SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss
Décision
Decisione

13. März 1989

446

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

---

Aufgrund des Antrages des EVD vom 24. Februar 1989

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Antrag und die darin enthaltene schweizerische Verhandlungslinie werden mit folgenden Aenderungen gutgeheissen:

   Der letzte Absatz auf S.11 der Antragsbegründung (Ziff. 222.3) über Gebühren für Ausnahmebewilligungen wird ersatzlos gestrichen.

   Der 1. Absatz auf S.12 (Ziff. 222.3) wird wie folgt ergänzt:

   "Schliesslich ist auch die von bestimmten Zollämtern erhobene Gebühr von Fr. 20.-- für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr auszuklammern; denn diese strassenverkehrsrechtliche Gebühr steht mit den von den Kantonen erhobenen Gebühren für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr in engem Zusammenhang und ist für die Kontrolle der schweizerischen Gewichtsvorschriften durch die Kantone wesentlich".

   Ziff. 21, S.3, 4. Lemma:

   "Mise en place et engagement à brève échéance des moyens offerts par les nouvelles technologies dans le domaine du traitement électronique des données concernant le déroulement des transports internationaux, afin d'aboutir à un système commun d'échanges de ces données pour le transit".

Ziff. 31, S.13, am Ende, neues Alinea:

"Une extension des effets de l'Accord à l'ensemble des frontières de la Suisse et des transports en provenance ou en direction de notre pays, en particulier par rapport aux relations avec l'Autriche, doit être envisagée dès l'abord. Il s'agira d'engager rapidement des consultations dans ce sens".

2. Die Schweiz nimmt mit der EG Verhandlungen über die Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr auf.

   Verhandlungsleiter: Herr Anton Egger, lic.rer.pol.,
   Sektionschef
   Bundesamt für Aussenwirtschaft

   Stellvertreter: Herr H. Metzler, Sektionschef,
   Eidg. Oberzolldirektion, Bern

   Der Verhandlungsleiter ist ermächtigt, die Delegation entsprechend den Erfordernissen der Verhandlungen durch Experten der Verwaltung und der Wirtschaft zu ergänzen.

3. Die Departemente werden dem EVED bis zum 22.3.1989 eine Liste der mit der Koordination für Verkehrsgeschäfte mit grenzüberschreitenden Aspekten beauftragten Mitarbeitern zustellen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Protokollauszug an:
☒ ohne / ☐ mit Beilage

L.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	–
		EDI		
	X	EJPD	5	–
		EMD		
	X	EFD	7	–
X		EVD	20	–
	X	EVED	8	–
		BK		
	X	EFK	2	–
	X	Fin.Del.	2	–

DFEP Berne, le 24 février 1989

Demande d'ouverture de négociations entre la Suisse et la CE relatif à la facilitation des contrôles physiques et des formalités administratives lors du transport des marchandises

---

Résumé:

La réalisation progressive du marché intérieur de la Communauté Européenne Economique (CE) et la suppression des frontières intra-communautaires contiennent le risque d'une concentration des contrôles lors du passage des marchandises à la frontière extérieure de la CE. C'est pourquoi la Suisse et la CE ont tout intérêt à améliorer la circulation des marchandises et à faciliter des contrôles physiques et des formalités.

L'objectif de cette négociation et de simplifier et d'harmoniser l'ensemble des contrôles auxquels sont soumises les marchandises lors du passage à la frontière Suisse/CE, inclus les contrôles vétérinaires et phytosanitaires.

Vu les avantages, désavantages ou problèmes d'un futur accord Suisse/CE, la ligne générale de négociation et la suivante:

- les contrôles seront effectués par sondage, sauf dans des circonstances dûment justifiées;

- ces contrôles seront opérés - selon le choix de l'opérateur - à la frontière mais de préférence par l'utilisation accrue des procédures simplifiées à l'intérieur des territoires (la limite suisse des poids des véhicules routiers en trafic de marchandise (28 t) restant intouchée);

- l'extension et l'harmonisation des heures d'ouverture des bureaux de douanes sont acceptables, si le principe de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche est maintenu;

- l'accomplissement des contrôles et des formalités sans redevance nécessite une définition claire des redevances ainsi qu'une solution réciproque identique (les redevances routières restant exclus des redevances douanières).

- le développement de la collaboration tant au niveau national que régional ou local entre les autorités chargées de l'organisation des contrôles des formalités est désirables;

Après conclusion des négociations seront fait rapport et proposition au Conseil Fédéral.

EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

2520.1

Bern, den 24. Februar 1989

An den Bundesrat

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

1 **Ausgangslage**

11 Mit Blick auf die schrittweise Verwirklichung des EG-Binnenmarktes gelangt seit dem 1. Januar 1985 die EG-Richtlinie zur Erleichterung der Kontrollen und Verwaltungsformalitäten **zwischen** den EG-Mitgliedstaaten zur Anwendung. Wegen der Ereignisse an einigen Grenzübergangsstellen im Februar 1984 (Lastwagenkrieg) wurde diese inzwischen geändert. Die Richtlinie enthält ein Bündel von Massnahmen, mit denen die Wartezeiten, denen der Güterverkehr beim Grenzübergang an den EG-Binnengrenzen ausgesetzt ist, verkürzt werden. Im "Weissbuch" und der Europäischen Einheitsakte hat sich die EG schliesslich das Ziel gesetzt, bis Ende 1992 einen Wirtschaftsraum ohne Binnengrenzen zu verwirklichen.

Für die Schweiz sind diese Massnahmen bedeutsam. Zum einen tragen diese an den noch bestehenden EG-Binnengrenzen zur rationelleren und kostengünstigeren Abwicklung des Güterverkehrs bei, an welcher auch die Import- und Exportwirtschaft der Schweiz interessiert sind. Zum andern beinhaltet die beabsichtigte Abschaffung der EG-Binnengrenzen theoretisch die Gefahr einer Konzentration der Kontrollen an der EG-Aussengrenze, was umso mehr nach Erleichterungen ruft.

Formelle Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EG über ein Verkehrsabkommen, in deren Zentrum die Erleichterung des Transitverkehrs steht, dürften demnächst eröffnet werden. Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten entsprechen den Zielen des angestrebten Verkehrsabkommens.

12 Sowohl die Schweiz wie die EG haben das Internationale Uebereinkommen vom 21.10.1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen unterzeichnet und in den Jahren 1984 bzw. 1985 ratifiziert[1]. Dieses Abkommen enthält in Art. 6 über die "Internationale Zusammenarbeit" die **Verpflichtung**, erforderlichenfalls den Abschluss neuer multilateraler oder bilateraler Uebereinkünfte oder Vereinbarungen anzustreben, um die Ziele dieses Uebereinkommens zu erreichen.

13 Vor diesem Hintergrund schlug die EG-Kommission (EGK) mit Brief vom 2. Oktober 1984 der Schweiz die Aufnahme informeller Gespräche auf technischer Ebene vor, um die Möglichkeiten des Abschlusses eines Abkommens, welches in der Substanz auf der Grundlage der erwähnten EG-Richtlinie basieren könnte, zu prüfen.

In der Folge fanden drei technische exploratorische Gesprächsrunden zwischen Experten der EG-Kommission und der Schweiz statt. Ergebnis der letzten Gesprächsrunde vom 25. Februar 1988 bildete ein von der EG-Kommission ausgearbeiteter Abkommensentwurf, welcher in massgeblichen Teilen den Bestimmungen der erwähnten und EG-intern geltenden EG-Richtlinie entspricht. Obzwar nicht alle Meinungsunterschiede ausgeräumt werden konnten, bestand Einvernehmen, die technische Explorationsphase als abgeschlossen zu betrachten.

---

1) AS 1986/764

Die EG-Kommission ist verhandlungsbereit; sie verfügt im Rahmen der Verkehrsverhandlungen über ein Verhandlungsmandat, welches die Erleichterung der Grenzkontrollen und -formalitäten als Ziel formuliert, welches aber noch einer Präzisierung mittels eines Zusatzmandats bedarf. Die Kommission wird dem EG-Rat ein entsprechendes Verhandlungsmandat vorlegen, sobald die Schweiz ihre Verhandlungsbereitschaft auch in diesem Bereich erklärt hat. Die von den direkt betroffenen Stellen der Bundesverwaltung vorgenommene Bewertung der exploratorischen Runden weist **genügend** Verhandlungssubstanz auf, um der EG die Aufnahme formeller Verhandlungen vorzuschlagen.

2 Gegenstand des vorliegenden Verhandlungsvorschlags

21 Verhandlungsziele der EG

Das **Hauptziel** besteht darin, den **Grenzübergang zu erleichtern** bzw. die kostenwirksamen Wartezeiten, die sich durch Kontrollen der Fahrzeuge, Warengüter und Dokumente im Bahn- und Strassenverkehr ergeben, zu verkürzen. Die wichtigsten **Mittel** zur Zielverwirklichung sind:

- Zusammenlegung der **Kontrollen und Formalitäten,** indem diese **an einem Ort,** vorzugsweise am **Abgangs-** oder **Bestimmungsort** der Güter vorgenommen werden;
- ausser in begründeten Fällen zum Schutze der Gesundheit von Menschen und Tieren nur **stichprobenweise Kontrollen;**
- Förderung des Verkehrsflusses durch **gegenseitige Anerkennung von durchgeführten Kontrollen und ausgestellten Dokumenten,** vorzugsweise durch die Zollverwaltung, aus denen hervorgeht, dass die Waren den im Einfuhrland geltenden Bestimmungen entsprechen;

- Ausbau der Verwaltungszusammenarbeit zur **Bekämpfung von Unregelmässigkeiten;**

- Massnahmen zur **Zusammenarbeit auf regionaler und lokaler Ebene** zwischen den für die Kontrollen zuständigen Behörden. Dazu gehören:

  . Ausstattung der Grenzübergangsstellen;
  . Schaffung von nebeneinanderliegenden Abfertigungsstellen;
  . Harmonisierung der Abfertigungszuständigkeiten der Zollstellen, insbesondere bei den Zollstellen, die sich an der Grenze gegenüberliegen;
  . Suche nach geeigneten Lösungen zur Beseitigung von Schwierigkeiten;
  . Harmonisierung der Öffnungszeiten der verschiedenen Dienststellen, die beiderseits der Grenzen Güter abfertigen

- **Mindestöffnungsdauer** der Grenz- und Flughafenzollämter und den Bedürfnissen des Verkehrs angepasste Organisation der Oeffnungszeiten der **abgabenfrei arbeitenden Kontrolldienste:**

  . während 24 Stunden (ausser bei Verkehrsverbot) für Fahrzeuge im Transit oder bei Leerfahrten auf besonders eingerichteten **Schnellspuren;**
  . während 10 Stunden von Montag - Freitag und 6 Stunden am Samstag (für Veterinär- und Pflanzenschutzdienste gelten Voranmeldungen von mindestens 12 Stunden);

- Gegenseitige **Unterrichtung** bei Einführung **neuer** Kontrollen und Formalitäten;

- Einsetzung eines **Gemischten Ausschusses**, der für die Verwaltung des Abkommens verantwortlich ist.

22 Vor- und Nachteile oder Probleme, die sich für die Schweiz ergeben würden

221 Vorteile

Der Zeitpunkt zum Abschluss eines Abkommens erscheint jetzt vorteilhafter als nach dem Wegfall der EG-Binnengrenzen. Zum einen befindet sich die EG bis Ende 1992 selbst in einer Phase der Lösung anstehender EG-interner Probleme. Zum andern hat sie bis zu diesem Zeitpunkt auch die Aussenverhältnisse, und zwar auch den grenzüberschreitenden Verkehr mit den Nachbarstaaten, zu regeln. Vor diesem Hintergrund wäre eine vertragliche Lösung EG/Schweiz sinnvoll, würden doch damit der Schweiz Mitgestaltungsmöglichkeiten eröffnet. Einer Vereinbarung Schweiz/EG dürfte überdies Modellcharakter zukommen, hat die EG doch noch mit keinem der übrigen angrenzenden Staaten eine diesbezügliche Regelung getroffen (Mit Oesterreich und den nordischen EFTA-Ländern hat die EGK zwar exploratorische Gespräche aufgenommen, die aber noch zu keinem Abkommensentwurf geführt haben).

221.1 Institutionell

Ein Abkommen mit der EG, das über sehr allgemeine Zielsetzungen, wie sie im ECE-Uebereinkommen bereits vereinbart sind, hinausgeht und konkrete Erleichterungen bringt, stellt für beide Seiten einen Fortschritt dar. Der Schritt, die Grenzkontrollen und -formalitäten mit der EG der Zwölf erstmals einheitlich und möglichst präzise zu regeln, trägt zur Schaffung klarer Anwendungsbedingungen bei. Das Abkommen wird über das Vollzugsorgan des Gemischten Ausschusses für einheitliche Anwendung sorgen; es wird überdies die Stellung der Schweiz gegenüber einzelnen EG-Mitgliedstaaten stärken. Auf diesem Wege sollte auch eine bessere Durchsetzung bestehender bilateraler/regionaler/lokaler Zusammenarbeitsformen und -verfahren in diesem Bereich möglich werden.

221.2 Sachlich

. Im allgemeinen:

Ein Abkommen erlaubt in einem ersten Schritt die rechtliche Festschreibung einer Reihe bisher im grenzüberschreitenden Warenverkehr herausgebildeter Zollabfertigungs- und Kontrollverfahren. Die einheitliche Anwendung der niedergelegten Regeln ermöglicht den Zoll- und Kontrolldiensten u.a. eine optimalere Personaleinsatzplanung. Schliesslich dürften für die Wirtschaft kürzere Abfertigungszeiten resultieren.

Das Abkommen eröffnet sodann die Möglichkeit der gemeinsamen Ausarbeitung konkreter Durchführungsvorschriften sowie die Einflussnahme auf zukünftige Erleichterungen auf der Basis der Gegenseitigkeit.

Die vorgängige und gegenseitige Orientierung über beabsichtigte neue Kontrollen enthält überdies ein gewisses Einspruchsrecht und eine Absicherung, dass durch neue Kontrollen bereits getroffene Massnahmen zur Erleichterung nicht wirkungslos gemacht werden.

. Im besonderen:

Das Prinzip **stichprobenweiser** materieller (physischer) Fahrzeug- und Warenkontrollen, welches vielfach, aber noch nicht generell angewendet wird, würde rechtlich verankert und - ausser bei Fällen zum Schutze der Gesundheit von Menschen und Tieren - die Möglichkeit integraler und systematischer Kontrollen verhindern.[1]. Dabei würden aber die formellen Kontrollen der vorgelegten Dokumente beibehalten, es sei denn, es beständen vereinfachte Ein-

---

1) Im Warenverkehr mit der EG wird bereits heute rund die Hälfte aller **grenztierärztlichen Kontrollen** (ohne solche an lebenden Tieren) nicht unmittelbar an der Landesgrenze, sondern in rückwärtigen Zentren in der Grenzzone (Kühlhäuser, Lagerhäuser, Lastwagenterminals, Bahnzollämter, Post) durchgeführt.

oder Ausfuhrverfahren mit ermächtigten Ex- bzw. Importeuren (z.B. für Automobile, Ersatzteile) oder aber die Zollbehandlung erfolge mittels EDV.

Die Verankerung dieses Prinzips dürfte den substantiell bedeutendsten Fortschritt eines Abkommens darstellen.

Mit der Durchführung von verschiedenen Kontrollen möglichst **am gleichen Ort,** vorzugsweise am **Abgangs-** oder **Bestimmungsort** der Waren, werden binnenmarktähnliche Verhältnisse geschaffen[1]. Importeure und Exporteure verfügen damit neben der Grenzabfertigung über zusätzliche Abfertigungsmöglichkeiten im Inland, die sogar die Werksverzollung umfassen können. Diese Möglichkeiten sind in der Schweiz bereits vorhanden, können aber aus verschiedenen Gründen (vgl. Ziff. 222.1) nicht oder nur ungenügend ausgenützt werden, weil ihre Wirkungen ausserhalb der Grenzzone vor allem wegen unserer 28 t Gewichtslimite für Lastwagen eingeschränkt sind.

Die geringe **Ausdehnung** und **Harmonisierung** der **Werktags-Oeffnungszeiten** der Zollstellen im grenzüberschreitenden Güterverkehr sowie für Transitsendungen und Leerfahrten auf Schnellspuren werden die Lieferfähigkeit der Waren zugunsten der Wirtschaft erhöhen und optimieren. Diese Vorteile werden durch das Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Lastwagenverkehr allerdings eingeschränkt.

Die später im einzelnen noch gemeinsam auszugestaltende, **gegenseitige Anerkennung** der in den Vertragsstaaten durchgeführten Kontrollen und ausgestellten Dokumente

---

1) Waren, die der **Pflanzenschutzkontrolle** unterworfen sind, und hohe Risiken beinhalten, sind einer vorherigen Einfuhrbewilligung mittels Vorlage des FAO-Pflanzenschutzzeugnisses sowie einer Stichprobenuntersuchung unterworfen. Bei Waren mit niedrigen Risiken erfolgen Kontrollen bereits heute am Ladeort des Exportstaates oder am Entladeort des Bestimmungslandes.

dürfte raschere Grenzabfertigungen sowie rationellere Kontrollen im Pflanzenschutz- und Veterinärbereich sowie bei Waren, die Sicherheitsvorschriften im Einfuhrland unterworfen sind, ermöglichen.

222 Nachteile oder Probleme

222.1 Die Entlastung der Grenzzollämter durch möglichst weitgehende **Verlagerung der Zollabfertigungen auf die Inlandzollämter** könnte - je nach Ausmass dieser Verlagerung - eine grundsätzliche Aenderung des schweizerischen Verzollungssystems bewirken. Bauliche Massnahmen bei Inlandzollämtern (z.B. zur Durchführung tierärztlicher oder phytosanitarischer Untersuchungen) sowie personelle Aufstockungen infolge der zweiphasigen Zollabfertigungen (z.B. rasche Transitabfertigung an der Grenze zwecks Einfuhrverzollung im Inland) wären unumgänglich.

Bekanntlich erfolgt der überwiegende Teil der Zollabfertigungen sowohl bei der Ein- wie bei der Ausfuhr an unserer Landesgrenze (Bahn- oder Strassenzollamt)[1] und in zunehmendem Masse in rückwärtigen Verzollungszentren in der Grenzzone (d.h. ca. 10-20 km von der Grenzübergangsstelle entfernt), wo sich zugleich wichtige Wirtschaftszentren wie Basel, Zürich und Genf befinden. Im Strassengüterverkehr bevorzugen Lastwagen, die unsere 28 t Gewichtslimite nicht überschreiten und

---

1) Die Statistik über den Aussenhandel der Schweiz nach Verkehrsträgern zeigt für 1987 folgende Situation:

	Einfuhr	Ausfuhr
Schiene	20,6 %	34,4 %
Strasse	44,5 %	60,1 %
Wasser	19,1 %	3,9 %
Luft	0,2 %	0,9 %
Pipeline	15,6 %	0,7 %

keine Sammelsendungen transportieren, die Erledigung aller Formalitäten an der Grenze und die Wahl des kürzesten Transportweges zum Bestimmungsort, ohne nochmals ein Inlandzollamt beanspruchen zu müssen. Dies trifft im wesentlichen auch für den Güterverkehr auf der Schiene zu, werden die grösstenteils Sammelsendungen enthaltenden Güterwagen doch hauptsächlich am Grenzbahnhof verzollt und anschliessend zur Weiterverteilung entsprechend den Bestimmungsorten neu zusammengestellt.

Der kleinere Teil der Zollbehandlungen wird bei Inlandzollämtern ausserhalb der Grenzzone (z.B. Bern, Luzern, Winterthur) abgewickelt.

Sofern in der Schweiz der Exporteur/Importeur (in 95 % der Fälle) bzw. sein mit der Zollbehandlung beauftragter Spediteur über den Ort der Zollabfertigung auch in der Zukunft entscheiden soll, dürfte sich am gegenwärtigen Grenzverzollungssystem aus folgenden Gründen wenig ändern:

- an der Grenze bestehen grosse private Spediteurplätze (z.B. Basel, Genf, Schaffhausen, Chiasso, Buchs, St. Margrethen) mit baulichen Einrichtungen, wo auch die Transit, Ein- und Ausfuhr-Zollabfertigungen vorgenommen, der Umlad und die Zwischenlagerung erfolgen und die Feinverteilung eingeleitet werden;
- in der Grenzzone bestehen Zollstellen und Spediteurplätze (Umschlagsanlagen, Lager- und Kühlhäuser), die mittels Ausnahmebewilligungen auch von überschweren und überdimensionierten Lastwagen befahren werden dürfen. Nach der Zollabfertigung erfolgen Umlad und Feinverteilung in das schweizerische Inland.
- obzwar Transitverfahren von einem Grenz- zu einem Inlandzollamt einfacher und rascher abgewickelt werden als die endgültige Einfuhrverzollung, ist der Zeit-

gewinn nicht erheblich. Bei zweiphasigen Abfertigungen, bei denen die Transitabfertigung in der EG beginnt und bei einem schweizerischen Inlandzollamt endet, dürften üblicherweise keine höheren Kosten entstehen. Höhere Kosten wären allenfalls dann zu erwarten, wenn solche Transporte übermässig lange dauern oder wenn beispielsweise bei rückwärtigen Verzollungszentren eine Benützungsgebühr zu entrichten ist.

Indem der Abkommensvorschlag dem Beteiligten aber die Wahl des Ortes der Zollabfertigung weiterhin freistellen will und kein Inlandverzollungsobligatorium festgeschrieben werden soll, gestaltet sich die Abkommenskonzeption für die Schweiz als realisierbar. Ohnehin ist der Trend zur vermehrten Verzollung in den rückwärtigen Verzollungszentren feststellbar. Mittels Propagierung und vermehrter Einführung vereinfachter Ein- und Ausfuhrverfahren, die auch vermehrte Zollbehandlungen am Abgangs- bzw. Bestimmungsort beim Inlandzollamt oder in der Unternehmung selbst umfassen, könnten Fortschritte erzielt werden. Solche Massnahmen würden u.a. zur erwünschten Entlastung der Strassenzollämter beitragen.

222.2 Die von den Bedürfnissen des Verkehrs abhängige **Ausdehnung** und **Harmonisierung** der **Abfertigungszeiten** der Zollämter und Kontrolldienste von 8 3/4 auf 10 Stunden täglich, von Montag bis Freitag sowie von 4 1/2 Stunden auf 6 Stunden an Samstagen würde eine Erhöhung der Anzahl der Kontrollbeamten (beim Zoll, Veterinär- und Pflanzenschutzdienst) und zusätzliche Personalkosten bewirken.

Sofern Leerfahrten sowie Transporte im Transitverfahren auf Schnellspuren auch ausserhalb der normalen Oeffnungszeiten, und somit bis zum Wirksamwerden des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes, abgefertigt werden könnten, müsste auch das Personal zur Vornahme der Kontrollen erhöht werden. Auch damit würden sich die Personalkosten erhöhen.

222.3 Mit der vorgeschlagenen **gebührenfreien Vornahme der Kontrollen während** den Abfertigungszeiten könnten - je nach Definition der Gebühr - bisher erhobene Abgaben entfallen, was vielfach nur mittels Aenderungen verschiedener Gesetze und Verordnungen realisierbar wäre.

Da die Schweiz und die EG sich bisher nicht über eine gemeinsame Auslegung des Begriffes "redevance" geeinigt haben, ist es schwierig, die materiellen und finanziellen Auswirkungen des EGK-Vorschlages (gebührenfreie Vornahme der Kontrollen und Formalitäten während den Abfertigungszeiten) zu beurteilen. Seitens der Schweiz könnten bei den Verhandlungen über einen Gebührenverzicht die folgenden Gebühren zur Diskussion gestellt werden.

	Geschätzte Einnahmenausausfälle pro Jahr in Mio Fr.
- Pflanzenschutzabgabe;[1]	2,5
- grenztierärztliche Untersuchungsgebühren (GTU);[2]	6,7
- Zollabfertigungsgebühren während der Oeffnungszeiten der Zollämter	2,4 - 4,6
- Gebühr für beanstandete Edelmetallwaren (EMK);	0,1
- Gebühr für ca. 500'000 jährliche Ausnahmebewilligungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen	10,0

1) Diese wird generell für alle kontrollpflichtigen Sendungen erhoben. Zusätzlich werden alle Gebühren für Ausstellung und Aufteilung von Pflanzenschutzzeugnissen sowie für die Erteilung von Einfuhrbewilligungen (ca. Fr. 50'000.- pro Jahr) erhoben.

2) Für untersuchte Sendungen werden Untersuchungsgebühren sowie Kennzeichnungsgebühren erhoben; hinzu kommen Zuschlagstaxen und Kanzleigebühren.

Die **Schwerverkehrsabgabe** wurde aus diesem Verhandlungsmandat ausgeklammert, da sich diese als Strasseninfrastruktur-Benützungsgebühr qualifiziert. Desgleichen wurden auch die Gebühren für die Bewilligung von unverzollten Fahrzeugen im Verhandlungsmandat nicht aufgenommen, weil sie nicht im Warenverkehr erhoben werden.

Die zur Diskussion gestellten Gebühren sind verschiedenartig (zollrechtliche und nichtzollrechtliche) und von unterschiedlicher Bedeutung (z.B. Schutz der Gesundheit von Menschen und Tieren, Konsumentenschutz, etc.). Diesem Umstand wird die Verhandlungsdelegation Rechnung tragen, indem über jede Gebühr einzeln diskutiert wird und ein allfälliger Verzicht streng nach dem Gegenseitigkeitsprinzip erfolgt.

Mit einem Verzicht auf die Erhebung der Gebühren - unter Ausklammerung jener des Verkehrsbereichs - würde einerseits eine rechtsgleiche Behandlung aller Zollbeteiligten erzielt. Da Stichproben und Untersuchungen von Waren andererseits aber nur bei Vorliegen gewisser Zweifel vorgenommen werden und sich die Untersuchungen insbesondere zum Schutze der Gesundheit von Menschen und Tieren aufdrängen, könnten sich auch diese nichtzollabfertigungsbedingten Gebühren rechtfertigen. Dabei handelt es sich um eine "Entschädigung für die Inanspruchnahme einer öffentlichen Dienstleistung". Ihre Höhe soll sich - entsprechend finanzwirtschaftlicher Grundsätze - möglichst nach denen der betreffenden Stelle erwachsenen Kosten bemessen.

3 Schweizerischer Verhandlungsvorschlag

Aufgrund einer Abwägung der vorgenannten Vor- und Nachteile lauten die **Schwerpunkte** einer schweizerischen Verhandlungslinie wie folgt:

31 Abkommenstyp

Das bilaterale Abkommen soll nebst den Zielsetzungen möglichst operationelle Bestimmungen umfassen. Der vielfach interpretationsbedürftige EG-Abkommensvorschlag soll ferner präziser und griffiger formuliert werden (z.B. Begriffe wie physische Kontrolle, Stichproben, Verwaltungsformalitäten, Kontrolldienste, Gebühren, etc.). Zudem müssten in den Verhandlungen oder später durch Beschluss des Gemischten Ausschusses gemeinsame Durchführungsbestimmungen vereinbart werden. Dies gilt bei der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen und Dokumente sowie im Veterinär- und Pflanzenschutzbereich zum Schutz der Gesundheit von Menschen und Tieren.

32 Geltungsbereich

321 Sachlich

Das Abkommen betrifft die Kontrollen und Formalitäten von Fahrzeugen und Waren im Strassen- und Bahnverkehr.

Ein künftiges Abkommen muss klar zum Ausdruck bringen, dass die Erleichterungen in den beiden Vertragsparteien nicht nur bei den Abfertigungen an der Grenze, sondern auch bei der Zollbehandlung im Inland zur Anwendung gelangen.

Das Abkommen sollte die verkehrspolizeilichen Kontrollen vom Geltungsereich möglichst ausschliessen. Ferner sollte das Abkommen weder bei den Kontrollen noch bei den Formalitäten in der Gemeinschaft zu einer Ungleichbehandlung schweizerischer Waren führen. Waren jeden Ursprungs, d.h. solche mit Ursprung in der EG, der Schweiz oder in Drittländern, sollten einander bezüglich Kontrollen und Forma-

litäten möglichst gleichgestellt werden. Allfällige zusätzliche Kontrollen für Nicht-EG- und Nicht-Schweizer Ursprungswaren sollte das Abkommen nur in begründeten Fällen (z.B. im Pflanzenschutz- oder im Veterinärbereich) zulassen.

322 **Geographisch**

Das Abkommen ist auf die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein anwendbar, solange das Fürstentum mit der Schweiz durch einen Zollunionsvertrag verbunden ist.

Die zwischen der Schweiz und Italien[1], Deutschland[2], Frankreich[3] und Oesterreich[4] in den Jahren 1960 bis 1965 vereinbarten bilateralen "Abkommen über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt" werden durch ein Abkommen mit der EG nicht hinfällig, kommt ihnen doch z.B. bezüglich der Bestimmungen über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen eine komplementäre Funktion zu.

33 **Haltung zu den wichtigsten Abkommensbestimmungen**

331 Die Strategie der EG, die Grenzzollämter mittels **stichprobeweiser Kontrollen** möglichst zu entlasten und die **Abfertigung zu den Inlandzollämtern** zu verlagern, wird auch von der Schweiz im Rahmen der Möglichkeiten befürwortet (Bei lebenden Tieren besteht jedoch beiderseits aus Tierseuchen- und Tierschutzgründen nach wie vor ein Bedürfnis, die Abfertigung möglichst nahe an der Landesgrenze, z.B. in rückwärtigen Zentren, vorzunehmen). Wie in der EG, soll auch in der Schweiz der Importeur/Warenempfänger bzw. sein mit der Zollbehandlung beauftragter

---

1) AS 1963/715; 2) AS 1963/391; 3) AS 1961/569;
4) AS 1964/1162

Spediteur die freie Wahl des Strassen- oder Bahn-Zollamtes (Grenze oder Inland) haben.

Dieses Prinzip, verbunden mit dem Begehren nach Zollabfertigung an einem Ort, sollte in einem Abkommen mit der EG klar festgelegt und dabei die vermehrte Anwendung vereinfachter Einfuhr-, Transit- und Ausfuhrverfahren miteingeschlossen werden.

332 Bei der **gegenseitigen Anerkennung** von durchgeführten Kontrollen und ausgestellten Dokumenten gilt es, u.a. die von den EFTA-Ländern an der Ministerkonferenz von Tampere am 15.6.1988 unterzeichnete diesbezügliche EFTA-Konvention als geeignete Grundlage für die Ausarbeitung der notwendigen Durchführungsbestimmungen heranzuziehen.

333 Anstelle der weitgehenden Bestimmungen über die **Verwaltungszusammenarbeit** zur Bekämpfung der Betrugsfälle in den verschiedenen Bereichen, sind schweizerischerseits nur Bestimmungen über die Amtshilfe akzeptabel, die dem Grundgehalt des Art. 9 des EG/EFTA-Uebereinkommens zur Vereinfachung der Förmlichkeiten im Warenverkehr (Einheitsdokument) vom 20. Mai 1987 entsprechen.

334 Die **Ausdehnung und Harmonisierung** der **Abfertigungszeiten** der Zollämter ist für die Schweiz akzeptabel. Diese sollten den Bedürfnissen des Verkehrs angepasst und nur dann ergriffen werden, wenn das Verkehrsaufkommen es rechtfertigt. Im besonderen müssten noch die von der EG leicht abweichenden zeitlichen Vorstellungen beim Voranmeldeverfahren im Pflanzenschutz- und Veterinärbereich ausgehandelt werden.

335 Das Erfordernis der **gebührenfreien Vornahme der Stichprobenkontrollen** während den üblichen Oeffnungszeiten, erfordert eine klare Definition der "Gebühr" und eine Lösung auf dem Verhandlungsweg. Abgesehen von den Gebühren und Abgaben im Verkehrsbereich wären lediglich Lösungen denkbar, die einen spiegelbildlichen Verzicht beinhalten.

336 In den Abkommensbestimmungen zum **Schutz der Gesundheit der Menschen und Tiere** müssten auch die Aspekte des Tier- und Artenschutzes genannt werden, weil in der Schweiz und in der EG nicht die gleichen Warensortimente der grenztierärztlichen Untersuchung unterstellt sind. Mangels ungenügender EG-interner Harmonisierung der wesentlichsten Vorschriften müssten die Entscheidungen über die praktische Durchführung später im Gemischten Ausschuss gefasst werden, was möglichst im Gleichschritt mit den EG-internen Fortschritten erfolgen sollte.

337 Da die EG **Streitigkeiten** im Rahmen des Gemischten Ausschusses abschliessend und einstimmig beilegen möchte und für die Fälle, in denen ein einstimmiger Beschluss unmöglich ist, kein Verfahren vorgesehen hat, sollte schweizerischerseits die Einführung einer Schiedsklausel angestrebt werden. Dies in Anlehnung an die entsprechenden Bestimmungen im ECE-Uebereinkommen zur Harmonisierung der Kontrollen an den Grenzen, welches beide Seiten ratifiziert haben.

338 **Gemischter Ausschuss und bilaterale Kontaktausschüsse**

Nebst der Schaffung eines Vollzugsorgans in Form eines paritätisch zusammengesetzten Gemischten Ausschusses ist möglichst auch die Einsetzung bilateraler Kontaktausschüsse vorzusehen. Solche würden zwischen den zuständigen Behörden der Schweiz und den Nachbarstaaten für die Behandlung von Anwendungs- und Organisationsfragen im regionalen und lokalen Bereich stattfinden.

4 Betriebliche und finanzielle Auswirkungen

Bevor das Verhandlungsresultat vorliegt, können weder die betrieblichen noch die finanziellen Auswirkungen genau beziffert werden. Dieser Antrag hat jedoch in verschiedenen Ziffern auf mögliche Auswirkungen hingewiesen und teilweise auch beziffert.

5 Endgültiger Entscheid nach Verhandlungsabschluss

Wir werden dem Bundesrat nach Abschluss der Verhandlungen Antrag stellen.

6 Konsultationen

Im Rahmen des Mitberichtsverfahrens wurden die folgenden direkt interessierten Verwaltungsstellen konsultiert, sie sind mit diesem Antrag einverstanden:

- EDA: - Völkerrechtsdirektion
- EJPD: - Abteilung für Rechtssetzung
  - Bundesamt für Polizeiwesen
- EFD: - Oberzolldirektion
- EVD: - Abteilung für Landwirtschaft
  - Bundesamt für Veterinärwesen
- EVED - Bundesamt für Verkehr
- Integrationsbureau EDA/EVD

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement

Zum Mitbericht an:
- EDA
- EJPD
- EFD
- EVED

Protokollauszug an:
- EVD 20 (GS 5, BAWI 10, BLW 3, BVET 2)
- EDA
- EJPD
- EFD
- EVED

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

Aufgrund des Antrages des EVD vom 24. Februar 1989

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Antrag und die darin enthaltene schweizerische Verhandlungslinie werden genehmigt.

2. Die Schweiz nimmt mit der EG Verhandlungen über die Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr auf.

Verhandlungsleiter: Herr Anton Egger, lic.rer.pol., Sektionschef Bundesamt für Aussenwirtschaft

Stellvertreter: Herr H. Metzler, Sektionschef, Eidg. Oberzolldirektion, Bern

Der Verhandlungsleiter ist ermächtigt, die Delegation entsprechend den Erfordernissen der Verhandlungen durch Experten der Verwaltung und der Wirtschaft zu ergänzen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Ausgeteilt

3003 Bern, den 2. März 1989

An den Bundesrat

Für die BR.-Sitzung vom - 6. MRZ. 1989

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVD vom 24. Februar 1989

Wir sind mit dem Antragsdispositiv einverstanden. Wir beantragen indessen, die im Antrag enthaltenen Verhandlungsinstruktionen wie folgt zu ändern:

1. Ziff. 222.3 Seite 11 letzter Satz
   Dieser Satz ("- Gebühr für ca. 500'000... Fahrzeugen 10,0") ist zu streichen.

Begründung

Für die Verhandlungen Schweiz/EG über Transporte hat der Bundesrat am 13.2.1989 gemäss Antrag in unserem Mitbericht vom 10.2.1989 beschlossen, dass die Diskussion des Bewilligungssystems und der von den Zollorganen erhobenen Verwaltungsgebühr von Fr. 20.-- für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionier-

ten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht angeboten werden darf, weil eine Aufhebung oder Aenderung des Bewilligungssystems (inkl. Gebühren) für die Schweiz schwerwiegende Konsequenzen hätte (vgl. die detaillierte Begründung in Ziff. 1 unseres Mitberichts vom 10.2.1989). Dieser Entscheid des Bundesrates muss auch für die separat geführten Zollverhandlungen mit der EG gelten.

Hinzu kommt, dass die von den Zollorganen erhobene Bewilligungsgebühr von Fr. 20.-- keine zollrechtliche, sondern eine strassenverkehrsrechtliche Gebühr ist; sie steht in engem Zusammenhang mit den Gebühren, welche die Kantone als Träger der Strassenhoheit für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr erheben sowie mit den vom Bundesamt für Polizeiwesen in gewissen Fällen erhobenen Gebühren (vgl. unsere Weisungen vom 5.6.1980/3.6.1985 über den grenzüberschreitenden Verkehr mit nichtgesetzeskonformen Fahrzeugen, Ziff. 42).

Da die Bewilligung von Ausnahmen für überschwere oder überdimensionierte Fahrzeuge grundsätzlich den Kantonen obliegt, und um diese für den administrativen Aufwand für die Kontrolle des Grenzzonensystems teilweise zu entschädigen, erhalten die Grenzkantone die Hälfte der von den Zollorganen erhobenen Bewilligungsgebühren, d.h. 5 Mio. Franken vom Total von 10 Mio. Franken (vgl. Ziff. 41 der erwähnten Weisungen).

Deshalb ist die Gebühr von Fr. 20.-- als nichtzollrechtliche Gebühr von den Zollverhandlungen auszuschliessen, genau gleich wie die Schwerverkehrsabgabe.

2. Ziff. 222.3 Seite 12 1. Absatz

Dieser Absatz ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

"Schliesslich ist auch die von bestimmten Zollämtern erhobene Gebühr von Fr. 20.-- für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr auszuklammern; denn diese strassenverkehrsrechtliche Gebühr steht mit den von den Kantonen erhobenen Gebühren für die Bewilligung von überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr in engem Zusammenhang und ist für die Kontrolle der schweizerischen Gewichtsvorschriften durch die Kantone wesentlich".

Begründung

Wir verweisen auf die Begründung in Ziff. 1.

EIDGENOESSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

R. Koll

EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

3003 Bern, 3. März 1989

An den Bundesrat

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

---

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVD vom 24. Februar 1989

I

Wir begrüssen die Aufnahme von Verhandlungen mit der EG über die Erleichterungen von Grenzkontrollen im Warenverkehr. Wir erhoffen uns davon mittelfristig insbesondere eine Verbesserung an der Südgrenze, wo nach der Erfahrung der letzten Jahre mit bilateralen Gesprächen keine Fortschritte mehr erzielt werden können. Solche wären aber angesichts des stets wachsenden Verkehrsvolumens dringend nötig.

Seit der Vorbereitung des vorliegenden Antrages hat der Bundesrat das Mandat für die Verkehrsverhandlungen mit der EG verabschiedet. Es versteht sich, dass deshalb in der Ziffer 222.3 der Hinweis auf die Gebühr für die Ausnahmebewilligungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit überschweren oder überdimensionierten Fahrzeugen gestrichen werden muss. Wenn über-

haupt, so wird sich der Bundesrat später im Rahmen dieser Verhandlungen damit zu befassen haben.

Wir stellen deshalb den

Antrag:

der letzte Absatz auf Seite 11 der Antragsbegründung (Ziff. 222.3) über Gebühren für Ausnahmebewilligungen sei ersatzlos zu streichen.

II

Unser Antrag unter Ziffer I zeigt erneut, dass von den zur Zeit bearbeiteten Geschäften mit Aspekten aus der grenzüberschreitenden Verkehrspolitik zahlreiche Departemente betroffen sind. Es scheint uns offensichtlich, dass in diesem sehr wichtigen Bereich die interdepartementale Koordination auf der obersten Verwaltungsebene rasch verbessert werden muss.

Unseres Erachtens ist durch das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ein neues Koordinationsorgan mit den Zielen zu schaffen

- zuhanden des Vorstehers EVED und des Gesamtbundesrates einheitliche und aufeinander abgestimmte Grundsätze für alle Verkehrsgeschäfte mit grenzüberschreitenden Aspekten zu definieren

- den Vollzug zwischen den einzelnen Departementen zu koordinieren

- Anträge und Berichte an den Bundesrat im Rahmen des kleinen Mitberichtsverfahrens zu prüfen.

In Anwendung von Artikel 50 des Verwaltungsorganisationsgesetzes (SR 172.010) sehen wir die Leitung beim Generalsekretär des EVED. Das Organ sollte Chefbeamte der am meisten betroffenen Bundesämter bzw. Generalsekretariate umfassen (aus EFD: GS, EFV, EZV). Die erste Sitzung muss möglichst rasch stattfinden, damit bereits die im Rahmen der Brüsseler Verkehrsverhandlungen zu präsentierenden Uebergangslösungen für den Huckepackverkehr zuhanden des Vorstehers EVED und des Gesamtbundesrates diskutiert werden können.

Antrag:

Das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird beauftragt, für die Verkehrsgeschäfte mit grenzüberschreitenden Aspekten ein Koordinationsorgan mit Chefbeamten der am meisten betroffenen Verwaltungseinheiten zu schaffen.

EIDG. FINANZDEPARTEMENT

Stich

Stich

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Berne, le 2 mars 1989

Für die BR.-Sitzung
vom - 6. MRZ. 1989

Au Conseil fédéral

Négociations entre la Suisse et la Communauté économique européenne (CEE) relatives à la facilitation des contrôles et des formalités aux frontières lors du transport de marchandises

Co-rapport

relatif à la proposition du Département fédéral de l'économie publique du 24 février 1989.

1. Nous saluons positivement la perspective d'une entrée en négociation de la Suisse avec la CEE sur l'objet mentionné ci-dessus et pouvons nous déclarer d'accord avec la proposition du DFEP: cette perspective va dans le sens d'une facilitation du transport de transit lui-même pour lequel nous déployons de grands efforts dans le cadre de la négociation "Transports".

   Nous formulons cependant les deux propositions suivantes à introduire dans le libellé de la proposition.

2. Proposition no 1:

   Introduire sous chiffre 21, à la page 3, un quatrième tiret supplémentaire: "Mise en place et engagement à brève échéance des moyens offerts par les nouvelles technologies dans le domaine du traitement électronique des données concernant le déroulement des transports internationaux, afin d'aboutir à un système commun d'échanges de ces données pour le transit".
   Justificatif: un thème aussi actuel que l'introduction de l'informatique

et le rôle des télécommunications dans le contexte de la facilitation des transports internationaux de marchandises ne peut en aucun cas être ignoré dans le cadre de la future négociation. Il est d'ailleurs largement traité au sein des nombreuses organisations internationales spécialisées et sur le plan bilatéral et régional.

3. Proposition no 2:

Introduire sous chiffre 31, à la page 13, une dernière phrase "à la ligne": "Une extension des effets de l'Accord à l'ensemble des frontières de la Suisse et des transports en provenance ou en direction de notre pays, en particulier par rapport aux relations avec l'Autriche, doit être envisagée dès l'abord. Il s'agira d'engager rapidement des consultations dans ce sens".

Justificatif: Il s'avère essentiel d'harmoniser les procédures et les mesures de facilitation pour le passage des frontières sur l'ensemble des territoires des pays membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), en particulier par rapport aux transports touchant nos pays voisins.

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS,
DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ÉNERGIE
DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Bern, 8. März 1989

An den Bundesrat

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

Stellungnahme

zum Mitbericht des EFD vom 3. März 1989.

Antrag 1:
Mit dem Antrag 1 des EFD sind wir einverstanden.

Antrag 2:
Auch wir erachten eine einwandfrei funktionierende Koordination aller Verkehrsgeschäfte mit grenzüberschreitenden Aspekten als unabdingbar notwendig und stimmen deshalb dem Antrag des EFD im Grundsatz zu. Auf Grund der gemachten Erfahrungen möchten wir aber vorerst auf die formelle Schaffung eines Koordinationsorgans verzichten. Hingegen würden wir es übernehmen, bei wichtigen Etappen anlässlich internationaler Verkehrsverhandlungen jeweils eine Koordinationssitzung auf hoher Stufe ad hoc einzuberufen.

Dieses Vorgehen scheint uns beweglicher und effizienter, insbesondere deshalb, weil jeweils nur diejenigen Dienste anwesend

sind, die wirklich von der Frage betroffen sind und weil damit rein formelle Versammlungen vermieden werden können.

EIDGENOESSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi

EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

Berne, le 9 mars 1989

Au Conseil fédéral

Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EG) über Erleichterungen der Grenzkontrollen und -formalitäten im Warenverkehr

P r i s e d e p o s i t i o n

sur la prise de position du DFTCE du 8 mars 1989

Le DFTCE n'est pas d'accord avec notre proposition de créer un organe de coordination chargé de préparer les projets et les négociations dans le domaine des transports transfrontaliers.

Nous maintenons cette proposition. La situation actuelle n'est pas satisfaisante comme le démontre d'ailleurs la proposition du DFEP du 24 février 1989 où l'on a maintenu - faute de coordination - la question de l'émolument administratif comme objet des négociations avec la Communauté européenne (CE) sur les facilités pour les contrôles et formalités frontaliers dans le trafic des marchandises.

Autre exemple illustrant la nécessité d'un organe de coordination de haut niveau: la négociation avec la CE dans le secteur des transports. Cette négociation est capitale et très délicate. La tâche de notre délégation et de nos experts sera faciliter si auparavant notre position a été consolidée entre

les départements et, quand cela se justifie, le Conseil fédéral informé, le cas échéant, pour compléter et préciser ses instructions. A ce stade, nous pensons en particulier au problème du trafic combiné.

Pour ces raisons, nous maintenons notre seconde proposition du 3 mars 1989.

DEPARTEMENT FEDERAL DES FINANCES

Stich