

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

EIDGENÖSSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

188.23 Pa

3003 Bern, den 13. Februar 1976

13. Februar 1976

s.o. 611-1.

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung  
der Türkischen Republik über den internationalen Personen- und  
Güterverkehr auf der Strasse

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und Politisches  
Departement. Gemeinsamer Antrag vom 13. Februar 1976 (Beilage)

An den Bundesrat

Antragsgemäss wird

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

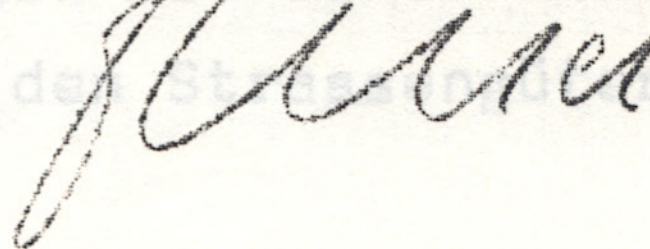
- a. Der Text für den erwähnten Notenwechsel zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der türkischen Republik wird genehmigt;
- b. Der schweizerische Botschafter in der Türkei oder sein Stellvertreter wird beauftragt, die schweizerische Note zu unterzeichnen;
- c. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die erforderliche Vollmacht auszustellen;
- d. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, den Notenwechsel im Einvernehmen mit dem Politischen Departement in der Amtlichen Gesetzessammlung zu veröffentlichen;
- e. Ziffer 3 Buchstabe a des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1975 wird wie folgt ergänzt:  
Der schweizerische Delegationsleiter wird ermächtigt, die Delegation, sofern es durch die Verhältnisse geboten erscheint, gegebenenfalls zu ändern bzw. zu erweitern.

Veröffentlichung:  
Amtliche Sammlung

Protokollauszug (Antrag ohne Beilage) an:

- BK 1 (Rc) zum Vollzug Buchst. c und d
- VED 12 zum Vollzug
- EPD 8 (DV) zum Vollzug
- JPD 5 zur Kenntnis
- FZD 9 " "
- EFK 2 " "
- FinDel 2 " "

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:





EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
EIDGENOESSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

188.23 ks 3003 Bern, den 13. Februar 1976  
s.o. 611-T.

Ausgeteilt

An den Bundesrat

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der  
Regierung der Türkischen Republik über den internationalen  
Personen- und Güterverkehr auf der Strasse

1. Gestützt auf Vorabklärungen, die die schweizerische Botschaft in Ankara seit 1973 durchführte, und die von den zuständigen türkischen Regierungsstellen erklärte Bereitschaft zum Abschluss eines bilateralen Abkommens über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse unterbreitete das EVED am 14. März 1975 dem Bundesrat den Antrag, entsprechende Abkommensverhandlungen aufzunehmen. Diesem Antrag hat der Bundesrat mit Beschluss vom 9. April 1975 entsprochen.
2. Trotz wiederholter Vorsprachen der schweizerischen Vertretung in Ankara konnte mit den türkischen Behörden bis heute kein Verhandlungstermin vereinbart werden. Ebenso steht ein in Aussicht gestellter türkischer Gegenentwurf zu einem den türkischen Behörden bereits am 12. Februar 1974 unterbreiteten schweizerischen Abkommensentwurf noch aus.
3. In den Weihnachtstagen 1975 gab das türkische Aussenministerium den in Ankara akkreditierten Vertretungen mit einer Note bekannt, dass am 7. Januar 1976 ein Dekret über den Strassengütertransit



in Kraft trete. Mit diesem Dekret wurde der Strassengütertransit durch die Türkei, der im Jahr 1975 wegen der grossen Nachfrage der Oelländer des Nahen und Mittleren Ostens (insbesondere Iran) nach europäischen Industriegütern sprunghaft zugenommen hatte - nach türkischen Angaben stieg die Zahl der Transporte von für 125'000 im Jahr 1974 auf über 200'000 im Jahr 1975 -, einer Genehmigungs- und Gebührenpflicht unterstellt. Das Dekret sieht Gebühren für Transitfahrten mit beladenen und leeren Fahrzeugen sowie eine Dieselölabgabe vor. Für Unternehmer aus Staaten, mit denen die Türkei bereits ein Abkommen über Strassenbeförderungen abgeschlossen hat, werden die Ansätze um ca. einen Drittel niedriger festgesetzt. Mit dem Inkrafttreten des Dekrets wurden die bestehenden Abkommen, soweit deren Bestimmungen mit dem Dekret in Widerspruch stehen, als gekündigt erklärt.

Nach Angaben schweizerischer Transporteure beläuft sich der Betrag für eine Ladung von 20 Tonnen und die anschliessende Leer- rückfahrt des Fahrzeuges (insgesamt rund 4000 Kilometer auf türkischem Gebiet) auf ca. 4000 bis 5000 Franken, einschliesslich der Dieselölabgabe von ca. 1000 Franken.

4. Die teilweise heftigen Reaktionen aller Staaten veranlassten die türkischen Behörden bereits kurz nach Inkrafttreten des Dekrets, dessen Anwendung - mit Ausnahme der Dieselölabgabe - auf Unternehmer von Staaten, mit denen ein bilaterales Strassentransportabkommen bestand, bis zum Ablauf der entsprechenden Kündigungsfristen vorübergehend auszusetzen. In den Genuss dieser Massnahme kamen ausser den türkischen Transporteuren die Unternehmer mit Sitz in Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Frankreich, Ungarn, Italien, Niederlande, Rumänien, Jugoslawien, Irak, Jordanien, Kuwait und Afghanistan.
5. Die Unternehmer aus Staaten ohne Abkommen mit der Türkei (u.a. die Schweiz, die Bundesrepublik Deutschland, Grossbritannien, Dänemark, skandinavische Staaten) hatten weiterhin die vollen Gebühren zu



- 5. bezahlen. Von den Transporteuren des Iran, der ebenfalls kein Abkommen mit der Türkei abgeschlossen hat, werden dem Vernehmen nach wesentlich reduzierte Gebühren erhoben.
- 6. Unter Hinweis auf das Prinzip der Reziprozität, das bisher für bilaterale und Transittransporte zwischen der Schweiz und der Türkei galt, sowie auf Bestimmungen in multilateralen Uebereinkommen, denen die Schweiz und die Türkei beigetreten sind, und insbesondere auf das türkisch - schweizerische Handelsabkommen vom 13. Dezember 1930, dessen Artikel 5 die Anwendung des Uebereinkommens von Barcelona vom 20. April 1921 über die Freiheit des Durchgangsverkehrs vorbehält, forderte die Schweiz über die Botschaft in Ankara die Beseitigung der für das schweizerische Transportgewerbe durch das Dekret entstandenen Diskriminierung sowie die Gewährung der Meistbegünstigung. Ein entsprechendes Memorandum wurde auch dem türkischen Botschafter in Bern anlässlich einer Vorsprache beim Politischen Departement übergeben. In einem - bisher unbeantwortet gebliebenen - Schreiben an seinen türkischen Amtskollegen wies zudem der Vorsteher des EVED auf die durch das Dekret entstandenen Wettbewerbsverzerrungen im Strassengüterverkehr sowie auf die nachteiligen Folgen für die schweizerische Wirtschaft hin.
- 7. Am 27. Januar 1976 schlug das türkische Aussenministerium den diplomatischen Vertretungen der Staaten, mit denen die Türkei noch kein Abkommen abgeschlossen hat, einen Notenwechsel vor. Mit der Zustimmung zum Notenwechsel könnten die Unternehmer dieser Staaten bis zum Abschluss eines bilateralen Strassen-transportabkommens, längstens aber während der Dauer eines Jahres, in den Genuss der reduzierten Gebührenansätze kommen, wie sie im Dekret für Transporteure aus Staaten, die mit der Türkei bereits ein Abkommen abgeschlossen haben, vorgesehen sind.



8. Grossbritannien, Schweden, Norwegen, Finnland und Dänemark haben den Notenaustausch bereits vorgenommen. Iran, das der türkischen Regierung ein Darlehen von 1,5 Milliarden Dollar für den Strassenausbau zugesichert hatte und nun mit dem Rückzug dieser Zusicherung droht, und die Bundesrepublik Deutschland, die die Einführung von Gegenmassnahmen gegenüber den türkischen Transporteuren erwägt, sollen auf das türkische Angebot nicht eingetreten sein.

9. Nach mehreren einlässlichen Beratungen zwischen den zuständigen Organen der Bundesverwaltung und den schweizerischen Verbänden des Spediteur- und Strassentransportgewerbes gaben deren Vertreter am 9. Februar 1976 ihr Einverständnis, dass die Schweiz den Notenaustausch vollziehe. Gestützt auf Artikel 106 Absatz 7 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 ist der Bundesrat ermächtigt, mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abzuschliessen.

EVED am 14. März 1975 vorgeschlagenen und am 8. April

10. Eine Analyse der eingetretenen Lage für Nahosttransporte schweizerischer Unternehmer ergibt, dass eine Umfahrung der Türkei über das Gebiet der UdSSR keine vorteilhaftere Alternative darstellt. Der Kapazitätsmangel bei den Eisenbahnen und die Verstopfung der Nahosthäfen mit mehrwöchigen, ja mehrmonatigen Wartezeiten für die Löschung der Schiffe verhindern ein Ausweichen auf diese Transportmöglichkeiten. Gegenmassnahmen, wie sie der Bundesrat gestützt auf Artikel 106 Absatz 8 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 ergreifen könnte, müssten wirkungslos bleiben, da die Schweiz wegen der niedrigeren Masse und Gewichte als Transitland für türkische Fahrzeuge ohne Bedeutung ist.

Antrag:

11. Aus der bisherigen konsequenten Haltung der türkischen Regierung gegenüber allen Staaten ist zu schliessen, dass am Prinzip der Gebührenpflicht für Transitfahrten unter allen Umständen fest-

gehaltet



b. gehalten wird. Diese Einnahmen sollen für den Strassenbau und -unterhalt verwendet werden. Da die kürzeste Strassenachse aus Westeuropa nach den Staaten des Nahen und Mittleren Ostens durch die Türkei führt, ist damit zu rechnen, dass die türkischen Vertreter bei der Anpassung der bestehenden und der Ausarbeitung der neuen Abkommen aus der Position der Stärke heraus verhandeln werden. Sie verfügen ausserdem auch über das Druckmittel der Kontingentierung der Transporte.

12. Unter den gegebenen Verhältnissen und dem bei den türkischen Behörden bestehenden Zeitdruck - innert eines Jahres müssen mindestens 20 Abkommen abgeschlossen bzw. angepasst werden - kann aus schweizerischer Sicht im jetzigen Zeitpunkt nicht mit dem üblichen Ablauf der Abkommensverhandlungen gerechnet werden. Vielmehr ist anzunehmen, dass bereits in der ersten Gesprächsrunde, die voraussichtlich in Ankara stattfindet, die massgebenden Entscheide fallen. Dieser Umstand bedingt eine Anpassung der vom EVED am 14. März 1975 vorgeschlagenen und am 9. April 1975 genehmigten Zusammensetzung der schweizerischen Delegation für die Verhandlungsrunde in Ankara. Da indessen die Entwicklung nicht voraussehbar ist und demnach die Mitglieder der Delegation noch nicht namentlich bestimmt werden können, beantragen wir Ihnen, den schweizerischen Delegationsleiter (Dr. F. Giorgetti, Vizedirektor des Eidg. Amtes für Verkehr) zu ermächtigen, die Delegation, sofern es die Verhältnisse erfordern, gegebenenfalls zu ändern bzw. zu erweitern.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir folgenden

A n t r a g :

- a. Der Text für den erwähnten Notenwechsel zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der türkischen Republik wird genehmigt;



- b. Der schweizerische Botschafter in der Türkei oder sein Stellvertreter wird beauftragt, die schweizerische Note zu unterzeichnen;
- c. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die erforderliche Vollmacht auszustellen;
- d. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, den Notenwechsel im Einvernehmen mit dem Politischen Departement in der Amtlichen Gesetzessammlung zu veröffentlichen;
- e. Ziffer 3 Buchstabe a des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1975 wird wie folgt ergänzt:

Der schweizerische Delegationsleiter wird ermächtigt, die Delegation, sofern es durch die Verhältnisse geboten erscheint, gegebenenfalls zu ändern bzw. zu erweitern.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT      EIDG. POLITISCHES DEPARTEMENT

Ritschard an die Zurückgetretenen, du Graber Bundeskanzlei

Beilage:

Text der Note franz.  
(35 Ex. + Cliché)

Protokollauszug an:

- EPD, Direktion für Völkerrecht (8 Ex.) zum Vollzug
- EJPD ( 5 Ex.)
- EFZD ( 3 Ex.)
- EVED (12 Ex.)
- Bundeskanzlei zum Vollzug der unter Buchst. c und d erwähnten Aufträge.

Für getreuen Auszug,  
Kolliführer:  
*[Handwritten Signature]*