

9. Januar 1980

Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), 50. Session, Paris,  
23. November 1979, Bericht

- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom  
7. Dezember 1979 (Beilage)  
Departement für auswärtige Angelegenheiten. Mitbericht vom  
13. Dezember 1979 (Zustimmung)  
Departement des Innern. Mitbericht vom 14. Dezember 1979  
(Zustimmung)  
Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 21. Dezember 1979  
(Zustimmung)  
Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 19. Dezember 1979  
(Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

Vom Bericht wird Kenntnis genommen.

Protokollauszug an:

- EVED 16 (GS 3, BAV 4, Stab GVF 3, BEW 3, GD SBB 3) zum Vollzug
- EDA 6 (DV, Integrationsbüro) zur Kenntnis
- EDI 8 (GS, ASB, BUS) zur Kenntnis
- EJPD 5 (GS, BAP) zur Kenntnis
- EVD 5 (GS, BAWI) zur Kenntnis

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

*S. Müller*



3003 Bern, 7. Dezember 1979

Ausgeteilt

An den Bundesrat

50. Session der europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT)

1. Der Ministerrat der CEMT tagte am 23. November 1979 in Paris unter dem Vorsitz des Präsidenten, Verkehrsminister Zelič (Jugoslawien).
2. Die Tagesordnung dieser eintägigen Herbstsession war vielmehr auf die Vorberatung wichtiger Themen für die nächste Sitzung als auf eine Beschlussfassung konkreter Fragen ausgerichtet. Unser Departement entschied sich daher für eine Beteiligung auf Stellvertreterebene (P.R. Jordanis); Vizedirektor R. Messerli vertrat das EJPD.
3. Anlässlich der Genehmigung des Protokolls über die Sommersession beklagte sich die Staatssekretärin der Niederlande, Frau Smit-Kroes, über die wachsende Tendenz, dass einzelne Mitgliedstaaten im Alleingang die Einführung oder Erhöhung (Türkei) von Schwerverkehrsabgaben beschliessen.

Der Schweizer Vertreter erinnerte daran, dass der Ministerrat in Belgrad einer Resolution zugestimmt hatte, die ausdrücklich die Deckung der Infrastrukturkosten empfahl. Es sei der CEMT aber trotz Bemühungen der Schweizer Delegation bis jetzt nicht gelungen, gemeinsame Kriterien festzulegen. Auf Anstoss des Parlaments erarbeite nun der Bundesrat eine Vorlage, die im Frühjahr von den eidgenössischen Räten behandelt werde. Für den endgültigen Entscheid bedürfe es aber einer Volksabstimmung, so dass vor 1981 keine konkreten Massnahmen zu erwarten seien.

4. Das Haupttraktandum galt der Vorbereitung einer Ratsdebatte über Massnahmen zum Energiesparen im Transportsektor, die erstmals im Herbst 1980 und danach alljährlich stattfinden sollte. Fast alle Delegierten beteiligten sich an der Diskussion und waren mit wenigen Ausnahmen der Ansicht, dass die CEMT zu einer gezielten Sparpolitik beitragen muss. Dabei wurde die Rolle der Eisenbahn sowie die Förderung des öffentlichen Stadtverkehrs und des kombinierten Verkehrs von mehreren Ländern hervorgehoben. Nebst Empfehlungen an die Mitgliedstaaten für Massnahmen auf nationaler Ebene könnte die CEMT auf europäischer Ebene zu einer Harmonisierung der fiskalischen Belastung beitragen (Steuererleichterungen für energiesparende Treibstoffe).

Die Schweizer Delegation schlug vor, dem Stellvertreterausschuss ein Mandat mit folgenden Aufträgen zu erteilen:

- Anpassung der integrierten Verkehrspolitik an die Priorität "Energiesparen" (gezielte Infrastrukturpolitik und Verkehrsteilung)
- direkte und indirekte Lenkungsmöglichkeiten
- periodische Information über kurz- und mittelfristig zu erwartende technologische Neuerungen im Bereiche der Fahrzeugkonzeption und der Treibstoffe
- Abgrenzung des optimalen Energieverbrauchs zwischen schnellem Schienenverkehr und Luftfahrt.

Der Rat beschloss, dass eine ad hoc Gruppe alle erörterten Vorschläge bis Herbst 1980 prüfen muss.

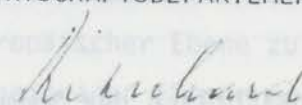
5. Auf der Tagesordnung stand eine Anpassung des multilateralen Kontingents für den Strassengüterverkehr, im Sinne einer Korrektur zugunsten benachteiligter peripherer Länder. Dies erwies sich ohne Erhöhung der Anzahl Bewilligungen als unmöglich. Die niederländische Staatssekretärin Smit-Kroes nahm die Gelegenheit wahr, um unerwartet eine 30 %-ige Erhöhung des Kontingents zu verlangen. Ihren Vorschlag unterstützten eine Reihe von Mitgliedstaaten (Dänemark, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Norwegen, Portugal, Schweden). Oesterreich und Italien opponierten. Jugoslawien machte geltend, dass eine neue, gerechtere Verteilung die Voraussetzung sei für jede Erhöhung des Kontingents. Die BRD betonte,

dass eine sofortige lineare Erhöhung jede spätere Anpassung präjudizieren würde, und schlug vor, das Problem auf die nächste Sitzung zu verschieben. Die Schweizer Delegation schloss sich dieser Kompromisslösung an, betonte aber, dass eine weitere Liberalisierung des Strassengüterverkehrs ein paar Monate vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels für die Schweiz politisch problematisch wäre. Der Rat beauftragte den Stellvertreterausschuss, die Frage unter Berücksichtigung der verschiedenen Voten erneut zu prüfen.

6. Hinsichtlich der Sommerzeit bestätigte Minister Gscheidle, dass der Entscheid der Bundesregierung auf "innerdeutsche" Verhältnisse zurückzuführen sei. Die Schweizer Delegation orientierte über das eingeleitete Parlamentsverfahren und wies auch auf die Möglichkeit eines Referendums hin, das die Einführung der Sommerzeit 1980 verhindern könnte. Mit Ausnahme von Finnland und der Türkei darf man damit rechnen, dass alle übrigen europäischen Länder sich der Sommerzeit anschliessen werden (der formelle Entscheid steht noch aus für Norwegen, Griechenland und Jugoslawien). Es besteht sogar die Hoffnung, dass die Anfangs- und Enddaten abgestimmt werden.
7. Als Beitrag zum UNO-Jahr des Kindes fasste der Rat eine Resolution, die alle Aspekte der Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr umfasst und nahm vom periodischen Bericht über die Strassenverkehrsunfälle Kenntnis. Im Bereich der Strassenverkehrsregeln empfiehlt er die allgemeine Benutzung der Abblendlichter innerhalb von Ortschaften während der Nacht (eine Massnahme, die bei uns bereits angewendet wird).
8. Auf Vorschlag des Ministers von Spanien beschloss der Rat, sämtliche Transporte, die für die humanitäre Hilfe an Kambodscha bestimmt sind, ohne Formalitäten und taxfrei passieren zu lassen.

9. Den Vorsitz für 1980 wird der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland übernehmen. Finnland stellt den 1. Vizepräsidenten. Als 2. Vizepräsident wurde neu Irland gewählt.

EIDG. VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



(Ritschard)

Protokollauszug an:

- EVED: - Bundesamt für Verkehr (4 Ex.) zum Vollzug  
 - Generalsekretariat (3 Ex.)  
 - Stab für Gesamtverkehrsfragen (3 Ex.)  
 - Bundesamt für Energiewirtschaft (3 Ex.)  
 - Generaldirektion SBB (3 Ex.)
- EDA: - Direktion für Völkerrecht (3 Ex.)  
 - Integrationsbüro (3 Ex.)
- EDI: - Bundesamt für Strassenbau (3 Ex.)  
 - Bundesamt für Umweltschutz (3 Ex.)
- EJPD: - Bundesamt für Polizeiwesen (3 Ex.)
- EVD: - Bundesamt für Aussenwirtschaft (3 Ex.)