



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT  
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN  
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

Mission Suisse

11-09-1990

Nr: 77-500.30

s.o.132.320 - VDF/BJA

Bern, 5. Sept. 1990

Bitte dieses Zeichen in der Antwort wiederholen  
Prière de rappeler cette référence dans la réponse  
Pregasi rammentare questo riferimento nella risposta

Integrationsbüro

EDA/EVD

VT	SPI	BE	HC	WA	ST	AO	HE	OW	SUD	BK	FG	PM
✓			↑	✓								

Verhältnis zwischen Transitabkommen Schweiz/EG und dem "acquis communautaire" im Verkehrsbereich

Herr Botschafter,

Im Anschluss an verschiedene Gespräche, die Sie mit dem Unterzeichnenden in dieser Angelegenheit führten, sei im folgenden versucht, das Verhältnis zwischen dem geplanten Transitabkommen Schweiz/EG und dem "acquis communautaire" im Verkehrsbereich näher zu prüfen. Die Ausführungen sind notwendigerweise vorläufiger Natur, weil das Transitabkommen erst im Entwurf vorliegt und weil noch nicht feststeht, wieviel vom heute als EWR-relevant erkannten "acquis communautaire" tatsächlich in den EWR-Vertrag Eingang finden wird.

### 1. Kombinierter Verkehr

Die EG hat erstmals mit der Richtlinie 75/130/EWG vom 17.2.1975 über den kombinierten Verkehr legiferiert. Diese ist wiederholt revidiert und ergänzt worden. Derzeit liegt ein weiterer Aenderungsvorschlag der EG-Kommission vor (vgl. ABL C 34 vom 14.2.1990, S. 15 f.). Die wesentlichen Bestimmungen der konsolidierten, zum EWR-relevanten "acquis" gehörenden Richtlinie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Befreiung des KV von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht
- Regelung der mit dem KV verbundenen Beförderungsdokumentation
- Definitorische Bestimmungen sowie Vorschriften über die KV-Statistik
- Steuerliche Entlastung für im KV eingesetzte Transportmittel.

Gesamthaft betrachtet, sind die im "acquis" enthaltenen Bestimmungen rudimentärer Natur, auch wenn die Zielsetzung, nämlich die Förderung des KV, letztlich in beiden Fällen dieselbe ist. Dieser Aspekt geht besonders auch aus dem jüngsten, im Februar dieses Jahres vorgelegten Vorschlag der EGK hervor, wo es in den Erwägungen heisst: "Der Ausbau des kombinierten Verkehrs soll auch den alpenüberquerenden Transitverkehr erleichtern". Sonst aber geht das Abkommen mit seinen zahlreichen und detaillierten Verpflichtungen betreffend die von der Schweiz und der EG zu ergreifenden Infrastruktur - und Begleitmassnahmen zugunsten des KV wesentlich weiter als die EG-Richtlinie und lässt sich in seiner Präzision kaum auf ein und dieselbe Ebene mit dieser stellen.

Der Vergleich zwischen dem Transitabkommen einerseits und den EG-Vorschriften über den KV andererseits lässt keine wesentlichen Widersprüche erkennen. Dies gilt auch für die in Art. 8 Ziff. 1 der Richtlinie enthaltenen, sehr präzisen - ja komplizierten - Bestimmungen über die Steuererstattungen, welche die EG-Mitgliedstaaten zugunsten der im KV eingesetzten Strassenfahrzeuge gewähren müssen. Obwohl das Transitabkommen keine Steuererstattungen dieser Art explizit vorsieht, ist unseres Erachtens die Uebereinstimmung zwischen der Richtlinie und dem Abkommen durch die Zweckartikel 1 und 5 sowie durch Artikel 8 (Begleitmassnahmen) des Abkommens gewährleistet. Dieselbe Frage wird sich allerdings auch bei der Uebernahme des gemeinschaftlichen "acquis" durch die Schweiz im Rahmen des

EWR-Vertrages stellen. Unseres Wissens kennt die Schweiz keine Steuererleichterungen zugunsten des KV, weshalb wir Ihnen anregen möchten, diesem Problem Ihre Aufmerksamkeit zu schenken. In dem vom BAV erstellten Rechtsvergleich hatte es keine besondere Beachtung gefunden.

## 2. Marktzugang

Die von der EG-Kommission als EWR-relevanter "acquis" genannten EG-Erlasse auf diesem Gebiet betreffen zur Hauptsache den quantitativen Zugang zu den Transportmärkten, d.h. die Ausführung internationaler Transporte sowie die Kabotage. Beides, nämlich die Ausführung internationaler Transporte wie auch die Kabotage innerhalb eines Mitgliedstaates, ist bisher in der Gemeinschaft bekanntlich noch nicht völlig freigegeben, doch ist die Liberalisierung auf den 1.1.1993 vorgesehen. Die heute innerhalb der EG geltenden Kontingente für internationale Transporte und für die Kabotage sind in Verordnungen des Rates festgelegt. Die Gewährleistung der über den Marktzugang im engeren Sinn hinausgehenden Inländerbehandlung ist in der Gemeinschaft durch die allgemeinen Vorschriften des EWG-Vertrages (besonders auch Art. 74 - 84 und Art. 85 - 86) sowie durch das gesamte sekundäre EG-Recht auf dem Gebiet des Verkehrs gegeben.

Das Transitabkommen Schweiz /EG seinerseits klammert in Art. 15 die Frage der Kabotage ausdrücklich aus, womit ein Konflikt zwischen der teilweise liberalisierten Kabotage innerhalb der EG und dem Kabotageverbot in der Schweiz vermieden wird. Zur Frage der Kontingentierung internationaler Strassentransporte spricht sich das Abkommen, sofern wir es richtig lesen, nicht aus. Da die internationalen Transporte sowohl innerhalb der EG als auch zwischen der Schweiz und den einzelnen EG-Mitgliedstaaten mengenmässigen Beschrän-

kungen unterstehen (bilateral bzw. im Rahmen CEMT), ist davon auszugehen, dass keine Differenz zwischen dem "acquis communautaire" und dem Abkommen vorliegt. Aus dem Marktzugangs-Artikel (Art. 15) des Abkommens kann jedenfalls nicht abgeleitet werden, dass im Strassengüterverkehr zwischen der EG und der Schweiz sämtliche Kontingente wegfallen. Was die Inländerbehandlung angeht, so verlangt sie von den Vertragsparteien, dass sie die jeweils in der anderen Vertragspartei immatrikulierten Fahrzeuge gleich behandeln wie die eigenen. Ein Widerspruch zum "acquis communautaire" liegt somit nicht vor.

### 3. Gewichtslimiten für Lastwagen

Einen der wichtigsten Bestandteile des "acquis" bilden die sozialen, technischen und die Sicherheits-Vorschriften, welche die EG in den letzten 30 Jahren für den Strassenverkehr erlassen hat. Demgegenüber behandelt das Transitabkommen den Bereich der technischen Harmonisierung nur in zweiter Priorität (vgl. Art. 11 und 12) und hält sogar ausdrücklich fest, dass die von der Schweiz vorzunehmenden Erleichterungen zugunsten des Strassengüterverkehrs "dans le respect des législations routières en vigueur dans les Parties contractantes" erfolgen sollen. Die 28-T-Begrenzung findet dabei explizit Erwähnung. Damit wird, wie Sie wissen, eine signifikante, jedoch kaum überraschende Differenz zum "acquis communautaire" geschaffen. Sie ist unseres Erachtens die einzige Unvereinbarkeit zwischen dem "acquis" und dem Transitabkommen, welche wirklich ins Gewicht fällt.

Wir versichern Sie, Herr Botschafter, unserer vorzüglichen Hochachtung.

DIREKTION FUER VOELKERRECHT

*F. van Däniken*

(von Däniken)

- Kopie: - EVD, Bundesamt für Verkehr
- Direktor Bürki
  - Stv. Direktor Isliker
  - Vizedirektor Fagagnini
  - Dienst internationale Organisationen
- EDA/EVD, Integrationsbüro
- Herrn R. Bärffuss
  - Herrn B. Gasser
- Mission Brüssel
- KT/SE
- HAL