifft, so besteht eine solche, soweit die Probleme nicht bilateral gelöst werden, innerhalb der CEMT. Im Moment ist die Gemeinschaft im übrigen weder schon kompetent noch finanziell ausgerüstet, intern in dieser Sache tätig zu werden, geschweige denn mit Drittstaaten Lösungen auszuhandeln. Entsprechend sind die Kontakte mit Dir. Dousset in letzter Zeit wieder abgeklungen.
- c) Weitgehende Unzuständigkeit der Gemeinschaft muss vorderhand auch im Bereich der Eisenbahnpolitik festgestellt werden, wenn von den EGKS-Tarifen abgesehen wird. Es wäre sicher interessant, aber doch eher platonisch, mit der Kommission über die Beseitigung von Stauungen im europäischen Eisenbahnverkehr zu sprechen. Die Angelegenheit würde erst eine gewisse Substanz erhalten, wenn die Gemeinschaft in der Lage und willens wäre, z.B. dem italienischen Staat eine Beihilfe zur Beseitigung gewisser Engpässe zu gewähren.
- d) Hinsichtlich des Güter-Strassenverkehrs ist eine Zusammenarbeit CH/EWG nicht zu bewerkstelligen, da unser Land keine diesbezügliche Tarifreglementierung kennt. Zudem scheint das gemeinschaftliche System der Margentarife mehr und mehr an Aktualität zu verlieren. Was die Transitkonzessionen betrifft, so stellen sich der Schweiz keine besonderen Probleme. Unser Land nimmt im übrigen am Regime des multilateralen CEMT-Kontingents teil.
- e) Was die Sozialvorschriften betrifft, so sind wir der Meinung, dass sich für deren Regelung die bilaterale Ebene CH/EWG nicht

eignet. Entsprechend sind die bisherigen Abmachungen jeweils im breitestmöglichen Rahmen vorgenommen worden: AETR, Accord de Paris de 1954 sur les conditions sociales des bateliers, Sozialvorschriften der ZKR etc.

- f) In Bezug auf die Rheinschifffahrt (Kapazitätsbeschränkung, Wegekostenabgeltung, Steuerharmonisierung, Rhein-Main-Donau etc.) sind Sie über die neueste Entwicklung im Bild, so dass wir auf eine Beurteilung der Lage verzichten können.
- g) Ebenso ist Ihnen die zurückhaltende Politik des Luftamtes gegenüber bilateralen Regelungen CH/EWG in Sachen Luftverkehrspolitik bekannt.

3 Schlussfolgerungen

31 Materiell

- a) Die ursprüngliche Idee des EP, auf Grund einer verkehrspolitischen Gesamtkonzeption eine Verhandlungsplattform zu entwickeln, von der aus mit der Schweiz und Oesterreich die verschiedenen hängigen Verkehrsfragen geregelt werden können (s. Ihr Schreiben vom 1.4.76, S. 1), scheint uns nicht zweckmässig zu sein. Wir begrüssen zwar die Erarbeitung einer gemeinschaftlichen Gesamtverkehrskonzeption, sind aber der Meinung, dass diese, sofern sie Verhandlungen mit Drittstaaten nötig werden lässt, in die bestehenden zuständigen internationalen Gremien eingebracht werden muss (s. unsere Argumentation betreffend grenzüberschreitender Omnibusverkehr).
- b) Sofern die vertraglich zu regelnden Probleme reine Transitfragen betreffen, ist unsere Haltung etwas flexibler, wie das Beispiel des Transitabkommens CH/EGKS zeigt. Doch sollte vermieden werden, unter dem Vorwand der Lösung von Transitproblemen Verkehrsfragen anzugehen, die einer (west-) europäischen Lösung bedürfen.

c) Falls die Gemeinschaft in Bezug auf die Abstimmung der verkehrspolitischen Infrastruktur eine gewisse Innen- und Aussenkompetenz erhalten sollte, wäre eine Intensivierung oder gar Institutionalisierung der "Arbeitsgruppe Dousset" nicht auszuschliessen. Wir gehen bekanntlich vom Grundsatz aus, dass es Sache der Gemeinschaft ist, zu entscheiden, ob die Mitgliedstaaten einzeln mit der Schweiz verhandeln oder ob die Gemeinschaft als solche dies tun soll. Dieser Entscheid muss allerdings tatsächlich und a priori gefällt werden. M.a.W. kann es nicht darum gehen, dass wir zu quasi-Verhandlungen mit der Kommission Hand bieten, um deren Position in der gemeinschaftsinternen Kompetenzausmarchung zu stärken.

d) Das Angebot, die Schweiz und Oesterreich bei der Erarbeitung der gemeinschaftsinternen Verkehrspolitik zu konsultieren, ist zu akzeptieren und zu konsolidieren. Denn es entspricht unserem stets wieder zum Ausdruck gebrachten Postulat, zu verhindern, dass aus schierer Unkenntnis der gegenseitigen Rechts- und Interessenlage unterschiedliche interne Normen aufgestellt werden, die dazu führen, dass sich der schwächere Partner, d.h. die Schweiz, den Vorschriften des stärkern, d.h. der Gemeinschaft a posteriori anzugleichen hat (autonomer Nachvollzug). Doch darf diese Vorkonsultation weder die gemeinsame Position der Drittstaaten schwächen noch die Befugnisse der zuständigen internationalen Organisationen aushöhlen.

32 Prozedural

a) Dass das EP die Entschliessung direkt an den Chef der Schweiz. Mission bei den EG gerichtet hat, ist, wie Sie in Ihrem Schreiben vom 1.4.76 feststellen, ein ungewöhnliches Vorgehen. Es ist in der Regel nicht Sache eines Parlaments, selbst aussenpolitisch tätig zu werden. Nachdem Sie den Empfang dieser Uebermittlung am 27.4.76 substantiell bestätigt haben, ist klar, dass eine weitere Verfolgung dieser Angelegenheit nur über die Kommission gehen kann. An dieser

Feststellung ändern auch Besuchsreisen von der Art der Fellermaier'schen nichts.

b) Eine Parlamentsresolution hat ein gewisses politisches Gewicht, das nicht einfach ignoriert werden kann. Allein, es liegt an der Kommission oder gegebenenfalls am Rat, Vorschläge auszuarbeiten, denen entnommen werden kann, wie dieser Parlamentsinitiative politisch zu begegnen ist. Unsere Haltung ist somit verhältnismässig reaktiv, was nicht ausschliesst, dass wir Zu-Weitgehendes zurückweisen und selbst Vorschläge einbringen können.

c) Da wir die uns angebotene Möglichkeit der gestaltenden Mitwirkung und Konsultation auf einem Gebiet, in welchem die Interdependenz besonders offenkundig ist, begrüssen, eine bilaterale Globalverhandlung aus den genannten Gründen indessen ablehnen, ergibt sich als wünschenswerte Prozedur die Intensivierung des Informationsaustausches über die Mission sowie eine vermehrte persönliche Kontaktnahme von Fall zu Fall. Durch den Einbezug von Vertretern der Generaldirektion I (auswärtige Beziehungen) kann diesen Kontaktnahmen ein gewisses politisches Gewicht verliehen werden. Diese Kontakte hätten keinen Verhandlungs-, sondern einen Konsultationscharakter.

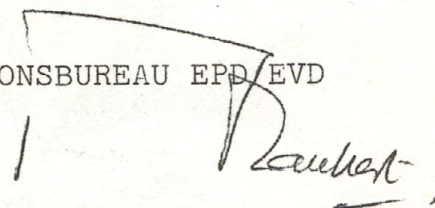
4 Auf Grund des Gesagten scheint uns der auf den 16.11.77 vorgesehene Besuch Dir. Erdmengers in Bern materiell "richtig zu liegen". Dies gilt auch in zeitlicher Hinsicht, insofern eine Stellungnahme der Kommission zum Bericht Giraud von uns aus gesehen erst wünschbar ist, wenn unsere institutionellen Auffassungen betreffend Omnibusverkehr in Brüssel einigermaßen assimiliert sind, damit vermieden wird, dass sich die Kommission gegenüber dem Parlament in einer uns nicht genehmen Weise festlegt und alsdann nicht mehr nachgeben kann.

- 8 -

Im übrigen möchten wir Sie bitten, mit der oesterreichischen Mission in Kontakt zu bleiben, um ein möglichst abgestimmtes Vorgehen zu gewährleisten. Die Ansichten Wiens scheinen sich im übrigen mit den unsrigen weitgehend zu decken, so dass keine namhaften Probleme entstehen sollten.

Wir danken Ihnen für die ausgezeichnete Berichterstattung und Beurteilung, die Sie uns in dieser Sache haben zukommen lassen, und versichern Sie, Herr Botschafter, unserer vorzüglichen Hochachtung

INTEGRATIONSBUREAU EPD/EVD



(Franz Blankart)

Beilagen erwähnt

Kopie:

- Herrn Direktor Jolles
- So, Md, He
- Politische Direktion EPD
- Völkerrechtsdirektion EPD
- Amt für Strassen- und Flussbau EDI
- Polizeiabteilung EJPD
- Amt für Verkehr EVED
- GVK-CH
- Luftamt EVED
- GD SBB
- Schweiz. Botschaft Wien
- Schweiz. Delegation bei der EFTA, Genf