

weisse Kopie

INTEGRATIONSBUREAU
des EPD und EVD

Bern, den 8. November 1976

777.515 - B/rs

Herrn Direktor Jolles
Herrn Minister Sommaruga

Herrn Botschafter Diez
Herrn Botschafter Hegner
Herrn Dr. Bohnert

Kopie z.K. an: Amt für Verkehr
Kommerzieller Dienst Güterverkehr GD SBB
Kommerzieller Dienst Güterverkehr GD BLS
Schweiz. Mission bei den EG, Brüssel
Schweiz. Botschaft, Wien

Transportausschuss EGKS/CH/A

Der Ausschuss hat am 4./5.11.76 in Wien seine 19. ordentliche Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Veit Schmitt (EG-Kommission) abgehalten. Die Schweiz. Delegation stand unter der vorzüglichen Leitung von Fürsprecher F.C. Vaney (EAV); es gehörten ihr die Herren Anken (GD BLS), Camponovo, Schenk (GD SBB) sowie der Unterzeichnete an. Folgende Traktanden sind bemerkenswert:

1 EGKS-Gütertransitstatistik 1975

Der Gesamtverkehr mit Montangütern zwischen Italien und der restlichen Kontinental-EGKS ist gegenüber 1974 um 8 % auf 11,9 mio Tonnen zurückgegangen, wobei die Inzidenz auf den Eisenbahnverkehr durch die Schweiz - 29,1 % ausmacht. Der letztere Prozentsatz entspricht grosso modo dem Rückgang der Rohstahlproduktion der kontinentalen EGKS-Staaten nördlich der Schweiz. Im übrigen ist von Interesse, dass trotz des globalen Transitrückgangs ein Anstieg der Beförderungen metallurgischer Erzeugnisse im Süd/Nord-Verkehr um mehr als 600'000 Tonnen festzustellen ist, da offenbar die geringe Nachfrage auf dem italienischen Markt ein Ansteigen der italienischen Ausfuhren in Staaten mit leichter Wiederbelebung der Konjunktur zur Folge hatte.

2 Ratifikation des Zusatzprotokolls vom 10.10.74 über den Beitritt der neuen Mitgliedstaaten zum Transitabkommen

Die britischen und deutschen Notifikationen gemäss Art. 3, Ziff. 2 des Protokolls sind nach wie vor ausstehend, was nicht ausschliesst, dass der Tarif 9001 seit dem 1.4.75 auf die Bahn/Ferry-

Transporte zwischen Grossbritannien, den übrigen EGKS-Staaten, der Schweiz und Oesterreich angewandt wird.

3 Anpassung der schweiz. Tariffachtsätze des Tarifs 9001 bei Reformen der schweiz. Gütertarife

Zum Verständnis des in dieser Sache gefassten Beschlusses ist zunächst daran zu erinnern, dass in der Schweiz drei Tarife bestehen, deren Höhe in der folgenden Reihenfolge abnimmt:

- a) der Binnentarif
- b) der allgemeine Transittarif
- c) der besondere Transittarif für EGKS-Güter

Gemäss Art. 2 des Transitabkommens sind wir angehalten, für die EGKS-Bahntransite einen Tarif zu berechnen, der dem veröffentlichten schweizerischen Transittarif entspricht, während die EGKS-Staaten das schweizerische Teilstück in die Tarifdegressivität einzubauen haben, wie wenn die Schweiz Mitglied der Gemeinschaft wäre (was unsere Konkurrenzstellung gegenüber den Umfahrungsstrecken verbessert). Eine zusätzliche Kürzung, d.h. Herabsetzung, des schweizerischen EGKS-Tarifs gegenüber den allgemeinen Transittarifen wird nicht stipuliert, doch ist eine solche bisher von der Schweiz autonom zugebilligt worden. Anlässlich der ausserordentlichen Sitzung des Transportausschusses vom 29.6.61 in Sitten wurde diese Regelung im Sinne einer pragmatischen und provisorischen Lösung bestätigt und seither nur einmal, nämlich anlässlich der Sitzung vom 8./9.10.74 in Luzern, in Bezug auf die Beförderung von Schrott in Einzelwagen oder Wagengruppen ausgesetzt, aus rezessionsbedingten Gründen allerdings nur für relativ kurze Zeit, nämlich vom 1.1.-1.8.75. Diese (an sich keineswegs abkommenswidrige!) Aussetzung der Tarifkürzung gegenüber dem allgemeinen Transittarif war für unsere Partner ein Anlass, an der Sitzung vom 5./6.11.75 in Brüssel den Wunsch nach einer längerfristigen tariftechnischen Lösung zu suchen, die kommerziell vertretbar und zugleich anpassungsfähig zu sein hat. In der Zwischenzeit haben sich die betroffenen Bahnen auf einen Vorschlag der SBB/BLS einigen können, Vorschlag, der sich dadurch auszeichnet, dass der Kürzungsbetrag in Prozenten des Binnentaris ausgedrückt wird, und nicht mehr in Franken und Einzelrapen, die stets wieder zum Gegenstand der Aushandlung hätten werden müssen. Die Kürzung "ad valorem" ist inflationsresistenter und folglich beständiger.

Konkret wurde beschlossen, dass die SBB/BLS auf den EGKS-Transitsätzen eine Kürzung gewährt, die ihrer Höhe nach 40 % der Abfertigungsgebühr der 25 Tonnen-Klasse des schweiz. Binnentaris beträgt, wobei (und hier bleibt als "Schönheitsfehler" ein spezifisches Moment bestehen) der Unterschied zwischen den Sätzen des allgemeinen Transittaris und des EGKS-Transittaris mindestens 1 SFr. pro Tonne betragen muss.

Diese Lösung, die der gegenwärtigen Tarifsituation entspricht, gilt "bis auf weiteres". Es besteht u.E. kein Zweifel, dass damit rechtlich keine formelle Vertragsrevision (die vorzunehmen der Ausschuss gar nicht befugt wäre) erfolgt ist. Dennoch wurde eine autonome schweizerische Konzession, die bisher jährlich bestätigt werden musste, durch eine längerfristige Abmachung in ihrem gewohnheitsrechtlichen Charakter im Interesse der Weiterführung des Transitabkommens verfestigt, was eine künftige Aussetzung der Kürzung jedenfalls "moralisch" erschweren dürfte. Es oblag der SBB/BLS, letztlich darüber zu befinden, ob ein solches Risiko kommerziell tragbar ist oder nicht, und sie hat diese Frage bejaht.

4 Revision des Basisabkommens

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagene Revision des EGKS-internen Abkommens vom 21.3.55 über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife von zwei Mitgliedstaaten sowie von den Kohle- und Stahlerzeugern abgelehnt wird. Diese Revision sah eine prozentuale Erhöhung der Abfertigungsgebühr sowie als Neuigkeit die Erhebung einer Transitabfertigungsgebühr vor, wobei die Degressivitätskoeffizienten innerhalb einer von den Bahnen zu vereinbarenden Marge zu liegen hätten. Publizitätspflichtig gem. Art. 70 EGLS wären Tarife, die 23 % unter den offiziell publizierten Tarifen liegen. Die grössere Tariffreiheit, die den Bahnen dadurch gewährleistet würde, beinhaltete einen Rückschritt hinsichtlich des "Acquis communautaire", insofern die im EGKS-Sektor erreichte Assimilation der innergemeinschaftlichen Transporte an die nationalen in Frage gestellt würde. Zudem würde der Vorschlag den Bahnen die Möglichkeit geben, ihre Defizite durch die Erhöhung der internationalen EGKS-Tarife zu lindern, ohne die nationalen Tarife sowie (soweit vorhanden) die normalen Transittarife zu erhöhen.

Da diese Angelegenheit vorderhand schubladisiert ist, stellt sich auch die Frage einer durch sie bedingten Revision des Transitabkommens CH/EGKS nicht.

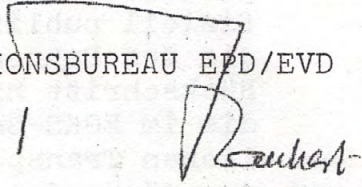
5 Das Problem der Sitzungsfrequenz

Von all den Aenderungsvorschlägen, die Dir. Ventrella Fürsprecher Vaney unterbreitet hatte (s. unsere Notiz vom 18.10.76), ist dem Plenum nur die in der Beilage befindliche Auswahl unterbreitet worden (Dok. VII/573/76). Was die zweijährige Sitzungsfrequenz betrifft, so war man sich einig, dass eine solche von der Sache her angebracht wäre. Doch stellten praktisch alle EGKS-Delegationen unter Führung der Franzosen fest, dass Art. 7 stipuliere, der Ausschuss trete einmal pro Jahr zusammen, weshalb er das auch tun müsse, wenn er sich nichts zu sagen habe..., was einen lächerlichen "Juridisme" darstellt. Die schweiz. Delegation unterstützte die Kommission mit dem Argument, dass eine large Interpretation von Art. 7 vertretbar sei, da jede vertragsschliessende Partei die Möglichkeit behält, die Einberufung einer ordentlichen Jahres-sitzung zu verlangen, ohne dass der amtierende Präsident die Be-

rechti gung eines solchen Antrags überprüfen dürfe. Zudem sei eine vertragsändernde Uebereinkunft, die allen Parteien nur Vorteile bringe, falls überhaupt notwendig, völkerrechtlich relativ formlos zu bewerkstelligen, solange es sich nur um eine prozedurale Frage handle. Schliesslich sei der Begriff des "Zusammentretens" interpretierbar, insofern man zur Zeit des Vertragsabschlusses z.B. noch nicht die Möglichkeit des internationalen Telephon-Konferenzgespräches gekannt habe. All dies nützte nichts. Hätten die Mitgliedstaaten die Normen des EWG-Vertrages ebenso sklavisch zur Anwendung gebracht, so stünde die Gemeinschaft heute anders da. Der Grund für die Ablehnung der Kommissionsvorschläge dürfte in Wirklichkeit vielmehr im Missmut der EGKS-Delegationen liegen, dass ihnen der (abwesende) Ventrella die Vorschläge erst am Sitzungstag, und nicht zu einer gemeinschaftsinternen Vorab s prache, vorgelegt hatte. Entsprechend wurde auch namentlich der Art. 2 (Triumvirat) von den EGKS-Staaten (wie auch von der Schweiz und von Oesterreich) abgelehnt.

- 6 Die nächste Sitzung findet am 9./10.11.77 unter schweizerischem Vorsitz in der Schweiz statt. Das Integrationsbureau hat sich gegenüber dem Amt für Verkehr bereiterklärt, für die formelle Organisation des Treffens verantwortlich zu zeichnen.

INTEGRATIONSBUREAU EPD/EVD


(Franz Blankart)

Beilagen: Dok. VII/573/76
Pressemitteilung