

mehr 9/20 Lind Luft/LVA

AUSSENBEZIEHUNGEN / G

29. August 1991

**Bericht über die Begegnung von HH. O. Loepfe und
P.M. Müller mit EG-Commissioner Mr. van Miert
in Brüssel am 28. AUG. 1991**

(Dauer ca. 1.30 Std. in 2 Teilen)

Herr O. Loepfe stellte die Lage aus Sicht der Swissair dar und formulierte die daraus erwachsenden Fragen.

Herr v.Miert nahm bereitwillig Stellung dazu. Seine Äusserungen waren unzweideutig, ohne Umschweif, aber auch emotionslos und selbstsicher.

(Die Ausführungen von ■ bis ■ sind eine Darstellung möglicher Konsequenzen für die Swissair aus meiner persönlichen Sicht. Sie sind weder vollständig noch abschliessend.)

1. Lagebeurteilung bezüglich Swissair (CH) und EG

EWR/LVA:

- Ohne Einigung über die Bodentransitfrage dürfte ein Vertragsabschluss (EWR) zwischen der EG und der Schweiz nicht möglich werden.
- Sollte die Schweiz - wie in einem erst neulich von BR Ogi an v.Miert zugestellten Schreiben erhärtet - kein weitergehendes Entgegenkommen (im Sinne Ökobilanzsystem) zeigen, wird die EG kein Transitabkommen unterzeichnen.
- Für die EG steht ein Vertragsabschluss betreffend Lufttransport ohne Lösung der Transitfrage überhaupt nicht zur Diskussion.
- Die Entwicklung im europäischen Grossraum (EG/EFTA/Ost-europa/UdSSR/Randgebiete Mittelmeer etc.) geht viel rascher vor sich, als ursprünglich angenommen. Es könnte sehr wohl möglich sein, dass ein EWR durch eine viel weitergehende Entfaltung der EG "überholt" wird .
- Sollte der EWR "ausser Traktanden fallen" (oder aus innenpolitischen Gründen für die Schweiz nicht erreichbar sein) und die Transitfrage in der Folge nicht im Sinne der EG gelöst werden, gibt es für die Schweiz (SR) keine Lösung via LVA, wie es Schweden und Norwegen zugestanden wurde.
- v.Miert wird nicht ein zweites Mal einen Vorschlag zu Verhandlungen mit den (restlichen) EFTA-Staaten an den Ministerrat richten.



- Namentlich für Griechenland, Italien und Deutschland ist klar und unabdingbar nur eine gesamtheitliche Lösung (Bodentransit und Lufttransport) Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EG.
- Ist hingegen die Bodentransitfrage gelöst, wird die Schweiz (SR) mit absolut gleicher (LVA-)Behandlung wie Schweden und Norwegen rechnen können.
- Widrigenfalls bleibt nur das Weiterführen der bilateralen Verträge der Schweiz mit den einzelnen europäischen Staaten, wobei mit absolut keiner Verbesserung der heute geltenden Verträge zu rechnen ist. Zudem sind die EG-Staaten verpflichtet, der Schweiz keine Vergünstigungen zu erlauben, die nicht auch für alle restlichen EG-Staaten und Drittbeziehungen angewendet werden.
- Die EG gedenke nicht, der Schweiz weitergehende Zugeständnisse zu machen. Je länger der Prozess dauere, umso weniger hätte die Schweiz zu sagen.
- Luftverkehrsrechte im Falle von EWR:
Die Schweiz (SR) hat die gleichen Rechte und Pflichten wie alle anderen EG- (resp. EWR-) Mitglieder. Allerdings werden "nur"-EWR-Mitglieder bei Anpassungen und Änderungen der geltenden Rechtsordnung nichts zu sagen haben.

■
Die von der Swissair (und vom BAZL) im Falle eines Scheiterns der EWR-Verhandlungen vorgesehene Lösung eines LVA à la Schweden und Norwegen gibt es für v.Miert nicht. Er wird dabei offenbar von mehreren Staaten klar unterstützt, resp. dazu beauftragt.

Diese "Alternative" ist folglich als "nicht realisierbar" in den Szenarien der TF93 zu streichen.

Das "Isolationsszenarium" (wenigstens für die Dauer von mehreren Jahren) gewinnt deshalb klar an Bedeutung.

Der Detailausarbeitung des Szenariums "88+" ist folglich höchste Aufmerksamkeit zu schenken. Ob dabei überhaupt aeropolitische Verbesserungen (Marktzugang/Tarife etc.) erreicht werden können, ist mehr als fraglich. Es dürfte schon eine bemerkenswerte Leistung sein, soviel wie möglich vom "status quo" zu erhalten.

Der erwartete Nutzen von "politischem Lobbying" - u.a. in Frankreich und Deutschland - ist nur mit grösster Zurückhaltung in Rechnung zu stellen.

■

2. Generelle Aspekte der heutigen EG-Politik

- Wettbewerbsrelevante Grenzen für Zusammenarbeit, Allianzen oder Merger:
Diese Aspekte gehören nicht direkt in die Kompetenz von v.Miert. Er vertritt aber die Haltung, dass es sich hier um einen "dynamischen Prozess" handle und Entscheide weitgehend "situativ" zu treffen seien; während für den europäischen Raum eher Zurückhaltung zu erwarten ist, wären zur Abwehr von ausländischen "Mega-Carriers" (vorallem USA) auch grössere europäische Marktkonzentrationen vertretbar.
- Staatsfinanzhilfe (wie im Falle von Sabena, Air France etc.) wäre nur ein einziges Mal (nämlich beim Übergang vom Staatsprotektionismus zur deregulierten EG) zulässig.
Ein weiteres Mal würden solche Verzerrungen des Wettbewerbs nicht mehr toleriert, was nach Ansicht von v.Miert sehr wohl zum Verschwinden von heutigen (schwachen) Flagcarriers (genannt wurden: Sabena, Olympic und TAP) führen könnte.
Es gelte, schrittweise vom "Flag-Protektionismus" zum freien Wettbewerb zu gelangen.

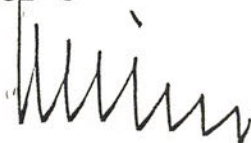
Trotzdem muss im "öffentlichen Interesse" auch ein EG-Schutz (nursery clause) möglich bleiben. Dieser ist aber absolut transparent zu gestalten.

Das ATC Problem in Europa ist erkannt und wird letztendlich als "politisches Problem" klassiert.

Bezüglich Gesellschaftsfragen (Unions, FDR, Lizenzen etc.) sei es unumgänglich, dass die EG "vernünftige" Rahmenbedingungen setzen müsse.

Die heutige Rolle der ECAC würde mit dem Ausbau der EG schrittweise von dieser übernommen.

Chef G



(berichtd.doc)