

7254**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die mit der
Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl
abgeschlossenen Abkommen**

(Vom 9. Oktober 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit eine Botschaft betreffend die Genehmigung folgender Abkommen vorzulegen:

- Konsultationsabkommen, unterzeichnet am 7. Mai 1956 vom Delegierten des Schweizerischen Bundesrates und vom Delegierten der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl,
- Abkommen über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet, unterzeichnet am 28. Juli 1956 vom Delegierten des Schweizerischen Bundesrates und den Delegierten der sechs Mitgliedstaaten sowie der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

I.

Entstehung der Abkommen

Unsere Beziehungen zur Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montanunion) waren von Anfang an durch das Bestreben gekennzeichnet, die schweizerischen Interessen an der Versorgung mit festen Brennstoffen und Stahlprodukten in Mangelzeiten, an der Entwicklung der Preise und schliesslich auf dem Gebiete der Bahntransporte in angemessener Weise zu wahren. Nachdem bereits im April 1953 gestützt auf den Beschluss des Bundesrates vom 9. März gleichen Jahres eine schweizerische Delegation bei der Hohen Behörde der Gemeinschaft akkreditiert worden war, handelte es sich in der Folge im

wesentlichen darum, zu versuchen, eine den vorstehend erwähnten Interessen entsprechende vertragliche Regelung unseres Verhältnisses zur Montanunion herbeizuführen.

Zu diesem Zwecke fand zwischen der schweizerischen Delegation und der Hohen Behörde seit dem Jahre 1953 ein regelmässiger Meinungs austausch statt.

Ausgangspunkt für die Aufnahme formeller Verhandlungen mit der Montanunion bildete der Umstand, dass die sechs Staaten der Gemeinschaft mit dem Inkrafttreten des gemeinsamen Marktes die Zölle auf Kohle und Stahl untereinander abgeschafft haben. Daraus ergaben sich Rückwirkungen bezüglich der Meistbegünstigung im Verhältnis zu Drittländern, darunter auch der Schweiz. Die im Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) zusammengeschlossenen Länder haben im November 1952 auf die Geltendmachung der Meistbegünstigung für Kohle und Stahl gegenüber den sechs Ländern der Montanunion verzichtet. Da die Schweiz dem GATT nicht angehört, erwies sich eine besondere Regelung mit unserem Land als notwendig.

In Noten an die diplomatischen Vertretungen der sechs Montanunionstaaten vom Februar 1953 wurde von den zuständigen Bundesbehörden besonders auf die auf dem Spiele stehenden Interessen der schweizerischen Wirtschaft an der Versorgung mit festen Brennstoffen und Stahlprodukten in Mangelzeiten sowie an der Preis- und Transportpolitik der Gemeinschaft hingewiesen. Gleichzeitig wurde erklärt, dass, solange der Schweiz keine ausreichenden vertraglichen Zusicherungen betreffend diese Interessen abgegeben werden, ein Verzicht auf die Meistbegünstigung nicht möglich sei. Um der Anwendung des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl sowie des Abkommens über die Übergangsbestimmungen vom 18. April 1951 keine Hindernisse in den Weg zu legen, seien die Bundesbehörden jedoch bereit, vom Inkrafttreten des gemeinsamen Marktes für Kohle, Eisen erz und Schrott an (10. Februar 1953) bis zur vertraglichen Regelung der vorerwähnten Zusicherungen provisorisch auf die Geltendmachung der Meistbegünstigungsklausel zu verzichten.

II. Konsultationsabkommen

Die wiederholten Fühlungen mit der Hohen Behörde seit dem Jahre 1953 liessen erkennen, dass diese aus Gründen grundsätzlicher und rechtlicher Natur nicht in der Lage ist, der Schweiz für die Belieferung mit Kohle und Stahlprodukten im Falle der Erklärung einer ernststen Mangellage gemäss Artikel 59 des Montanunionvertrages mengenmässige Zusicherungen abzugeben. Eine ähnliche Situation ergab sich auch für die von der Schweiz angestrebten Zusicherungen auf dem Gebiete der Preise. Überdies wurde von den Vertretern der Hohen Behörde immer wieder mit Nachdruck hervorgehoben, dass derartige Zusicherungen mit Rücksicht auf die präjudizierende Wirkung, die ihnen im Verhältnis zu anderen Drittstaaten zukommen würde, nicht möglich seien.

Unter diesen Umständen ergab sich je länger je mehr die Notwendigkeit, zur Wahrung der in Frage stehenden schweizerischen Belange auf die vertrag-

lich festgelegte Verpflichtung der Organe der Montanunion zur Konsultation der Schweiz vor Erlass irgendwelcher sie berührender Massnahmen auf dem Gebiete der Versorgung und der Preise hinzuwirken.

Die abschliessenden Verhandlungen über ein solches Konsultationsabkommen haben in der Zeit vom 5. bis 7. Mai 1956 in Paris und Luxemburg zwischen einer schweizerischen Delegation und einer Delegation der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl stattgefunden. Diese Verhandlungen führten am 7. Mai 1956 zum Abschluss eines Abkommens, das seitens der Schweiz unter Ratifikationsvorbehalt durch den Delegierten des Bundesrates bei der Hohen Behörde, Herrn Minister Gérard Bauer, und seitens der Hohen Behörde durch Herrn Dirk Spierenburg, Mitglied dieser Behörde, unterzeichnet worden ist. Es wurde mit Wirkung ab 15. Juni 1956 für die Dauer von sechs Monaten provisorisch in Kraft gesetzt.

Das Abkommen sieht vor, dass sich die zuständigen Organe der Gemeinschaft verpflichten, sich im Wege eines Konsultationsverfahrens mit den schweizerischen Delegierten in Verbindung zu setzen, bevor sie auf dem Gebiete der Versorgung und der Preise Massnahmen treffen, welche die schweizerischen Interessen berühren könnten. Gemeint sind Massnahmen im Sinne von Artikel 59 des Montanunionvertrages, wonach die Organe der Gemeinschaft nach Erklärung einer ernststen Mangellage über die Aufteilung von Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft und über die Ausfuhr dieser Produkte nach Drittländern zu befinden haben. Ferner sind darunter Massnahmen gemäss Artikel 61, Absatz 1, Buchstabe c, des erwähnten Vertrages betreffend die Festlegung von Mindest- oder Höchstpreisen zu verstehen. Den schweizerischen Behörden soll durch dieses Vorgehen rechtzeitig, d. h. in einem Zeitpunkt, da eine Einflussnahme auf die zu treffenden Massnahmen noch möglich ist, Gelegenheit zur Meinungsäusserung und Vertretung ihres Standpunktes geboten werden. Zur Erreichung dieses Zieles soll eine ständige gemischte Kommission gebildet werden, in der beide Vertragsparteien gleichmässig vertreten sind. Im weitern ist im Abkommen in ausdrücklicher Weise die Absicht der Hohen Behörde bekundet worden, den Bedürfnissen der Schweiz auf dem Gebiete der Kohle und des Stahls Rechnung zu tragen.

Der Bundesrat seinerseits wird die Hohe Behörde konsultieren, bevor er Massnahmen trifft, welche den traditionellen Handelsverkehr im Bereiche der Kohle und des Stahls zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft beeinträchtigen könnten. Im Hinblick auf die liberale Handelspolitik unseres Landes im allgemeinen und in Berücksichtigung des Standes der Liberalisierung unserer Wareneinfuhr im Rahmen der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECE) im besonderen steht einer Bestimmung dieser Art im Abkommen nichts im Wege.

Ein Konsultationsverfahren der erwähnten Art wird den interessierten schweizerischen Wirtschaftskreisen, wie bereits dargelegt wurde, in Zukunft gestatten, ihre Wünsche rechtzeitig, d. h. so lange sich die in Frage stehenden Massnahmen der Montanunion noch im Stadium der Vorbereitung befinden,

vorzutragen, was sich für die schweizerischen Belange zweifellos in nutzbringender Weise auswirken wird. Ebenso ist im Hinblick auf den Umstand, dass der Montanunion unsere hauptsächlichen Lieferanten auf dem Gebiete der Kohle und der Stahlprodukte angehören, anzunehmen, dass sich für uns aus dem Abschluss des Abkommens mit der Hohen Behörde in versorgungsmässiger Hinsicht Vorteile ergeben werden.

Abliessend sei noch erwähnt, dass das Konsultationsabkommen vom 7. Mai 1956 auch für das Fürstentum Liechtenstein Geltung hat, solange dieses mit der Schweiz durch einen Zollunionsvertrag verbunden ist.

III.

Abkommen über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet

Im Juli 1955 wandte sich die Hohe Behörde der Montanunion an die schweizerischen Behörden und ersuchte um Aufnahme von Verhandlungen über die Erstellung direkter degressiver Eisenbahntarife für Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten und der Schweiz als Transitland. Die an der Frage interessierten eidgenössischen Behörden gelangten nach Anhören der Schweizerischen Bundesbahnen und der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon (Lötschbergbahn) zur Auffassung, dass ein allgemeiner Meinungs-austausch mit der Hohen Behörde nur von Nutzen sein könne. In der Folge wurde zu diesem Zwecke eine schweizerische Delegation bestellt. Diese Delegation hatte die Weisung, einen unverbindlichen Meinungs-austausch zu pflegen, um später dem Bundesrat genauere Vorschläge unterbreiten zu können.

1. Auf Einladung der Hohen Behörde fand am 10. und 11. November 1955 ein erster Gedankenaustausch zwischen dieser Behörde und den die Gemeinschaft bildenden Staaten einerseits und der vorerwähnten schweizerischen Delegation anderseits über die Erstellung direkter internationaler Tarife für Kohle und Stahl im Transit durch die Schweiz statt. Dabei wurden in erster Linie die Modalitäten und Möglichkeiten der Anwendung und Abwandlung der CECA-Tarife (CECA = Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier) für den Transitverkehr durch die Schweiz besprochen. Artikel 70 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) vom 18. April 1951 und § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen vom gleichen Datum enthalten auch Vorschriften über das Transportwesen. Ein Ziel dieser Bestimmungen ist die Beseitigung des «Frachtenbruches an der Grenze», der im übrigen Verkehr üblich ist und nach Auffassung der Montanunion im Widerspruch steht zur Gewährung vergleichbarer Tarifbedingungen für Verbraucher in vergleichbarer Lage. Der «Frachtenbruch an der Grenze» besteht darin, dass jedes Land seine eigene Abfertigungsgebühr verlangt und dass im Binnenverkehr die Degression der Streckenfracht kontinuierlich ist und weiter absinkt, während im internationalen Verkehr bei jeder Grenze die

teurere Anfangsstaffel wieder neu beginnt. Beide Bestandteile des Frachtenbruches werden im CECA-Tarif weitgehend beseitigt, indem ein Transitland (Mitgliedstaat) keine, das Versand- wie das Bestimmungsland je nur noch die halbe Abfertigungsgebühr erheben darf und dass für die Bestimmung der Streckenfracht ein Degressionskoeffizient zu Grunde gelegt wird, der auf der Landesfracht berechnet, aber auf die Gesamtentfernung (z. B. Dortmund-Mailand) angewendet wird, wie wenn die Sendung nur ein einziges Land auf Grund der Gesamtdistanz durchlaufen hätte. Unter Degressionskoeffizient versteht man den Grad der Verbilligung des Streckensatzes bei zunehmender Entfernung, wobei für die verschiedenen Güter unterschiedlich begrenzende Koeffizienten festgelegt wurden.

Um den Bahnverwaltungen der Mitgliedstaaten die dadurch bewirkten Einnahmehausfälle etwas erträglicher zu gestalten, wurde die auf 1. Mai 1957 in Kraft tretende definitive Gestaltung der CECA-Tarife in Etappen verwirklicht.

Während dieser Übergangstermine konnten auch die Transitländer (Mitgliedstaaten) noch $\frac{1}{3}$ der Abfertigungsgebühr erheben. Für Versand- und Empfangsländer betrug die Abfertigungsgebühr während dieser Zeit je $\frac{2}{3}$, nachher beträgt sie noch $\frac{1}{2}$ der Normalgebühr.

Wegen ihres besonders niedrigen Tarifniveaus musste den italienischen Staatsbahnen, um sie nicht allzu starke Einnahmehausfälle erleiden zu lassen, auch eine Übergangsfrist für die Anwendung des Degressionskoeffizienten für den Gesamtdurchlauf zugestanden werden, und zwar in dem Sinne, dass diese bis 30. April 1958 den nationalen Koeffizienten von 500 km und vom 1. Mai 1958 bis 30. April 1959 jenen von 700 km anwenden dürfen. Nach dem 1. Mai 1959 gilt auch für Italien der Degressionskoeffizient für den Gesamtdurchlauf.

2. Die für die Bildung der CECA-Tarife aufgestellte Formel fällt für die Schweiz insofern nicht ins Gewicht, als die schweizerischen Bahnen für den Transitverkehr ohnehin niedrigere Sätze zur Verfügung stellen als für den Binnenverkehr. Diese sind in der Regel sogar niedriger als die nach der für die CECA-Länder geltenden Berechnungsformel festgelegten Sätze. Dieser Umstand erleichtert der Schweiz die Teilnahme an den CECA-Tarifen.

An der Aussprache vom 10./11. November 1955 in Luxemburg führte ein Vertreter der Hohen Behörde aus, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit hätten, einen direkten Tarif z. B. Gelsenkirchen-Mailand über Modane (Frankreich) nach der CECA-Formel ohne Beteiligung der Schweiz zu erstellen. Andererseits sei aber auch daran zu denken, dass wenn die Mitgliedstaaten einen Tarif nach CECA-Formel z. B. Brüssel-Mailand im Transit durch die Schweiz erstellten, die Schweiz die Möglichkeit hätte, ihre Transitsätze um die von den andern Staaten gewährten Ermässigungen zu erhöhen. Hierzu gab die schweizerische Delegation die Erklärung ab, dass die schweizerischen Bahnen nicht beabsichtigen, auf Kosten der Eisenbahnen der Mitgliedstaaten der Montanunion Frachtgewinne zu erzielen. Die Hohe Behörde ist der Ansicht, dass mit der Einführung direkter Tarife im Transit durch die Schweiz unserem Wunsche,

den gegenwärtigen Besitzstand an Transitverkehr gewahrt zu wissen und nicht durch Massnahmen der Eisenbahnen der Mitgliedstaaten gefährdet zu sehen, völlig Rechnung getragen sei. Mit der Einrechnung der schweizerischen Transittaxen in die CECA-Tarife erklärte sich die Hohe Behörde befriedigt, wollte aber die Änderung der einmal gewährten Transittaxen gewissen Regeln und Konsultationen unterworfen wissen. Die erste Fühlungnahme ergab, dass vor allem folgende Punkte einer nähern Abklärung bedurften:

- Eingehende Taxvergleiche;
- Leitungsvorschriften;
- Konsultation im Falle von Tarifänderungen;
- Gewährung der Frachtparität mit billigeren Strecken.

An einer am 9./10. Februar 1956 abgehaltenen zweiten Aussprache mit Vertretern der Hohen Behörde wurden die vorstehenden Punkte des nähern erörtert. Vor allem wurde das Ergebnis der Arbeiten des Eisenbahnbeamtenausschusses geprüft, der damit beauftragt war, für die wichtigsten Verkehrsströme Frachtvergleiche der verschiedenen in Frage kommenden Wege, einerseits nach der gegenwärtigen und andererseits nach der am 1. Mai 1957 bei Anwendung der CECA-Formel sich ergebenden Frachtenlage, aufzustellen. Dieses Ergebnis hat gezeigt, dass die Anwendung der CECA-Tarife zu keinen nennenswerten Änderungen in der Frachtenlage und im Wettbewerb der einzelnen Wege untereinander führt.

Das Abkommen betrifft zur Hauptsache den Nord- und Südverkehr. Der Güteraustausch zwischen dem Kerngebiet der Montanunion und Italien bewegt sich in der Grössenordnung von jährlich 1 Million Tonnen Kohlen und 700 000–800 000 Tonnen Eisen, wovon die Hälfte auf Alteisen entfällt.

Hinsichtlich der von den schweizerischen Bahnen aufgestellten Leitungsvorschriften konnten die anfänglich erhobenen Einwände beseitigt werden, nachdem Klarheit darüber geschaffen wurde, dass diese Leitungsvorschriften keine Diskriminierung einzelner Mitgliedstaaten darstellen, sondern einzig auf dem Verkehrsteilungsabkommen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Lötschbergbahn beruhen.

Dass wir im Falle einer Erhöhung oder Ermässigung unserer Transittaxen die Hohe Behörde und die Mitgliedstaaten konsultieren sollen, sofern die Änderung unserer Transittaxen nicht mit einer Änderung der internen schweizerischen Tarife im Zusammenhang steht, ist im Hinblick auf die Stabilität der Eisenbahntarife für Kohle und Stahl im Bereich der Montanunion und die Wettbewerbslage der verschiedenen Strecken verständlich. Immerhin berührt die Pflicht zur Konsultation auch die Eisenbahnaufsichtsrechte des Bundes. Anfänglich wurde verlangt, dass eine Änderung unserer Transittaxen erst im Falle der Zustimmung aller Beteiligten durchgeführt werden dürfe. Die Hohe Behörde bzw. der Ministerrat der Montanunion begnügte sich dann aber mit einer vorgängigen Konsultation. Das gleiche Verfahren gilt selbstverständlich auch, wenn die Mitgliedstaaten ihre CECA-Tarife erhöhen oder ermässigen.

3. Gestützt auf Artikel 11, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (AS 1949 I 563) können die schweizerischen Bahnen Taxgleichstellung mit den über ausländische Wege erreichbaren billigeren Frachten gewähren. Der Grundsatz, wonach die schweizerischen Bahnen frei sind, Wettbewerbsmassnahmen zu ergreifen, bzw. auch für Montangüter Frachtgleichstellung zu gewähren, wurde nie angezweifelt. Dagegen war zu prüfen, ob die Eisenbahnen der Mitgliedstaaten verhalten werden können, ihre CECA-Anteile auch dann zur Verfügung zu stellen, wenn die schweizerischen Bahnen niedrigere Frachten gewähren als die in die CECA-Tarife eingestellten und veröffentlichten schweizerischen Transittaxen. Wenn sich also z. B. für eine Sendung Eisen von Luxemburg nach Turin die billigste Fracht nach dem CECA-Tarif über Modane (Frankreich) ergibt und die schweizerischen Bahnen zur Gewinnung eines solchen Transportes für die Strecke Basel-Iselle eine niedrigere Fracht gewähren als die in den CECA-Tarif eingestellte schweizerische Transittaxe, so fragt es sich, ob die französischen Bahnen, die auf diese Art möglicherweise den Transport über Modane verlieren, dennoch für den Durchlauf Luxemburg-Basel den ermässigten CECA-Frachtanteil zur Verfügung zu stellen haben. Nach den Bestimmungen des CECA-Tarifs ist dieser Tarif nicht anwendbar in Verbindung (conjointement) mit anderen Tarifen. Dieser Grundsatz gilt für alle Bahnen der Mitgliedstaaten. Die Hohe Behörde hielt es nicht für angängig, der Schweiz eine bessere Behandlung zuteil werden zu lassen als den einzelnen Mitgliedstaaten unter sich. Wenn eine Eisenbahn innerhalb der Montanunion aus Konkurrenzgründen einen Spezialtarif anwendet, dann sind die Eisenbahnen der andern Staaten der Montanunion nicht verpflichtet, auf den Zu- oder Abfuhrlinien den niedrigeren CECA-Tarif anzuwenden. Das schliesst allerdings nicht aus, dass in einzelnen Fällen und mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse die beteiligten Bahnen trotzdem den niedrigeren CECA-Tarif anwenden dürfen. Die Frage der Gewährung der Taxparität interessiert die Schweiz vor allem wegen der Strecke Basel-Lötschberg-Simplon, da diese Strecke gegenüber den französischen Bahnen (Strecke via Modane) in weit schärferem Wettbewerb steht als die Gott-hardlinie.

4. Nach Abschluss des Konsultationsabkommens vom 7. Mai 1956 stellte sich für die Eisenbahntarife die Frage, ob diese lediglich durch eine Abmachung zwischen den schweizerischen Bahnen und den Bahnen der Mitgliedstaaten der Montanunion geregelt werden könnten. Da die Tarifpolitik der Montanunion für die Schweiz eine gegebene Tatsache darstellte, erwies es sich als notwendig in einem Staatsvertrag Lösungen zu finden, die den schweizerischen Interessen genügend Rechnung tragen, wobei die tariftechnischen Fragen in einer Abmachung unter den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geregelt werden. Durch dieses zwischenstaatliche Abkommen werden nur die Eisenbahntransporte berührt, insbesondere deren Transittarife.

Im Gegensatz zum vorerwähnten Konsultationsabkommen und mit Rücksicht auf die der Hohen Behörde nur in beschränktem Umfange delegierten

Kompetenzen auf dem Gebiete des Transportwesens wird das Eisenbahntarifabkommen nicht zwischen der Hohen Behörde und der Schweiz abgeschlossen, sondern zwischen den Regierungen der Mitgliedstaaten der Montanunion und der Hohen Behörde einerseits und der Schweiz andererseits und ist somit anwendbar in den europäischen Gebieten der der CECA beigetretenen sechs Staaten, also auf Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande sowie die Saar. Im Eisenbahntarifabkommen ist auch ein Konsultationsverfahren vorgesehen, daneben werden aber noch eine Reihe materieller Fragen geregelt. So hat sich die Schweiz zu verpflichten, ihre heutigen veröffentlichten Transitsätze zur Verfügung zu stellen, wogegen die Mitgliedstaaten der Montanunion für Transitsendungen durch die Schweiz die CECA-Tarife einsetzen. Die CECA-Tarife sind bedeutend niedriger als die sonst anzuwendenden internen Tarife, da der Degressionskoeffizient auf den Gesamtdurchlauf zur Anwendung gelangt. Will die Schweiz ihre Transitsätze erhöhen oder ermässigen, ohne dass gleichzeitig eine analoge Erhöhung oder Ermässigung der schweizerischen Binnentarife damit Hand in Hand geht, so hat sie das Konsultationsverfahren einzuleiten. Verständigt man sich, so ist die Sache in Ordnung. Ist dies nicht der Fall, so steht es den schweizerischen Eisenbahnen nach Ablauf einer Frist von drei Monaten immer noch frei, ihre Tarife zu ändern. Sie müssen dann aber in Kauf nehmen, dass das Abkommen gekündigt wird.

Etwas anders liegen die Verhältnisse, wenn die schweizerischen Eisenbahnen einen Konkurrenztarif einführen, d. h. wenn sie z. B. die Frachtparität mit einer ausländischen Eisenbahn aufnehmen wollen. Dieser Tatbestand ist gegeben, wenn die schweizerischen Eisenbahnen ihren im Verhältnis zu den internen Tarifen bereits ermässigten Transittarif noch weiter senken müssen, um mit der längeren aber billigeren Strecke über Frankreich konkurrenzfähig zu werden (Gleichstellung der Frachtpreise über Basel-Iselle mit denjenigen über Modane).

In dieser Hinsicht ist durch Abmachung zwischen den schweizerischen Eisenbahnen und denjenigen der Mitgliedstaaten eine weitgehende Verständigung erzielt worden, die ihre Verankerung in einem Briefwechsel zwischen dem Chef der schweizerischen Delegation und der Hohen Behörde am 28. Juli 1956, d. h. am Tage der Unterzeichnung des Abkommens, erhalten hat. Diese Verständigung besteht darin, dass einerseits die schweizerischen Eisenbahnen auf den Transitverkehr verzichten, sofern die Strecke über die Schweiz mehr als 10 km länger ist als die Umfahungsstrecke und dass andererseits, wenn die Strecke über die Schweiz mehr als 10 km kürzer ist als die Umfahungsstrecke, aber nicht billiger, der direkte Tarif nur den Weg über die Schweiz vorsieht und zwar zu einem Paritätspreis (zusätzliche Kosten und Kosten der Zollbehandlung inbegriffen). Beträgt der Unterschied zwischen diesen beiden Wegen 10 km oder weniger, so sieht der direkte Tarif beide Wege vor mit dem billigeren Frachtansatz. Das Gegenstück dazu bildet die Verpflichtung der Eisenbahnen der Mitgliedstaaten, in all diesen Fällen die direkten CECA-Tarife zur Verfügung

zu stellen. Dieses Verständigungswerk unter Eisenbahnen hat die gleiche Gültigkeitsdauer wie das Abkommen vom 28. Juli 1956 und unterliegt den gleichen Kündigungsbedingungen.

Für den Fall, dass sich trotzdem einmal aus der Gewährung von Konkurrenz- oder Paritätstarifen Differenzen zwischen den Eisenbahnen ergeben sollten, müsste der als normales Konsultationsorgan im Abkommen vorgesehene Transportausschuss angerufen werden. Das gleiche gilt für andere von den Eisenbahnen zu regelnde Fragen.

Das Abkommen wurde am 28. Juli 1956 in Luxemburg von den Vertretern der Mitgliedstaaten der Montanunion, der Hohen Behörde sowie vom Delegierten des Bundesrates bei der Hohen Behörde unter Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet.

Die getroffene Regelung ist in folgenden Dokumenten festgehalten:

- Abkommen über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet, samt Anlage,
- Briefwechsel vom 28. Juli 1956 zwischen dem Chef der schweizerischen Delegation und einem Mitglied der Hohen Behörde.

Die Grundzüge finden sich, soweit sie die Regierungen direkt betreffen, im Abkommen niedergelegt.

IV.

Verzicht auf die Geltendmachung der Meistbegünstigungsklausel

Wie unter Abschnitt I bereits erwähnt worden ist, wurde im Februar 1958 im Wege eines Notenwechsels mit den Ländern der Montanunion vereinbart, dass der Verzicht auf die Meistbegünstigung bis zum Zeitpunkt verschoben wird, da die Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Hohen Behörde betreffend die von der Schweiz verlangten Zusicherungen abgeschlossen sein werden. Nachdem nun sowohl hinsichtlich der Versorgung mit Kohle und Stahlprodukten als auch bezüglich der Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife für Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet Vereinbarungen zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft zustande gekommen sind, ist der Zeitpunkt gekommen, mit den Signatarstaaten der Gemeinschaft Fühlung aufzunehmen mit dem Ziele, den bisherigen provisorischen Verzicht durch einen formellen Verzicht auf die Geltendmachung der Meistbegünstigungsklausel zu ersetzen. Dies bedeutet, dass die Schweiz für die Dauer der Gültigkeit der am 7. Mai und 28. Juli 1956 unterzeichneten Abkommen den sechs Ländern der Gemeinschaft gegenüber auf die Geltendmachung der Meistbegünstigungsklausel für die unter das Montanabkommen fallenden Güter formell verzichten wird.

Auf Grund der vorstehenden Darlegungen beantragen wir Ihnen, die mit der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl am 7. Mai und 28. Juli 1956

abgeschlossenen Abkommen zu genehmigen und den Bundesrat durch Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes zu ermächtigen, sie zu ratifizieren.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. Oktober 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der mit der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl abgeschlossenen Abkommen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. Oktober 1956,
beschliesst:

Einzigster Artikel

Das am 7. Mai 1956 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl abgeschlossene Konsultationsabkommen und das am 28. Juli 1956 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl sowie der Hohen Behörde dieser Gemeinschaft andererseits abgeschlossene Abkommen über die Erstellung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Konsultationsabkommen

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft (nachstehend «der Bundesrat» genannt), einerseits, und

Die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (nachstehend «die Hohe Behörde» genannt), andererseits, sind,

in Erwägung, dass der Bundesrat am 1. April 1953 eine Delegation bei der Hohen Behörde errichtet hat,

vom Wunsche getragen, die damit hergestellten Beziehungen auf fruchtbringende Weise weiter auszubauen und den Wirtschaftsinteressen der Schweiz sowie der Gemeinschaft gebührend Rechnung zu tragen,

in Erwägung, dass die Hohe Behörde die Absicht hat, gemäss dem Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (nachstehend «die Gemeinschaft» genannt) dem Bedarf der Schweiz an Kohle und Stahl Rechnung zu tragen, die Entwicklung des Austausches zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft zu fördern sowie darüber zu wachen, dass die Preise bei der Ausfuhr nach diesem Lande in angemessenen Grenzen gehalten werden,

in Erwägung, dass der Bundesrat die Absicht hat, die bisher von ihm sowohl hinsichtlich des Warenaustausches als auch auf dem gesamten Gebiete der unsichtbaren Transaktionen verfolgte liberale Politik fortzusetzen,

in Erwägung, dass die Probleme von gemeinsamem Interesse bezüglich der Eisenbahntransporte den Gegenstand eines besonderen Abkommens bilden werden, das ebenfalls ein Konsultationsverfahren vorsehen wird,

wie folgt übereingekommen:

Artikel I

Der Bundesrat und die Hohe Behörde werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gemäss den nachstehenden Bestimmungen Konsultationen auf dem Gebiete der Kohle und des Stahls durchführen.

Artikel II

1. Nach Feststellung einer ernststen Mangellage bei den Kohle- und Stahlerzeugnissen, die traditionell nach der Schweiz ausgeführt werden, konsultiert die Hohe Behörde den Bundesrat, bevor sie

- a. dem Ministerrat der Gemeinschaft Vorschläge über die Verteilung des Aufkommens der Gemeinschaft gemäss Artikel 59 § 2 des Vertrages unterbreitet,
- b. selbst die Verteilung des Aufkommens der Gemeinschaft nach Massgabe des Artikels 59, § 3, vornimmt oder
- c. Ausfuhrbeschränkungen gemäss den Bestimmungen des Artikels 59, § 5, des Vertrages einführt.

2. Die Hohe Behörde konsultiert den Bundesrat, bevor sie nach Massgabe des Artikels 61, Absatz 1, Buchstabe c, des Vertrages Mindest- oder Höchstpreise für die Ausfuhr der traditionell von der Gemeinschaft nach der Schweiz ausgeführten Kohle- und Stahlerzeugnisse festsetzt.

Artikel III

Der Bundesrat wird die Hohe Behörde konsultieren, bevor er Massnahmen ergreift, die den traditionellen Austausch von Kohle- und Stahlerzeugnissen zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft berühren könnten.

Artikel IV

Die Konsultationen finden rechtzeitig statt, und zwar bevor die in den Artikeln II und III genannten Massnahmen ergriffen werden, es sei denn, dass die Umstände eine vorherige Konsultation ausschliessen. In diesem Falle hat die Konsultation unmittelbar danach stattzufinden.

Artikel V

1. Die in diesem Abkommen vorgesehenen Konsultationen finden im Rahmen einer ständigen gemischten Kommission statt.
2. Die gemischte Kommission besteht aus einer gleichen Anzahl von Vertretern des Bundesrates und von Vertretern der Hohen Behörde.
3. Die gemischte Kommission gibt sich eine Geschäftsordnung, in der die Einsetzung von Unterausschüssen vorgesehen werden kann.
4. Das Sekretariat der gemischten Kommission wird von einer vom Bundesrat und einer von der Hohen Behörde benannten Person gemeinsam wahrgenommen.
5. Sofern die gemischte Kommission nicht etwas anderes beschliesst, tagt sie entweder am Sitz der Hohen Behörde oder in Bern.

Artikel VI

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnen

- a. die Ausdrücke «Kohle» und «Stahl» die in der Anlage I zu dem Vertrag über die Gründung der Gemeinschaft aufgeführten Erzeugnisse, wobei eine eventuelle Anwendung des Artikels 81 dieses Vertrages zu berücksichtigen ist.

- b. der Ausdruck «die Gemeinschaft» die Gebiete, auf welche der Vertrag über die Gründung der Gemeinschaft Anwendung findet.

Artikel VII

Das vorliegende Abkommen hat auch für das Fürstentum Liechtenstein Geltung, solange dieses mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch einen Zollunionsvertrag verbunden ist.

Artikel VIII

1. Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Hohe Behörde davon in Kenntnis gesetzt wird, dass es der Bundesrat gemäss den verfassungsrechtlichen Bestimmungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft ratifiziert hat.

2. Dieses Abkommen bleibt zunächst bis zum 10. Februar 1958 in Kraft, an welchem Tage die in dem Übergangsabkommen gemäss Artikel 85 des Vertrages über die Gründung der Gemeinschaft festgesetzte Übergangszeit endet.

3. Wünscht eine der Vertragsparteien das Abkommen nicht zu verlängern, so hat sie dies der anderen Partei drei Monate vor dem Ende der Übergangszeit anzuzeigen.

4. Nach diesem Zeitpunkt verlängert sich die Geltungsdauer des Abkommens stillschweigend jeweils um fünf Jahre, es sei denn, dass eine Partei der anderen sechs Monate vor Ablauf eines Zeitabschnittes von fünf Jahren ihre Absicht anzeigt, das Abkommen zu kündigen.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, hierzu ordnungsmässig ermächtigten Vertreter des Bundesrates und der Hohen Behörde ihre Unterschrift unter dieses Abkommen gesetzt.

Geschehen zu Luxemburg am 7. Mai 1956, in zwei Exemplaren in französischer, deutscher, italienischer und niederländischer Sprache, wobei alle vier Texte in gleicher Weise verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) *Gérard Bauer*

Für die Hohe Behörde:

(gez.) *Spierenburg*

Abkommen

über

die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch das schweizerische Gebiet

Der Schweizerische Bundesrat (nachstehend Bundesrat genannt)

einerseits und

die Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (nachstehend Gemeinschaft genannt) und die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (nachstehend Hohe Behörde genannt)

andererseits,

von dem Wunsche geleitet,

die bestehenden Beziehungen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Gemeinschaft zu vertiefen,

die im gemeinsamen Interesse liegenden Probleme des Eisenbahnverkehrs zu behandeln,

direkte internationale Eisenbahntarife für den Wechselverkehr mit Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten einzuführen, der die Strecken der schweizerischen Eisenbahnen im Durchgang berührt,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Direkte internationale Tarife im Sinne des vorliegenden Abkommens sind die veröffentlichten Frachten und Beförderungsbedingungen, die für Sendungen von Kohle und Stahl zwischen den Gebieten der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gelten, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtvertrages befördert werden und im Durchgang Strecken der schweizerischen Eisenbahnen berühren.

Im Sinne dieses Abkommens bezieht sich der Ausdruck «Gebiete der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft» auf die Gebiete, auf welche der Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl anwendbar ist.

Artikel 2

Die Frachten der dem Abkommen entsprechenden direkten internationalen Tarife setzen sich zusammen aus der Summe der Frachtanteile der Eisen-

bahnen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und des Frachtanteils der schweizerischen Eisenbahnen.

Der Frachtanteil der Eisenbahnen eines jeden Mitgliedstaates muss die Gesamtentfernung des Transportes, einschliesslich der schweizerischen Strecke, berücksichtigen und unterliegt den gleichen Regeln – insbesondere den gleichen Regeln der Degression – die von den Mitgliedstaaten für vergleichbare, über unmittelbar aneinander anschliessende Strecken mehrerer Mitgliedstaaten beförderte Sendungen angewandt werden.

Der Frachtanteil der schweizerischen Eisenbahnen ist gleich dem in den veröffentlichten schweizerischen Durchfuhrtarifen angezeigten Frachtsatz.

Abweichend von den beiden vorstehenden Absätzen können die in den Wettbewerbsstarifen oder den Paritätstarifen enthaltenen Frachtanteile der Eisenbahnen eines jeden Mitgliedstaates und der Schweiz nur nach Konsultation zwischen sämtlichen Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz, die gegebenenfalls von ihren Regierungen hierzu ordnungsgemäss ermächtigt werden, festgesetzt werden. Die Eisenbahnverwaltungen regeln in angemessener Weise die Fragen des Wettbewerbs und der Parität. Im Falle von Schwierigkeiten kann der in Artikel 6 dieses Abkommens vorgesehene Ausschuss befasst werden.

Artikel 3

Die dem vorliegenden Abkommen entsprechenden direkten internationalen Tarife sind für alle Verbindungen im Vorkkehr mit Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, der im Durchgang schweizerisches Gebiet berührt, anwendbar, mit Ausnahme der in der Anlage vorgesehenen speziellen Fälle, die besonders geregelt sind.

Die dem Abkommen entsprechenden direkten internationalen Tarife gelten für die Güter, die in einem auf die Erfordernisse des Verkehrs abgestellten einheitlichen Warenverzeichnis aufgeführt sind und für die bei der Beförderung über unmittelbar aneinander anschliessende Strecken mehrerer Mitgliedstaaten die direkten internationalen Tarife der Gemeinschaft anwendbar sind.

Artikel 4

Der Bundesrat und die Regierungen der Mitgliedstaaten verpflichten sich, für den Verkehr mit Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, der im Durchgang die Strecken der schweizerischen Eisenbahnen berührt, die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art zu unterlassen.

Artikel 5

Die vertragschliessenden Teile werden im Rahmen des im Artikel 6 dieses Abkommens vorgesehenen Ausschusses miteinander beraten, um die in der

Gemeinschaft bereits getroffenen bzw. noch durchzuführenden Harmonisierungsmassnahmen auf die dem Abkommen entsprechenden direkten internationalen Tarife auszudehnen.

Artikel 6

Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, wird ein Transportausschuss (nachstehend Ausschuss genannt) gebildet, der die aus der Anwendung des Abkommens sich ergebenden Probleme zu prüfen hat.

Der Ausschuss besteht aus Vertretern des Bundesrates, der Regierungen der Mitgliedstaaten und der Hohen Behörde.

Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung. Er ernennt seinen Vorsitzenden. Dem Ausschuss stehen zwei Sekretäre zur Seite, von denen einer von der Hohen Behörde und einer vom Bundesrat bestellt wird.

Artikel 7

Der Ausschuss wird von seinem Vorsitzenden einberufen.

Er tritt jährlich einmal zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Sein Tätigkeitsbericht wird dem Bundesrat, den Regierungen der Mitgliedstaaten und der Hohen Behörde übermittelt.

Auf Antrag des Bundesrates, der Regierung eines der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oder der Hohen Behörde wird der Ausschuss vom Vorsitzenden binnen zwei Wochen zu einer ausserordentlichen Sitzung einberufen, insbesondere, wenn unvorhergesehene Schwierigkeiten oder eine grundlegende Änderung der wirtschaftlichen oder technischen Voraussetzungen die Anwendung dieses Abkommens ernstlich beeinträchtigen. Der Ausschuss erarbeitet geeignete Massnahmen und erstattet dem Bundesrat, den Regierungen der Mitgliedstaaten und der Hohen Behörde unverzüglich Bericht.

Artikel 8

Bei etwaiger Änderung

- a. der Regeln zur Bildung der Frachtsätze oder der Beförderungsbedingungen der direkten, internationalen Tarife für den Wechselverkehr mit Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten, der über unmittelbar aneinander anschliessende Strecken mehrerer Mitgliedstaaten geleitet wird,
 - b. oder der Frachtsätze bzw. Beförderungsbedingungen der veröffentlichten Durchfuhrtarife der schweizerischen Eisenbahnen ohne gleichzeitige und im entsprechenden Verhältnis durchgeführte Änderung ihrer Binnentarife
- ind die an diesem Abkommen teilnehmenden Regierungen und die Hohe Behörde baldmöglichst, mindestens aber einen Monat vor dem Zeitpunkt der beabsichtigten Anwendung dieser Massnahme zu unterrichten. Hierbei sind Zweck, Art und Ausmass dieser Massnahme anzugeben.

Sofern der Bundesrat, die Regierung eines der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oder die Hohe Behörde der Ansicht ist, dass die geplante Mass-

nahme zu erheblichen Schwierigkeiten führen könnte, so tritt auf Antrag des Betreffenden der Ausschuss gemäss den Bedingungen des Artikels 7, letzter Absatz vor Inkraftsetzung dieser Massnahme zu einer ausserordentlichen Sitzung zwecks Beratung zusammen. Wird im Ausschuss über die Zweckmässigkeit der Anwendung dieser Massnahme eine Einigung nicht erzielt, so kann diese Massnahme erst nach Ablauf von drei Monaten – gerechnet vom Zeitpunkt der Übersendung des im Artikel 7 dieses Abkommens vorgesehenen Berichts an den Bundesrat, die Regierungen der Mitgliedstaaten und die Hohe Behörde – in Kraft treten.

In dringenden Fällen kann die im Absatz 1 dieses Artikels festgesetzte Frist von einem Monat auf zwei Wochen gekürzt werden und die geplante Massnahme nach Ablauf dieser Frist in Kraft treten, wenn keiner der übrigen vertragschliessenden Teile Widerspruch erhebt.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht für die Änderungen der Wettbewerbs- und Paritätstarife.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten ferner nicht für die allgemeinen Änderungen des Niveaus der Eisenbahntarife eines Mitgliedstaates oder der Schweiz. Diese bleiben weiterhin den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Staates unterworfen.

Artikel 9

Die Ausführungsbestimmungen dieses Abkommens werden durch Vorschriften geregelt, welche die Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz, die gegebenenfalls von ihren Regierungen hierzu ordnungsgemäss ermächtigt werden, im gegenseitigen Einvernehmen ausarbeiten.

Im Falle von Schwierigkeiten kann der in Artikel 6 dieses Abkommens vorgesehene Ausschuss befasst werden.

Artikel 10

Die Hohe Behörde erkennt dieses Abkommen durch seine Unterzeichnung als verbindlich an.

Jede Regierung der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft setzt den Bundesrat davon in Kenntnis, dass dieses Abkommen entsprechend den Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts anwendbar ist. Der Bundesrat unterrichtet die übrigen vertragschliessenden Teile von dem Eingang der Mitteilungen.

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem der Bundesrat die übrigen vertragschliessenden Teile davon unterrichtet hat, dass das Abkommen in den Gebieten sämtlicher Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und in dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft anwendbar ist.

Die direkten internationalen Tarife für den Durchgangsverkehr über die Strecken der schweizerischen Eisenbahnen werden zwei Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens in Kraft gesetzt.

Artikel 11

Das vorliegende Abkommen wird auf unbestimmte Dauer geschlossen.

Es kann vom Bundesrat oder von der Hohen Behörde, die von den vertragsschliessenden Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft dazu beauftragt wird, unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden. Diese Frist kann jedoch auf zwei Monate, gerechnet vom Zeitpunkt der Feststellung einer erheblichen Meinungsverschiedenheit innerhalb des Ausschusses, insbesondere in dem in Artikel 8, 2. Absatz erwähnten Falle, herabgesetzt werden.

Artikel 12

Das vorliegende Abkommen wird im schweizerischen Bundesarchiv hinterlegt. Der Bundesrat übersendet der Hohen Behörde und den Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft beglaubigte Abschriften des Abkommens.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten ordnungsmässig bevollmächtigten Vertreter des Bundesrates, der Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Hohen Behörde ihre Unterschriften unter dieses Abkommen gesetzt.

Geschehen zu Luxemburg, am 28. Juli 1956 in je einem Exemplar in deutscher, französischer, italienischer und niederländischer Sprache, wobei die vier Fassungen in gleicher Weise verbindlich sind.

Es folgen die Unterschriften.

Anlage

zum

Abkommen vom 28. Juli 1956 über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch das schweizerische Gebiet

Sonderregelungen

Kapitel I

Sonderbestimmungen für den Koksverkehr

Artikel 1

Die Frachten für Kokssendungen von einem Mitgliedstaat nach Italien und in umgekehrter Richtung werden, abweichend von den Bestimmungen der Absätze 2 und 3 des Artikels 2 des Abkommens gemäss der nachstehenden Sonderregelung berechnet:

1. Zur Berechnung der italienischen Teilstreckenfracht wird der der Teilentfernung der italienischen Strecke entsprechende italienische Degressionskoeffizient angewandt.
2. Zur Berechnung der Teilstreckenfracht eines jeden anderen Mitgliedstaates der Gemeinschaft wird der der Gesamtentfernung, unter Einschluss der schweizerischen Strecke, abzüglich der Teilentfernung der italienischen Strecke entsprechende nationale Degressionskoeffizient angewandt.
3. Der Frachtanteil der schweizerischen Eisenbahnen ist gleich dem in den veröffentlichten schweizerischen Durchfuhrtarifen angezeigten Frachtsatz.

Artikel 2

Die vorstehende Sonderregelung bleibt während der Dauer der Anwendung der Sonderregelung in Kraft, die von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft für den Koksverkehr von Frankreich nach Italien und in umgekehrter Richtung ohne Berührung schweizerischen Gebietes getroffen und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl Nr. 9 vom 19. April 1955 veröffentlicht ist. Wegen des abweichenden Charakters der beiden Sonderregelungen müssen diese gegebenenfalls zum gleichen Zeitpunkt ausser Kraft treten.

Sofern die Mitgliedstaaten der Auffassung sein sollten, für den Koksverkehr von Frankreich nach Italien und in umgekehrter Richtung ohne Berührung schweizerischen Gebietes eine neue Sonderregelung treffen zu müssen, so wäre es notwendig, die Bestimmungen des Artikels 1 dieser Anlage auf Antrag eines

der vertragschliessenden Teile abzuändern, um die Übereinstimmung des von den beiden Sonderregelungen vorgesehenen abweichenden Systems beizubehalten.

Kapitel II

Sonderbestimmungen für nach dem Bahnhof Chiasso abgefertigte Brennstoff- und Eisen- und Stahlsendungen

Für von einem im Gebiet eines Mitgliedstaates gelegenen Bahnhof nach dem Gemeinschaftsbahnhof Chiasso abgefertigte und dort mit der Eisenbahn nach einem Bahnhof auf italienischem Gebiet reexpedierte Sendungen gelten die Bestimmungen des Abkommens für den ganzen Durchlauf zwischen dem Versandbahnhof und dem Bahnhof Chiasso.

Kapitel III

Sonderbestimmungen für den Durchfuhrverkehr von Brennstoffen und Eisen- und Stahlerzeugnissen über den Bahnhof Vallorbe

Artikel 1

Für Sendungen der in nachstehender Übersicht aufgeführten Güter, die bei der Durchfuhr über den Bahnhof Vallorbe (Schweiz) Strecken der schweizerischen Eisenbahnen berühren,

- von einem auf italienischem Gebiet gelegenen Bahnhof,
- nach einem französischen südlich oder westlich der Linie Delle-Morvillars-Montbéliard - Belfort - Lure - Vesoul - Port d'Atelier - Cullmont Chalindrez - Langres - Chaumont - Bar sur Aube - Vitry le François - Châlons sur Marne - Reims - Laon - Amiens - Abbeville - Le Tréport gelegenen Bahnhof und in umgekehrter Richtung,

dürfen die gemäss den in Artikel 2, 3. Absatz, des Abkommens aufgeführten Bedingungen gebildeten Anteile der schweizerischen Eisenbahnen Ermässigungen enthalten gegenüber den schweizerischen Anteilen, die für Sendungen gleicher Art anwendbar sind, die auf derselben Strecke auf dem schweizerischen Gebiet

- von einem auf italienischem Gebiet gelegenen Bahnhof,
- nach einem auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft auf der oben angezeigten Linie oder nördlich oder östlich dieser Linie gelegenen Bahnhof und in umgekehrter Richtung

befördert werden.

Diese Ermässigungen, in Prozenten ausgedrückt, dürfen die in nachstehender Übersicht aufgeführten Beträge nicht übersteigen:

Güterart	Ermässigung %
Brennstoffe, Schrott	26
Roheisen, Rohstahl, Halbzeug	30
Fertigerzeugnisse	37

Artikel 2

Diese Sonderregelung entspricht einer Vereinbarung zwischen den schweizerischen Eisenbahnen zur Verwirklichung einer Aufteilung des über das schweizerische Gebiet abgewickelten Verkehrs unter diese Bahnen und ist verlautbart durch die Tarifbestimmungen des «Tarif für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zwischen Italien und der Schweiz, via Gotthard und Simplon, Teil III-Anhang (Ausgabe vom 1. Mai 1954)».

Diese Sonderregelung bleibt während der Dauer der Anwendung der erwähnten Vereinbarung in Kraft. Auf Grund seines abweichenden Charakters wird er zum gleichen Zeitpunkt wie die obige Vereinbarung aufgehoben.

Sofern die schweizerischen Eisenbahnen der Ansicht sind, unter sich eine neue Vereinbarung in derselben Angelegenheit zur Verwirklichung einer neuen Art der Aufteilung des über das schweizerische Gebiet abgewickelten Verkehrs treffen zu müssen, so sind auf Antrag einer der vertragschliessenden Parteien die im Artikel 1 dieses Kapitels enthaltenen Bestimmungen abzuändern unter dem Vorbehalt, dass die getroffenen Änderungen keine Erhöhung der in der vorstehenden Übersicht aufgeführten Ermässigungsbeträge bedingen.

Kapitel IV

Sonderbestimmungen für den Brennstoff- und Eisen- und Stahlverkehr von oder nach einem Nichtmitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Für Brennstoff- und Eisen- und Stahlsendungen, die in der Durchfuhr über Strecken der schweizerischen Eisenbahnen

- von einem Nichtmitgliedstaat nach einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft,
- von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft nach einem Nichtmitgliedstaat,
- von einem Nichtmitgliedstaat nach einem Nichtmitgliedstaat

befördert werden, sind für den Durchlauf durch die Schweiz und die Mitgliedstaaten die in Artikel 2 dieses Abkommens vorgesehenen Bestimmungen anwendbar.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Schweizerische Delegation
bei der Hohen Behörde
der Europäischen Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Paris, den 28. Juli 1956

Herr Präsident!

Im Auftrag des Schweizerischen Bundesrates beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, dass ich von der zwischen den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl getroffenen Tarifvereinbarung, deren Wortlaut Gegenstand des beiliegenden Mementos über die Konferenz vom 11. und 12. Juni 1956 in Bern bildet, Kenntnis nehme und insbesondere davon, dass diese Tarifvereinbarung die gleiche Gültigkeitsdauer aufweist und den nämlichen Kündigungsfristen unterworfen ist wie das heute unterzeichnete Abkommen über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Präsident der schweizerischen Delegation
(gez.) *Gérard Bauer*

Europäische Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Hohe Behörde

Luxemburg, den 28. Juli 1956

Ref. No: RE

P. J.

Herr Präsident!

Im Auftrag der Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, dass ich von der zwischen den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen und den Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl getroffenen Tarifvereinbarung, deren Wortlaut Gegenstand des beiliegenden Mementos über die Konferenz vom 11. und 12. Juni 1956 in Bern bildet, Kenntnis nehme und insbesondere davon, dass diese Tarifvereinbarung die gleiche Gültigkeitsdauer aufweist und den nämlichen Kündigungsfristen unterworfen ist wie das heute unterzeichnete Abkommen über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(gez.) *D. P. Spierenburg*
Mitglied der Hohen Behörde

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Schweizerische Delegation
bei der Hohen Behörde
der Europäischen Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Paris, den 28. Juli 1956

Herr Präsident!

Ich nehme Kenntnis davon, dass mit der heutigen Unterzeichnung des Abkommens über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet die Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl die Zusicherung abgeben, vom heutigen Tage bis zum Datum des Inkrafttretens dieser direkten Tarife keine Änderungen an den Abkommen vom 21. März 1955 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, 19. April 1955, Seite 701) und 16. März 1956 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, 30. April 1956, Seite 130) vorzunehmen, mit Ausnahme solcher Änderungen, denen der Bundesrat zustimmt.

Im Auftrag des Bundesrates beehre ich mich, Sie von der Zusicherung des Bundesrates in Kenntnis zu setzen, dass vom heutigen Tage bis zum Datum des Inkraftsetzens dieser direkten Tarife die schweizerischen Eisenbahnen keine Änderungen an den veröffentlichten, für Kohle und Stahl anwendbaren Transittaxen vornehmen werden, die im «Tarif für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zwischen Italien und der Schweiz via Gotthard und Simplon», vom 1. Mai 1954, und im «Transittarif für den Güterverkehr Ost-West», vom 1. Januar 1952, enthalten sind, mit Ausnahme jener Änderungen, die durch die Einführung dieser direkten internationalen Tarife bedingt werden oder solcher Änderungen, denen die Hohe Behörde und die Regierungen der Mitgliedstaaten zustimmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Präsident der schweizerischen Delegation:

Bauer

Europäische Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Hohe Behörde

Luxemburg, den 28. Juli 1956

Ref. Nr.: RE

P. J.

Herr Präsident!

Ich nehme Kenntnis davon, dass mit der heutigen Unterzeichnung des Abkommens über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl im Durchgang durch schweizerisches Gebiet der Bundesrat die Zusicherung abgibt, dass vom heutigen Tage bis zum Datum des Inkraftsetzens dieser direkten Tarife die schweizerischen Eisenbahnen keine Änderungen an den veröffentlichten, für Kohle und Stahl anwendbaren Transit-Taxen vornehmen werden, die im «Tarif für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zwischen Italien und der Schweiz, via Gotthard und Simplon», vom 1. Mai 1954, und im «Transittarif für den Güterverkehr Ost-West», vom 1. Januar 1952, enthalten sind, mit Ausnahme jener Änderungen, die durch die Einführung dieser direkten internationalen Tarife bedingt werden oder solcher Änderungen, denen die Hohe Behörde und die Regierungen der Mitgliedstaaten zustimmen.

Im Auftrag der Regierungen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft beehre ich mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass die Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl die Zusicherung abgeben, dass diese während der gleichen Zeit keine Änderungen an den Abkommen vom 21. März 1955 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, 19. April 1955, Seite 701) und 16. März 1956 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, 30. April 1956, Seite 180) vornehmen werden, mit Ausnahme solcher Änderungen, denen der Bundesrat zustimmt.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(gez.) *D.P. Spierenburg*
Mitglied der Hohen Behörde

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die mit der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl abgeschlossenen Abkommen (Vom 9. Oktober 1956)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7254
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.10.1956
Date	
Data	
Seite	372-396
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 560

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.