



13. Jan. 1993

**Freier Marktzugang Strassenverkehr;
Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der
Europäischen Gemeinschaft (EG) in bezug auf den Abschluss
eines bilateralen Abkommens**

Aufgrund des Antrags des EVED vom 8. Januar 1993

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Aufnahme von Verhandlungen mit der EG in bezug auf den Abschluss eines bilateralen Abkommens über den freien Marktzugang im Strassenverkehr wird zugestimmt.
2. Die Schweizer Delegation, welche für die Aushandlung dieses bilateralen Abkommens zuständig ist, wird von Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr geleitet. Sie wird sich, nebst dem Delegationsleiter, aus zumindest je einem Vertreter des BAP und des IB zusammensetzen.
3. Im Sinn der Mitverantwortung (coresponsabilité) werden der Chef der Delegation und ein Vertreter des IB ermächtigt, die Verhandlungen mit der EG im Sinne der vorgenannten Erwägungen zu führen und gegebenenfalls das Abkommen zu paraphieren.
4. Die Zuständigkeit, dieses bilaterale Abkommen im Namen der Schweiz zu unterzeichnen, wird dem Chef des EVED übertragen, nach vorgängiger Konsultation des Bundesrates.

Für getreuen Protokollauszug:

Marcus Müller

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
	X	EDI	5	-
	X	EJPD	5	-
	X	EMD	5	-
	X	EFD	7	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	35	-
	X	BK	4	-
		EFK		
		Fin.Del.		





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

3003 Bern, 8. Januar 1993

Übersicht

Freier Marktzugang Strassenverkehr;

**Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft (EG)
 in bezug auf den Abschluss eines bilateralen Abkommens**

Der vorliegende Antrag dient dazu, nach dem Nein der Stimmberechtigten zum EWR möglichst schnell Verhandlungen mit der EG über den freien Marktzugang im Strassenverkehrsbereich aufnehmen zu können. Schweizer Bürger und Unternehmen sollen von den Liberalisierungen, die der EWR den Vertragsstaaten bringen wird, auch profitieren können.

Grundlage der Verhandlungen bildet Artikel 13 des Transitabkommens, der ausdrücklich vorsieht, dass der Zugang zum Verkehrsmarkt nach Modalitäten zu gewähren ist, die bilateral ausgehandelt werden.

Bei erfolgreichen Verhandlungen könnte die Schweiz an folgenden Freiheiten teilhaben:

- Zugang zum grenzüberschreitenden Güterverkehr.
- Kabotage, vorerst im Rahmen von Kontingenten.

Die Schweiz wird als Gegenleistung vermutlich die gleichen Gesetzesänderungen vornehmen müssen, die im Rahmen von Eurolex geplant waren. Sie betreffen zur Hauptsache das Strassenverkehrsgesetz, das Zollgesetz und den Zugang zum Beruf des Strassentransportunternehmers.

Wie bei den Verhandlungen über Verwaltungsvereinbarung soll für die Führung der Verhandlungen das Bundesamt für Verkehr als zuständig erklärt werden. Vorgesehen ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Integrationsbüro, dem Bundesamt für Polizeiwesen, der Oberzolldirektion und der Direktion für Völkerrecht.



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

3003 Berne, 8. janvier 1993

Résumé

**Libre accès au marché des transports;
autorisation d'ouvrir des pourparlers avec la Communauté européenne (CE) en vue de conclure
un accord bilatéral**

La présente proposition vise, après le refus de l'EEE par la Suisse, à ouvrir dans les meilleurs délais des négociations avec la CE au sujet du libre accès au marché des transports routiers. Les citoyens et entreprises suisses pourront ainsi profiter des libéralisations que l'EEE apportera.

Les pourparlers seront fondés sur l'article 13 de l'accord sur le transit. Ce dernier prévoit expressément que l'accès au marché des transports doit être accordé selon des modalités à négocier sur une base bilatérale.

En cas de succès des négociations, la Suisse pourrait bénéficier des libertés suivantes:

- accès aux transports internationaux des marchandises;
- cabotage; dans un premier temps, ce dernier se fera dans le cadre de contingents.

En contre-partie, la Suisse devra vraisemblablement procéder aux modifications de lois prévues dans le cadre d'Eurolex. Elles concernent essentiellement la loi sur la circulation routière, la loi sur les douanes et l'accès à la profession de transporteur routier.

Comme pour les négociations relatives à l'arrangement administratif, il est proposé d'attribuer la conduite des pourparlers à l'Office fédéral des transports. Une étroite collaboration est envisagée avec le Bureau de l'intégration, l'Office fédéral de la police, la Direction générale des douanes et la Direction du droit international public.



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

3003 Bern, 8. Januar 1993

An den B u n d e s r a t

**Freier Marktzugang Strassenverkehr;
Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft (EG)
in bezug auf den Abschluss eines bilateralen Abkommens**

I

Situation in der EG am 1. Januar 1993

1. Seit dem 1. Januar 1993 ist für die EG-Mitgliedstaaten durch weitere Liberalisierungen auch im Bereich des Verkehrs der gemeinsame Markt Wirklichkeit. Sowohl im grenzüberschreitenden als auch im Binnenverkehr wird schrittweise der freie Markt für den Personenverkehr und den Güterverkehr eingeführt.
2. Die EG-Verordnung 881/92 vom 26. März 1992 regelt den Zugang zum grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt und sieht insbesondere die Aufhebung sämtlicher bisher geltender innergemeinschaftlicher bilateraler Kontingente im Strassengüterverkehr vor.
3. Mittels der EG-Verordnung 4059/89 wird die Kabotage im Güterverkehr erlaubt, d.h. Verkehrsunternehmen sind zum Gütertransport innerhalb eines Mitgliedstaates zugelassen, in dem sie nicht ansässig sind. Dies wird von der EG sukzessive eingeführt, indem für die Kabotage zahlenmässige Kontingente festgelegt worden sind. Die vollständige Freigabe der Kabotage dürfte aber kaum vor 1996 erfolgen.
4. Auch im Personenverkehr findet eine Liberalisierung statt. Die EG-Verordnung 2454/92 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen

zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaates regelt die Freigabe der Kabotage im Personenverkehr.

5. Zusammen mit den vorgenannten Massnahmen hat die EG bereits verschiedene Harmonisierungen beschlossen. Sie betreffen drei Ebenen: die technische (technische Anforderungen an die Fahrzeuge, Masse und Gewichte), die soziale (Bedingungen zur Zulassung zum Beruf des Strassentransportunternehmers, Lenk- und Ruhezeiten) und die fiskalische (geplante Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, Harmonisierung der Mineralölsteuern).

II

Was geschieht in den EWR-Vertragsstaaten?

1. Die Mitgliedstaaten des EWR werden in der zweiten Hälfte des Jahres 1993 teilweise von den vorgenannten Liberalisierungen profitieren können.
2. Die Verordnung 881/92 wird erst ab diesem Zeitpunkt, gleich wie die Verordnung 2454/92 von den EFTA-Staaten übernommen werden können (beide befinden sich noch im "Pipeline-Acquis"). Es ist jedoch nur eine Frage der Zeit, bis auch diese Liberalisierungen für die EFTA-Staaten gültig sein werden.
3. Die Zulassung der Kabotage wird, wie bei den EG-Mitgliedstaaten, auch bei den Mitgliedstaaten des EWR ab der zweiten Hälfte des Jahres 1993 sukzessive eingeführt werden. Auch diese Verordnung ist noch nicht in den Acquis communautaire übernommen worden.

III

Situation der Schweiz am 1. Januar 1993

1. Zum heutigen Zeitpunkt ist der Strassengüterverkehr zwischen der Schweiz und den Staaten der EG teilweise einer Bewilligungspflicht unterstellt. Besonders nachteilig wirkt sich aus, dass mit keinem unserer EG - Nachbarstaaten im grenzüberschreitenden Güterverkehr eine Liberalisierung besteht.

Chronische Probleme bei der Ausführung der Bewilligungspraxis gehören zum Alltag.

Diese Bewilligungspflicht steht im Widerspruch zum freien Marktzugang in bezug auf den Güter- und Personenverkehr (grenzüberschreitend oder im Binnenmarkt) sowie zu unserer Handels- und Gewerbefreiheit.

2. Auch im Bereich der Kabotage können die Schweizer Transporteure nicht vom freien Markt und den daraus resultierenden Kontingenten profitieren.

Unter den Begriff der Kabotage fallen die Binnentransporte, d.h. die entgeltliche Beförderung von in der Schweiz aufgenommenen und hier wieder abzusetzenden Personen oder Sachen durch Fahrzeuge, die nicht in der Schweiz immatrikuliert sind (z.B. ein deutscher Lastwagen transportiert eine Ladung auf der Strecke Zürich-Bern).

3. Diese Liberalisierungen hätten den schweizerischen und den Transportunternehmen der EG eminente Vorteile gebracht. Auch die Verwaltung hätte in administrativer Hinsicht durch das Wegfallen von Bewilligungen von Vereinfachungen profitieren und sogar Personal einsparen können. Durch das Ausbleiben dieser Liberalisierungen nach dem EWR-Nein muss nun die Schweiz mit der EG bilaterale Verhandlungen führen, um trotzdem in den Genuss gewisser Vorteile des gemeinsamen Marktes zu kommen.

IV

Aufnahme und Ziele der Verhandlungen

1. Ausgangslage für die Schweiz ist das Nein zum EWR am 6. Dezember 1992 sowie die Annahme des Transitabkommens durch das Parlament. Dieses Abkommen bildet die Grundlage für die bilateralen Land- und Luftverkehrsverhandlungen. Im Bereich des Strassenverkehrs, der im EWR als Wichtigstes den freien Zugang zum Markt bringen wird, ist für den Fall des Nicht-Zustandekommens des EWR eine Ausweichmöglichkeit vorgesehen worden. In Artikel 13 des Transitabkommens zwischen der EG und der Schweiz steht hinsichtlich des Zuganges zum Verkehrsmarkt, diesen "gegebenenfalls nach Modalitäten zu gewähren, die im Rahmen eines bilateralen Abkommens festzulegen sind."

Bestätigt wurde dieser Artikel 13 in einem Briefwechsel zwischen der Schweizer Delegation und derjenigen der Gemeinschaft, der in Anhang 8 des Transitabkommens veröffentlicht ist.

2. Der vorliegende Antrag an den Bundesrat hat folgende Ziele:
- festsetzen des Inhaltes des mit der EG abzuschliessenden bilateralen Abkommens über den freien Marktzugang;
 - das Bundesamt für Verkehr als zuständig zu erklären und zu ermächtigen, in dieser Angelegenheit mit der EG Verhandlungen aufzunehmen;
 - die in den Verhandlungen mit der EG zu machenden Zugeständnisse in bezug auf die bereits vorgelegten Eurolex-Gesetzesvorlagen, unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Parlament, zu gewähren.

Parallel zu diesem Antrag läuft ebenfalls ein weiterer Antrag über die Aufnahme von Verhandlungen im Bereich des Marktzuganges im Luftverkehr.

3. Bei den Verhandlungen müssen die gleichen Forderungen seitens der EG für die Gewährung des freien Marktzuganges erwartet werden, wie sie bereits anlässlich der EWR-Verhandlungen vorgebracht wurden.
4. Die für die Schweiz in gesetzgeberischer Hinsicht zu tätigen Konsequenzen hätten folgendes Aussehen:
- A) Die Aenderungen im Strassenverkehrsgesetz (SVG), welche die von der EG geforderten Harmonisierungen betreffen, sind in der Eurolex-Vorlage Nr. 92.057.5 (Bundesbeschluss über die Aenderung des SVG) niedergelegt. Das Bundesamt für Polizeiwesen (BAP) beabsichtigt sämtliche im vorgenannten Bundesbeschluss aufgeführten Aenderungen des SVG bereits im Frühling 1993 ins ordentliche Gesetzgebungsverfahren einzugeben und diese darauf dem Parlament einzureichen. Zusätzlich gilt es, aufgrund der bestehenden SVG-Fassung die entsprechenden Verordnungen (BAV, VRV, VZV, VVV, ARV) eurokompatibel zu gestalten. Hauptziel des BAP ist es, baldmöglichst bei den Verordnungsänderungen die relevanten EG-Richtlinien - allein im technischen Bereich sind es über 70 EG-Richtlinien - einzubeziehen. Die Verordnungen, die erneut angepasst werden müssen, sollten dem bestehenden SVG-Rahmen entsprechen und zusätzlich den "Pipeline-Acquis" (und die Zusatzprotokolle 1 und 2) berücksichtigen.
- B) Sowohl die Aenderung des Zollgesetzes als auch die von der EG geforderten qualitativen Bedingungen beim Zugang zum Beruf des Strassentransporteurs sind in den Eurolex-Vorlagen Nr. 92.057.10 und in Nr. 92.057.38 bereit. Es wäre jedoch von Vorteil und taktisch besser, mit diesen Revisionen zuzuwarten und zu

sehen, wie die Verhandlungen mit der EG laufen werden. Erst danach kann ein entsprechender Entscheid über Gesetzesänderungen gefällt werden. Der Wegfall des Kabotageverbotes würde nicht nur zur Aufhebung des entsprechenden Artikels im Zollgesetz, sondern auch des Art. 115 Abs. 1 Bst. d der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen (VZV) erfordern.

5. Das abzuschliessende bilaterale Abkommen könnte unseres Erachtens folgenden Inhalt haben:
- die gegenseitige Gewährung des freien Zugangsrechts zum Markt im Strassenverkehr;
 - die Uebernahme von EG-Erlassen im Verkehrsbereich betreffend Harmonisierungen von technischen Anforderungen an die Fahrzeuge, von Massen und Gewichten der Fahrzeuge, Lenk- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer, Fahrausweise und Versicherungsfragen mit Zulassung der Kabotage;
 - die Regelung von Bedingungen für die Zulassung zum Beruf des Strassentransportunternehmers.
6. Schliesslich wird sich die Schweiz bei diesen zukünftigen Gesprächen darauf gefasst machen müssen, dass aufgrund der Forderungen der EG in den EWR-Verhandlungen das Thema der Kontingentierung ihres Transitverkehrs durch Oesterreich wieder zur Sprache kommen wird. Sollte eine derartige Kontingentierung tatsächlich unumgänglich sein, wird es darum gehen, eine ausreichende Anzahl an Bewilligungen (mit Einschluss einer Reserve) zu erhalten, um die Bedürfnisse der Schweizer Transportunternehmen zu decken.

V

Verantwortlichkeiten

1. Auf Seiten der EG wird wahrscheinlich die Generaldirektion VII (GD VII) die Verhandlungen führen. Die Erteilung des entsprechenden Auftrages muss vom Verkehrs-Ministerrat beschlossen werden und ist für März 1993 zu erwarten.
2. Als Chef der Schweizer Delegation beantragen wir, Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor im BAV, zu bestimmen. Er wird in diesem Zusammenhang eng und regelmässig mit Vertretern des Integrationsbüros (IB), des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP), der

Oberzolldirektion und der Direktion für Völkerrecht zusammenarbeiten. Nebst dem Leiter wird sich die Delegation zumindest aus je einem Vertreter des BAP und des IB zusammensetzen. Gegebenenfalls kann sich der Delegationsleiter von Vertretern und Spezialisten aus weiteren Bundesämtern begleiten lassen (z.B. dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, [BUWAL]). Die Verhandlungen werden in Vorbereitungssitzungen im Beisein von mitinteressierten Bundesstellen besprochen werden.

VI

1. Im Rahmen der Aemterkonsultation wurde der Entwurf des Antrags dem BAP, dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, dem BUWAL, der Oberzolldirektion, dem IB und der Direktion für Völkerrecht unterbreitet.

Alle befragten Bundesstellen sind grundsätzlich mit der Aufnahme von Verhandlungen mit der EG über den Abschluss eines bilateralen Abkommens im Bereich des freien Marktzuganges im Strassenverkehr einverstanden.

2. Die Mehrheit der Aenderungsvorschläge wurde im Antrag berücksichtigt.

Offene Fragen stellen sich nur hinsichtlich der Leitung der Verhandlungsdelegation. Mit Ausnahme des BAP und des IB hat keine der befragten Bundesstellen die Leitung durch das BAV in Frage gestellt. Das BAP und das IB beantragen, die Delegation durch das "Tandem BAV und IB" leiten zu lassen. Sie begründen dies damit, dass es einerseits notwendig sei die Koordination im Integrationsbereich sicherzustellen und andererseits mit der langjährigen Erfahrung des IB in den verschiedensten internationalen Verhandlungen. Diesem Vorschlag kann nicht entsprochen werden; die vorgebrachten Argumente werden keinesfalls in Frage gestellt. Hingegen überwiegt vorliegenderweise, dass diese Art der Delegationsführung ("Tandem") in der Praxis nicht umzusetzen ist. Zum einen ist es wichtig gegenüber dem Verhandlungspartner mit einem Verantwortlichen aufzutreten. Zum anderen fällt die Materie des Marktzuganges im Strassenverkehr eindeutig in die Zuständigkeit des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes. Diese fachlichen Aspekte lassen nur den Schluss zu, die Leitung der Delegation einem Vertreter aus dem BAV zu übertragen, wie dies im übrigen ebenfalls bei den Verhandlungen über die Verwaltungsvereinbarung geschehen ist. Auch bei den Verhandlungen über den Zugang zum Markt im Luftverkehrsbereich wird ebenfalls beantragt, das materiell zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt mit der Leitung der

Verhandlungsdelegation zu betrauen. Schliesslich entspricht es anerkannten Grundsätzen, klare und eindeutige Führungsstrukturen zu schaffen. Im übrigen haben wir dem Anliegen des BAP und des IB in dem Sinne Rechnung getragen, dass sich die Delegation, nebst dem Leiter, zumindest aus je einem Vertreter des BAP und des IB zusammensetzen wird.

3. Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Beilage:

- Entwurf des Beschlussesdispositivs

Zum Mitbericht an:

- BK (Rechtsdienst, Sprachdienst)
- EDA (Völkerrechtsdirektion)
- EJPD (BJ, BAP)
- EDA/EVD (Integrationsbüro)
- EVD (BIGA)
- EFD (OZD)
- EDI (BUWAL)

Protokollauszug an:

- EVED 35 Ex.
- BK
- EDI
- EJPD
- EVD
- EMD
- EFD

**Freier Marktzugang Strassenverkehr;
Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft (EG)
in bezug auf den Abschluss eines bilateralen Abkommens**

Aufgrund des Antrages des EVED vom 8. Januar 1993

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichts wird

beschlossen:

1. Der Aufnahme von Verhandlungen mit der EG in bezug auf den Abschluss eines bilateralen Abkommens über den freien Marktzugang im Strassenverkehr wird zugestimmt.
2. Die Schweizer Delegation, welche für die Aushandlung dieses bilateralen Abkommens zuständig ist, wird von Herrn Philippe Gauderon, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr geleitet. Sie wird sich, nebst dem Delegationsleiter, aus zumindest je einem Vertreter des BAP und des IB zusammensetzen.
3. Der Chef der Delegation wird ermächtigt die Verhandlungen mit der EG im Sinne der vorgenannten Erwägungen zu führen und gegebenenfalls das Abkommen zu paraphieren.
4. Die Zuständigkeit, dieses bilaterale Abkommen im Namen der Schweiz zu unterzeichnen, wird dem Chef des EVED übertragen, nach vorgängiger Konsultation des Bundesrates.

Für getreuen Protokollauszug: