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 Hagner
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 Transitrückganges ein Anstieg der Beförderungen metallurgischer Erzeugnisse im Süß/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. Tarifrachtsätze 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 veröffentlichen 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 Umfahrungstrassen 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 Wagen- gruppen ausgesetzt, aus rezeptionsbedingten 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 langerfristigen 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 Binnentarifs ausgedrückt wird, und nicht mehr in Franken und Einzelrappen, die stets wieder zum Gegenstand der Aushandlung hätten werden müssen. Die Kürzung "ad valorem" ist inflations- resistenter und folglich beständig.

Konkret wurde beschlossen, dass die SBB/BLS auf den EGKS-Transit- sätzen eine Kürzung gewährt, die ihrer Höhe nach 40 % der Abfertigungsgabühr der 25 Tonnen-Klasse des schweiz. Binnentarifs beträgt, wobei (und hier bleibt als "Schönheitsfehler" ein spezifisches Moment bestehen) der Unterschied zwischen den Sätzen des allgemeinen Transittarifs und des EGKS-Transittarifs 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 Vertragsrevisions (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


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 Anderungsvorschlägen, 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 Jahresitzung zu verlangen, ohne dass der amtierende Präsident die Be-

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 EVD/EVD

[Unterschrift]
(Franz Blankart)

Beilagen: Dok. VII/573/76
Pressemitteilung