



Brüssel, den 18. Mai 2017  
(OR. fr)

5521/95  
DCL 1

TRANS 31  
AER 10  
AELE 12

#### FREIGABE

---

des Dokuments	5521/95 RETSREINT
vom	9. März 1995
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich

---

Betr.: Empfehlung für einen Beschluß des Rates über die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der **Schweizerischen Eidgenossenschaft** in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage die freigegebene Fassung des obengenannten Dokuments.

Der Wortlaut dieses Dokuments ist mit dem der vorherigen Fassung identisch.

5521/95

RESTREINT

TRANS	31
AER	10
AELE	12

## BERICHT

des Ausschusses der Ständigen Vertreter

an den Rat

Nr. Vordokument: 5505/95 TRANS 31 AER 10 AELE 12

Nr. Kommissionsvorschlag: 8970/93 TRANS 114 AER 56 AELE 55 [SEK(93) 1437 endg.]

geändert durch

4839/94 TRANS 10 AER 2 AELE 15 [SEK(94) 91 endg.]

geändert durch

5517/95 TRANS 30 AER 9 AELE 11 [SEK(95) 344 endg.]

Betr.: Empfehlung für einen Beschluß des Rates über die Aufnahme von

**Verhandlungen** zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der

**Schweizerischen Eidgenossenschaft** in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr

## I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 24. September 1993 eine Empfehlung für einen Beschluß des Rates über die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr <sup>(1)</sup> unterbreitet.

Geänderte Empfehlungen sind am 3. Februar 1994 <sup>(2)</sup> und am 8. März 1995 <sup>(3)</sup> unterbreitet worden.

(1)Dok. 8970/93 R/LIMITE TRANS 114 AER 56 AELE 55.

(2)Dok. 4839/94 R/LIMITE TRANS 10 AER 2 AELE 15.

(3)Dok. 5517/95 RESTREINT TRANS 30 AER 9 AELE 11.

Die **Beratungen des Rates**, und zwar insbesondere diejenigen, die im Anschluß an das schweizerische Referendum vom 20. Februar 1994 zur Annahme der Alpeninitiative stattgefunden haben, nach der der alpenüberquerende Straßenverkehr ab 2004 verboten wird, sind nachstehend unter Abschnitt II zusammengefaßt.

Die Ergebnisse der Beratungen **des Ausschusses der Ständigen Vertreter** vom 8. März 1995 sind nachstehend unter Abschnitt III zusammengefaßt.

Die nach den Erörterungen des Ausschusses der Ständigen Vertreter **offengebliebenen Fragen** werden unter den Abschnitten IV und V im einzelnen erläutert.

Der **Entwurf für Verhandlungsrichtlinien** in der vom Ausschuß der Ständigen Vertreter überarbeiteten Fassung ist in Anlage I (Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie kombinierter Verkehr) und in Anlage II (Luftverkehr) dargelegt.

## **II. BERATUNGEN DES RATES**

Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) hat auf seiner Tagung vom 8. November 1993 den Ansatz der Gemeinschaft in bezug auf die Entwicklung der Zusammenarbeit mit der Schweiz und dabei insbesondere für die Aushandlung von neuen Sektorabkommen festgelegt.

Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) hat am 21. Februar 1994 beschlossen, daß die Ergebnisse des Referendums der schweizerischen Bevölkerung vom 20. Februar 1994, durch welches der Straßentransitverkehr durch die Schweiz ab 2004 unterbunden wird, eine erneute Überprüfung des bereits vereinbarten Globalansatzes, insbesondere im Hinblick auf den Verkehr, erfordern.

Auf seiner Tagung am 31. Oktober 1994 hat der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) die Beschlüsse zur Ermächtigung der Kommission verabschiedet, bilaterale Abkommen mit der Schweiz in folgenden Bereichen auszuhandeln:

- freier Personenverkehr
- Forschung und technologische Entwicklung
- Landwirtschaft
- gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen
- öffentliches Auftragswesen.

Bei dieser Gelegenheit hat der Rat folgende Schlußfolgerungen angenommen:

"Der Rat erinnert anlässlich der Annahme der Verhandlungsrichtlinien für die Aushandlung bilateraler Abkommen mit der Schweiz für die Bereiche freier Personenverkehr, Forschung, Landwirtschaft, gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen sowie öffentliches Auftragswesen daran, daß er in den von ihm auf seinen Tagungen am 8./9. November 1993 sowie 16./17. Mai 1994 angenommenen Schlußfolgerungen folgendes hervorgehoben hat:

- Ziel der Gemeinschaft muß es sein, ein ausgewogenes Gleichgewicht der beiderseitigen Vorteile innerhalb jedes sektoralen Abkommens und zwischen den einzelnen Abkommen zu erreichen;
- der Rat will erforderlichenfalls für eine angemessene Parallelität zwischen den verschiedenen sektoralen Abkommen sorgen.

DECLASSIFIED

Hinsichtlich des Verkehrsbereichs stellte der Rat am 31. Oktober 1994 fest, daß die Kommission Sondierungsgespräche mit den schweizerischen Behörden geführt hat, um die von den Verkehrsministern der Gemeinschaft gewünschten Erläuterungen in bezug auf die verschiedenen Fragen zu erhalten, die mit der Durchführung der Alpeninitiative zusammenhängen. Der Rat nahm zur Kenntnis, daß die Kommission in Kürze eine Mitteilung mit der Bewertung dieser Gespräche und den Aussichten für die Entwicklung dieses Dossiers vorzulegen gedenkt; er äußerte die feste Hoffnung, daß auf dieser Grundlage auch für diesen Bereich rasch Verhandlungsrichtlinien angenommen werden können.

Der Rat wird im Lichte der vorstehenden Schlußfolgerungen anhand der Berichte, welche die Kommission ihm in regelmäßigen Abständen über den Verlauf der sektoriellen Verhandlungen, sowie über die Entwicklung des Dossiers "Verkehr" und - so bald wie möglich - über die Verhandlungen in diesem Bereich unterbreiten wird, die Entwicklung der einzelnen Dossiers verfolgen. Vor Abschluß der verschiedenen Verhandlungen wird eine abschließende Gesamtbewertung vorgenommen."

Der Rat (Verkehr) hat auf seiner Tagung am 20. und 21. November 1994 festgestellt, daß die Voraussetzungen für die Wiederaufnahme der Beratungen im Hinblick auf die Festlegung der Verhandlungsrichtlinien erfüllt sind, und den Ausschuß der Ständigen Vertreter beauftragt, seine Arbeiten zügig fortzusetzen, damit der Rat spätestens auf seiner nächsten Tagung im März 1995 einen Beschluß fassen kann.

DECLASSIFIED

### III. BERATUNGEN DES AUSSCHUSSES DER STÄNDIGEN VERTRETER

Am Ende der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vermerkte der Präsident, daß die Verhandlungsrichtlinien voraussichtlich auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 13./14. März 1995 angenommen werden können. Ferner stellte der Präsident fest, daß die Delegationen in bezug auf den Teil "Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie kombinierter Verkehr" nicht mehr sehr weit von einem Konsens entfernt sind.

In bezug auf den Teil "Luftverkehr" stellte der Präsident dagegen fest, daß es keine ausreichende Mehrheit für den geänderten Vorschlag der Kommission gibt, insbesondere was die Aufnahme der Rechte der 5. und der 7. Freiheit und der Kabotage in das Abkommen anbelangt. Was den Antrag mehrerer Delegationen anbelangt, vorher eine Studie über die Auswirkungen eines Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Schweiz über den offenen Luftraum durchzuführen, so wies der Präsident in Übereinstimmung mit dem Vertreter der Kommission darauf hin, daß man die Verabschiedung der Richtlinien durch den Rat mit der Maßgabe akzeptieren könnte, daß vor der Paraphierung des Abkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz alle Auswirkungen dieser Studie berücksichtigt werden.

Die noch offenen Probleme sind nachstehend wie folgt zusammengefaßt:

Abschnitt IV: Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie kombinierter Verkehr

Abschnitt V: Luftverkehr.

Einige Delegationen schlugen vor, daß den Richtlinien für die Verhandlungen mit der Schweiz über den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie den kombinierten Verkehr eine gemeinsame Anlage über das Verfahren für die Verhandlungen beigegeben wird. Der Text dieser Anlage, die mit der Anlage für die Verhandlungen mit Slowenien (Anlage 2 des Dokuments 9389/92 TRANS 133 SLO 9) identisch ist, ist in Anlage III enthalten.

#### IV. OFFENE FRAGEN IN BEZUG AUF DEN STRASSEN- UND EISENBAHNVERKEHR SOWIE DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

1. Die wichtigste noch offene Frage betrifft die Ziffern vii und viii in Abschnitt III.B Nummer 1 (Seite 13). Drei Delegationen (GR,I,P) behalten sich ihren Standpunkt zu dem in diesen Ziffern gewählten Konzept vor. Diese Vorbehalte beziehen sich auf den Grundsatz der Progressivität (der sowohl für die Annahme der Gemeinschaftsnormen als auch für die Durchführung von steuerlichen Maßnahmen in der Schweiz gilt) und die beabsichtigten geographischen Beschränkungen (Beschränkung auf den Zugang zu den wichtigsten schweizerischen Zentren).

Der Präsident schlug eine Kompromißlösung vor, wonach ein gewisser Parallelismus zwischen der Durchführung neuer steuerlicher Maßnahmen in der Schweiz (gemäß Ziffer viii) und der Durchführung der Gemeinschaftsvorschriften über Gewichte und Abmessungen (gemäß Ziffer vii) hergestellt wird. Der genaue Wortlaut dieses Kompromißvorschlags ist in der Fußnote auf Seite 13 wiedergegeben.

2. Es besteht weiterhin ein Prüfungsvorbehalt der Delegation I und ein Vorbehalt der Delegation P zu Abschnitt III.A Nummer 1 Ziffer vii auf Seite 11. Diese Delegationen befürchten, daß die vom Vorsitz vorgeschlagene Kompromißlösung (wonach die Worte "unter Einhaltung des Transitabkommens" eingefügt würden) nicht ausreicht, um sicherzustellen, daß die unter dieser Ziffer genannten steuerlichen Maßnahmen nicht doch vor dem Jahr 2005, d.h. vor Ablauf des Transitabkommens, eingeführt werden.

3. Die österreichische Delegation hält an einem Vorbehalt zu der Laufzeit des Abkommens fest (Abschnitt V, Seite 17).

## **V.OFFENE FRAGEN IN BEZUG AUF DEN LUFTVERKEHR**

### 1. Allgemeiner Vorbehalt (Fußnote 1, S. 20)

Drei Delegationen (I, GR, P) hielten an ihrem allgemeinen Vorbehalt zu den Verhandlungsrichtlinien für den Luftverkehr fest. Diese Delegationen, unterstützt von den Delegationen E, F und NL, ersuchten die Kommission, eine Studie über die Auswirkungen des unlängst zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten paraphierten Abkommens auf die Mitgliedstaaten durchzuführen.

### 2. Vorbehalt zu der Einbeziehung der 5. und der 7. Freiheit und der Kabotage (Fußnote 1, S. 21)

Fünf Delegationen (F,E,I,GR,P) lehnen weiterhin die Einbeziehung der Rechte der 5. und der 7. Freiheit und der Kabotage in das Abkommen ab; die österreichische Delegation lehnt nur die Kabotage ab.

### 3. Vorbehalt zu der Frage des Eigentums und der tatsächlichen Kontrolle (Fußnote 2, S. 21)

Der Vorsitz hat einen neuen Text vorgeschlagen, der darauf abzielt, zwischen gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmen und schweizerischen Verkehrsunternehmen zu unterscheiden. Der Vertreter der Kommission legte einen Vorbehalt zu dem vom Vorsitz vorgeschlagenen Text mit der Begründung ein, daß der Wortlaut des geänderten Kommissionsvorschlags dem Abkommen zwischen der Gemeinschaft sowie Schweden und Norwegen über einen integrierten Luftverkehrsmarkt im Gebiet der Gemeinschaft sowie in Schweden und Norwegen entspricht. Der Vorsitz stellte fest, daß sich bei den Beratungen wohl zwei Tendenzen herauskristallisieren: Ein Teil der Delegationen lehnt die Aufnahme der Rechte der 5. und der 7. Freiheit und der Kabotage in das Abkommen ab, kann dem Standpunkt der Kommission nicht zustimmen und wünscht deshalb, daß der Text des Vorsitzes mit dem Wort "beziehungsweise" beibehalten wird;

der andere Teil der Delegationen heißt das von der Kommission gewünschte Konzept gut (d.h. Schaffung eines integrierten Luftverkehrsmarkts) und kann den Text des Vorsitzes ohne das Wort "beziehungsweise" annehmen.

In bezug auf den vom Vorsitz vorgeschlagenen Text hält die belgische Delegation an einem Vorbehalt und die britische Delegation an einem Prüfungsvorbehalt fest.

#### 4. Vorbehalt der Kommission (Fußnote 3, Seite 21)

Der Vertreter der Kommission legte zu der von allen Delegationen beantragten Aufnahme von Schutzklauseln, durch die die bestehenden Verkehrsrechte aus den bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und der Schweiz festgeschrieben werden sollen, einen Vorbehalt ein. Die Kommission beschränkt in ihrem geänderten Vorschlag diese Rechte auf die tatsächlich ausgeübten Rechte, und zwar unter dem Vorbehalt, daß diese nicht diskriminierend wirken oder den Wettbewerb nicht beeinträchtigen.

#### 5. Von der französischen Delegation vorgeschlagener Zusatz (Fußnote 1, S. 22)

Die französische Delegation schlug vor, am Ende von Abschnitt II Ziffer v hinzuzufügen, daß jede Partei in bezug auf den Marktzugang geeignete Schutzmaßnahmen ergreifen kann, wenn die Interessen der anderen Partei aufgrund von Abkommen mit Drittländern oder internationalen Organisationen beeinträchtigt werden.

Der Vertreter der Kommission wies darauf hin, daß er über diesen Zusatz nachdenken könnte.

ÜBERARBEITETER ENTWURF FÜR VERHANDLUNGSRICHTLINIEN FÜR DEN  
STRASSEN- UND EISENBAHNVERKEHR SOWIE DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

**I. ALLGEMEINE ZIELSETZUNG**

Abschluß eines bilateralen Abkommens von gemeinsamem Interesse zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz über den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie den kombinierten Verkehr, das auf der Einhaltung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung, der Gegenseitigkeit und der Wahlfreiheit für die Unternehmer beruht.

**II. ANWENDUNGSBEREICH**

Der Güterverkehr auf der Straße und der Schiene sowie der kombinierte Güterverkehr.

Güter- und Personenverkehr auf der Straße:

- i) bilaterale Verbindungen zwischen dem schweizerischen Hoheitsgebiet und dem Gebiet der Gemeinschaft;
- ii) Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien unbeschadet des bestehenden Transitabkommens EG/Schweiz;
- iii) Straßenverkehrstransporte im Dreiländerverkehr, die den Verkehr mit Drittstaaten einschließen.

Güterverkehr auf der Schiene und kombinierter Güterverkehr:

- i) Zugang zu den Netzen; Genehmigungen und Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur;
- ii) Fördermaßnahmen (Kapazität, Qualität und Preise).

### **III. BESONDERE ZIELSETZUNGEN**

#### **III.A. Durchführungsmodalitäten der Alpeninitiative**

1. Damit die Texte zur Durchführung der Alpeninitiative und ihre Anwendung mit den wichtigsten Elementen der Rahmenbestimmungen der Gemeinschaft sowie dem Transitabkommen vereinbar sind, werden in dem Abkommen die wichtigsten Grundsätze und Modalitäten definiert, denen sie entsprechen müssen, insbesondere:

- i) die Art und die Modalitäten der gewählten steuerlichen Maßnahmen, um die Verlagerung eines bestimmten Teils des Verkehrs durch die Alpen zu erreichen;
- ii) die Grundsätze der Nichteinführung mengenmäßiger Beschränkungen und der Wahlfreiheit für die Unternehmer;
- iii) der Grundsatz der Festlegung eines globalen, vertretbaren Abgabenniveaus auf der Grundlage der volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten sowie auf der Grundlage des Abgabenniveaus auf den wichtigsten alpenquerenden Straßenkorridoren in den benachbarten Ländern;

iv)der Grundsatz der nichtdiskriminierenden Behandlung

-der verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung derselben steuerlichen Maßnahmen auf alle Verkehrsarten;

-von Gemeinschaftsunternehmen und -fahrzeugen einerseits und schweizerischen Unternehmen und Fahrzeugen andererseits;

v)der Grundsatz der Übereinstimmung der zur Erstellung eines regionalen schweizerischen Kompensationsplans führenden Modalitäten mit den Gemeinschaftsvorschriften für sektorbezogene Hilfen für die Industrie, so daß die betreffenden Kompensationsmaßnahmen nicht den Verkehrsunternehmen zugute kommen können;

vi)die Vermeidung von Verkehrsumleitungen in benachbarte Länder;

[vii)die Aufstellung - unter Beachtung des Transitabkommens - eines Zeitplans für die Anwendung der gewählten steuerlichen Maßnahmen und die Herstellung eines zeitlichen Zusammenhangs zwischen diesen und der Bereitstellung ausreichender Schienenverkehrskapazitäten zur Aufnahme der geplanten Verkehrsverlagerung]<sup>(4)</sup>.

2.Unmittelbar nach der Unterzeichnung des Abkommens wird ein System der ständigen Überwachung des Straßen- und Eisenbahnverkehrs sowie des kombinierten Verkehrs in der Alpenregion eingeführt.

3.Darüber hinaus wird ein in den kommenden Jahren weiterzuentwickelnder Zusammenhang mit den Rahmenbestimmungen der Gemeinschaft geschaffen, um auf diese Weise Umweltprobleme in den Alpen zu lösen, die durch den Schwerlastverkehr auf der Straße entstehen.

---

(4)Vorbehalt P. Prüfungsvorbehalt J.

4. Das Abkommen wird Bestimmungen über die Interoperabilität von schweizerischen und gemeinschaftlichen Instrumenten für die Fahrzeugkontrolle und, wenn möglich, für elektronische Gebührenerhebungseinrichtungen enthalten.

### **III.B. Straßenverkehr**

#### **1. Straßengüterverkehr**

##### *Erleichterungen für schweizerische Unternehmen*

i) **Bilateraler Verkehr** aus der und in die Gemeinschaft:

Der bilaterale **Verkehr** aus der und in die Gemeinschaft wird gemäß Bestimmungen liberalisiert, die denen der Verordnung 881/92 über den Marktzugang entsprechen.

ii) Die Erleichterungen für schweizerische Unternehmen im **bilateralen Verkehr** unterliegen Bestimmungen, die denen der Verordnung 3916/90 über Maßnahmen im Fall einer Krise im Straßengüterverkehrsmarkt entsprechen.

iii) **Verkehr** innerhalb der Gemeinschaft:

Die Gewährung von innergemeinschaftlichen oder nationalen Kabotagerechten ist im Rahmen dieses Abkommens nicht zulässig.

iv) **Freier Transit** durch die Gemeinschaft:

Den schweizerischen Unternehmen wird bei der Durchführung von Transporten freier Transit durch die Gemeinschaft gewährt, soweit der Straßentransit durch die Schweiz in Zukunft unbeschränkt bleibt, und zwar gemäß Bedingungen, die denen der Verordnung 881/92 sowie des Protokolls Nr. 9 der Akte über den Beitritt Österreichs entsprechen.

v)Dreiländerverkehr unter Einschluß von Be- und Entladung in der Gemeinschaft:

Die Bedingungen für Beförderungen, die von einem schweizerischen Unternehmen zwischen einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft und einem Drittland durchgeführt werden, werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nach Abschluß eines Abkommens zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittstaat festgelegt. In der Zwischenzeit bleiben die für diese Beförderungen geltenden Bestimmungen, die in bilateralen Abkommen und Vereinbarungen mit der Schweiz enthalten sind, in Kraft.

#### *Erleichterungen für Unternehmen der Gemeinschaft*

vi)Der bilaterale Verkehr aus der und in die Schweiz wird nach dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung liberalisiert.

[vii)Die Schweiz übernimmt schrittweise die Gemeinschaftsnormen für Gewichte und Abmessungen; in einer ersten Phase gewährt die Schweiz Fahrzeugen aus der Gemeinschaft, welche die gemeinschaftlichen Normen und Abmessungen einhalten, unverzüglich Zugang zu ihren wichtigsten Produktions- und Verbrauchszentren, ohne die Unternehmen der Gemeinschaft zu verpflichten, ihre Straßentransporte auf dem Wege zu und von diesen Zentren zu unterbrechen; darüber hinaus schränkt die Schweiz unverzüglich das Nachfahrverbot ein.

viii)Die neuen steuerlichen Maßnahmen der Schweiz werden im Einklang mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften unter Wahrung des Grundsatzes in Abschnitt III.A Nummer 1 Ziffer iii schrittweise eingeführt.]<sup>(5)</sup>

---

(5)Vorbehalte von GR, I und P. Der Vorsitz hat für Ziffer viii folgende Fassung vorgeschlagen: "... wurden parallel zu dem Zeitplan für die Einführung der Gemeinschaftsnormen für Gewichte und Abmesungen durch die Schweiz im Einklang mit ... (Rest unverändert)."

ix) Verkehr innerhalb der Schweiz:

Die Kabotage wird nicht durch das Abkommen erfaßt.

x) Transit durch die Schweiz:

Das Transitabkommen bleibt gültig; in bezug auf den Transitverkehr sollte jedoch eine Änderung der Anwendung des "Überlaufsystems" vorgenommen und eine Erweiterung des von der 28-t-Grenze und vom Nachtfahrverbot ausgenommenen Verkehrs erreicht werden.

xi) Dreiländerverkehr unter Einschluß der Be- oder Entladung in der Schweiz:

Die Regelung für Beförderungen, die von einem Unternehmen der Gemeinschaft zwischen der Schweiz und einem Drittland durchgeführt werden, wird nach Abschluß eines Abkommens zwischen der Gemeinschaft und dem betroffenen Drittland unter mit diesem Abkommen vergleichbaren Bedingungen festgelegt.

In der Zwischenzeit bleiben die für diese Beförderungen geltenden Bestimmungen, die in bilateralen Abkommen und Übereinkünften mit der Schweiz enthalten sind, in Kraft.

## 2. Personenkraftverkehr

Was den Grad der Liberalisierung und die Liberalisierungsbedingungen sowie die Bedingungen und Fristen für die Erteilung von Genehmigungen angeht, so soll das Abkommen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Bestimmungen enthalten, die nicht über die in der Verordnung Nr. 684/92 festgelegten Bestimmungen hinausgehen. Insbesondere werden nach dem Abkommen Kabotagerechte weder innerhalb der Gemeinschaft oder ihrer Mitgliedstaaten für schweizerische Unternehmen noch innerhalb der Schweiz für Unternehmen der Gemeinschaft gewährt.

Für den Dreiländerverkehr wird eine Regelung festgelegt, die der für den Dreiländerverkehr bei Gütern noch festzulegenden Regelung gleicht.

### 3. Angleichung der Rechtsvorschriften

Die Schweiz erläßt Rechtsvorschriften, die denen der Gemeinschaft für den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers sowie für die technischen, sozialen und steuerlichen Bedingungen im Straßenverkehr, wie im Anhang zu den vorliegenden Verhandlungsrichtlinien dargelegt, entsprechen.

Die Schweiz verpflichtet sich, dem AETR-Abkommen beizutreten.

### 4. Besondere Vorschriften

- i) Das Abkommen enthält Vorschriften über die Erleichterung von Grenzkontrollen.
- ii) Die Schweiz wird Maßnahmen erlassen, die die Benutzung der in den entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften vorgesehenen Dokumente erlauben.
- iii) Die Schweiz wird im Hinblick auf staatliche Beihilfen und öffentliche Dienstleistungen Kriterien anwenden, die den in den entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften aufgestellten Kriterien entsprechen.

## **III.C. Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr**

1. Die Vorschriften für den Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr zielen darauf ab, im Rahmen einer nicht diskriminierenden Politik der Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsträger, insbesondere auf der Grundlage der Deckung von internen und externen Kosten, ein ausreichendes Maß an Wettbewerbsfähigkeit dieser Verkehrsträger zu entwickeln, um die Betreiber zu veranlassen, sie zu nutzen.

2. Das Abkommen enthält Bestimmungen, die den Bestimmungen der Richtlinie Nr. 91/440 und der vorgeschlagenen Eisenbahnrichtlinien über Genehmigungen und Infrastrukturkapazitäten sowie über Nutzungsgebühren entsprechen, damit im Interesse des freien Wettbewerbs die gegenseitige Öffnung der Eisenbahnnetze im Rahmen geeigneter, auf die einschlägigen gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen Vorschriften gegründeter Bestimmungen ermöglicht wird.

3. Das Abkommen enthält Bestimmungen über die Förderung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs. Durch diese Bestimmungen werden die in den Artikeln 4, 7 und 8 des Transitabkommens enthaltenen Bestimmungen verbessert, insbesondere in Bezug auf Maßnahmen zur Deckung von Betriebskosten sowie Dienstleistungsbedingungen (Fahrzeiten, Haftung, Garantie und Reservierung).

#### **IV. VERWALTUNG DES ABKOMMENS**

Das Abkommen wird von dem durch Artikel 18 des Transitabkommens eingesetzten Gemischten Ausschuss verwaltet. Das Abkommen enthält Bestimmungen über die Zusammenarbeit der Vertragsparteien bei der Anwendung, Weiterentwicklung und Überwachung seiner Bestimmungen, die Beilegung von Streitigkeiten und die Behandlung von Beschwerden bezüglich der Wirkungsweise des Abkommens und der Auslegung seiner Bestimmungen. Das Abkommen enthält eine Klausel, die seine Anpassung an die sich entwickelnde Gemeinschaftsgesetzgebung ermöglicht, sowie eine Bestimmung über Konsultationen mit der Schweiz im Gemischten Ausschuss während der Erarbeitung neuer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft.

Im Falle anhaltender Streitigkeiten können die Vertragsparteien entweder geeignete Maßnahmen ergreifen oder das Abkommen kündigen.

## **V. GELTUNGSDAUER DES ABKOMMENS**

Das Abkommen wird zunächst für einen Zeitraum von sieben Jahren geschlossen. Vor Ablauf dieses Zeitraums wird das Funktionieren des Abkommens von der Gemeinschaft bewertet. Entsprechend dieser Bewertung wird es, falls keine gegenteilige Entscheidung von einer der Vertragsparteien getroffen wird, für einen (begrenzten oder unbegrenzten) Zeitraum, der während der Verhandlungen über dieses Abkommen zu vereinbaren ist, stillschweigend verlängert. <sup>(6) (7)</sup>

## **VI. INKRAFTTRETEN**

Das Abkommen wird gemäß den Schlußfolgerungen des Rates (Allgemeine Angelegenheiten) vom 8. November 1993 sowie 17. Mai und 31. Oktober 1994 ausgehandelt und geschlossen, in denen der Wunsch der Gemeinschaft zum Ausdruck kam, neue sektorale Abkommen mit der Schweiz auf der Grundlage eines umfassenden Gleichgewichts der gegenseitigen Vorteile sowohl in jedem Abkommen als auch zwischen den verschiedenen Abkommen auszuhandeln; der Rat gab darüber hinaus seiner Absicht Ausdruck, soweit erforderlich, ein angemessenes Maß an Parallelität zwischen den Abkommen in den verschiedenen Sektoren zu gewährleisten.

## **VII. BEENDIGUNG DES ABKOMMENS**

Die Vertragsparteien können das Abkommen nach Konsultationen und nach neuerlicher Prüfung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten beenden.

---

(6) Vorbehalt von A.

(7) Folgende Erklärung wird in das Ratsprotokoll aufgenommen:

"Der Rat und die Kommission erklären, daß die Arbeiten im Rahmen des unter Abschnitt III.A.2 dieser Empfehlung vorgesehenen gemeinsamen ständigen Beobachtungssystems für den Straßen-, Eisenbahn- und kombinierten Güterverkehr im Alpengebiet zur Bewertung des Funktionierens des Abkommens beitragen werden."

**Verzeichnis des unter Abschnitt III.B.3 erwähnten gemeinschaftlichen  
Besitzstandes der Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs**

Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und Personenkraftverkehrsunternehmers

- Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers (Richtlinie 74/561, zuletzt geändert durch Richtlinie 89/438)
- Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers (Richtlinie 74/562, zuletzt geändert durch Richtlinie 89/438)
- Gegenseitige Anerkennung von Prüfungszeugnissen und Diplomen (Richtlinie 77/796)

Technische Bestimmungen

- Gewichte und Abmessungen (Richtlinie 85/3, zuletzt geändert durch Richtlinie 92/7)
- Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge (Richtlinie 77/143, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/23 der Kommission)
- Emissionen: EUR 2 (Richtlinie 91/542)
- Geschwindigkeitsbegrenzer (Richtlinie 92/6 und 92/24)
- Gefahrguttransport (Richtlinie 94/55)
- Zulässiger Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/97)

DECLASSIFIED

### Soziale Bedingungen

- Lenk- und Ruhezeit (Verordnung 3820/85)
- Lenk- und Ruhezeitkontrollen (Verordnung 3821/85, zuletzt geändert durch Verordnung 3688/92)
- Einheitliche Kontrollverfahren nach Verordnung 3820/85 und 3821/85 (Richtlinie 88/599)
- Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer (Richtlinie 76/914)

### Steuerliche Bedingungen

- Jährliche Besteuerung von Kraftfahrzeugen und Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren (Richtlinie 93/89)
- Mindestsätze der Verbrauchssteuern auf Mineralöle (Richtlinie 92/82).

DECLASSIFIED

ÜBERARBEITETER ENTWURF FÜR VERHANDLUNGSRICHTLINIEN  
FÜR DEN LUFTVERKEHR <sup>(8)</sup>

I. ALLGEMEINE ZIELSETZUNG

Abschluß eines bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz.

II. ANSATZ

- i) Vorbehaltlich derselben Regeln und Verpflichtungen, die für Betreiber der Gemeinschaft gelten, werden die unter Ziffer ii erläuterten Rechte als Grundlage für die Ausdehnung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für den Luftverkehr auf die Schweiz angesehen.
- ii) Das Abkommen sollte unbegrenzte Rechte für Luftverkehrsunternehmen der Schweiz und der Gemeinschaft im Verkehr zwischen jedem Ort in der Schweiz und jedem Ort in der Gemeinschaft schaffen. [Die Einbeziehung von Verkehrsrechten zwischen Mitgliedstaaten für schweizerische Luftverkehrsunternehmen unabhängig davon, ob es sich um eine Erweiterung der Strecken nach oder aus der Schweiz

---

(8) Drei Delegationen (I,GR,P) hielten an einem allgemeinen Vorbehalt zu den Verhandlungsrichtlinien für den Luftverkehr fest, bis die Kommission nähere Erläuterungen erhalten und untersucht hat, wie sich die kürzlich erfolgte Paraphierung eines Abkommens über den offenen Luftraum zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten auf die Mitgliedstaaten auswirkt.

Drei Delegationen (E,F,NL) schlossen sich dem Antrag an, daß diese Frage untersucht wird.

handelt, sowie die Möglichkeit, Verkehrsrechte innerhalb der Schweiz und der Mitgliedstaaten für gemeinschaftliche und schweizerische Luftverkehrsunternehmen einzubeziehen,]<sup>(9)</sup> wird jedoch von zufriedenstellenden Fortschritten bei den übrigen Verhandlungen abhängen. Die Einbeziehung der Kabotage in vollem Umfang kann nicht vor dem 1. April 1997 in Betracht gezogen werden. Aus dem Abkommen muß eindeutig hervorgehen, daß Verkehrsrechte stets nur von Luftverkehrsunternehmen aus der Schweiz oder der Gemeinschaft ausgeübt werden können, die sich mehrheitlich im Eigentum oder unter der Kontrolle von Staatsbürgern der Schweiz [bzw.]<sup>(10)</sup> der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft befinden, die die Bedingungen des Artikels 4 der Verordnung 2407/92 erfüllen.

[In den Fällen, in denen das Abkommen bestehende Verkehrsrechte nicht erfaßt, sollten entsprechende Bestimmungen zur Wahrung dieser Rechte aufgenommen werden.]<sup>(11)</sup>

---

(9)Fünf Delegationen (F,E,I,GR,P) beantragten die Streichung dieses Satzes, der die Einbeziehung der Rechte der fünften und der siebten Freiheit sowie der Kabotage vorsieht.

Die österreichische Delegation war nur gegen die Einbeziehung der Kabotage.

(10)Vom Vorsitz vorgeschlagener Text.

Vorbehalt der belgischen Delegation und des Vertreters der Kommission.

Prüfungsvorbehalt der britischen Delegation.

Die Delegationen, die beantragten, daß die Rechte der fünften und der siebten Freiheit und die Kabotage aus dem Abkommen gestrichen werden, können diesem Text unter Beibehaltung des Wortes "bzw." zustimmen.

Andere Delegationen und der Vertreter der Kommission beantragten, das Wort "bzw." mit Blick auf die Entstehung eines integrierten Luftverkehrsmarktes (Gemeinschaft und Schweiz) zu streichen.

(11)Vorbehalt des Vertreters der Kommission aus juristischen und institutionellen Gründen. Die Kommission hat diesen Absatz in ihrem geänderten Vorschlag durch folgenden Text ersetzt: "Für eine Übergangsperiode von [...] Jahren sollte das Abkommen in Fällen, in denen es bestehende Verkehrsrechte aufgrund bilateraler Abkommen nicht abdeckt, diese Rechte und Pflichten nicht berühren, sofern sie nicht gegenüber und unter gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen diskriminierend wirken und außerdem das Funktionieren des Abkommens insgesamt nicht beeinträchtigen, insbesondere im Hinblick auf Wettbewerbsverzerrungen."

- iii) Die Rechtsvorschriften der Gemeinschaften, die unter den Nummern 1, 2, 3, 4 und 5 des Anhangs zu der Empfehlung für einen Beschluß des Rates (Dok. 8970/93 TRANS 114 AER 56 AELE 55) aufgeführt sind, werden in das schweizerische Recht übernommen.
- iv) Die Regeln des Vertrags für Niederlassung, Wettbewerb und staatliche Hilfen kommen gegenseitig zur Anwendung.
- v) Das Abkommen enthält für die Schweiz und die Gemeinschaft geltende Konsultations- und Evaluierungsverfahren, die auf der Entscheidung 80/50 basieren könnten, in bezug auf Abkommen mit Drittstaaten und internationalen Organisationen, damit sichergestellt werden kann, daß die Interessen der anderen Partei nicht beeinträchtigt werden; [sollte es zu einer Beeinträchtigung kommen, so könnte jede der Parteien geeignete Schutzmaßnahmen ergreifen]<sup>(12)</sup>.

### **III. VERWALTUNG DES ABKOMMENS**

Das Abkommen wird von einem Gemischten Ausschuss Gemeinschaft/Schweiz verwaltet. Das Abkommen enthält Bestimmungen über die Zusammenarbeit der Vertragsparteien bei der Anwendung, Weiterentwicklung und Überwachung seiner Bestimmungen, die Beilegung von Streitigkeiten und die Behandlung von Beschwerden bezüglich der Wirkungsweise des Abkommens und der Auslegung seiner Bestimmungen. Das Abkommen enthält eine Klausel, die seine Anpassung an die sich entwickelnde Gemeinschaftsgesetzgebung ermöglicht, und eine Bestimmung über Konsultationen mit der Schweiz im Gemischten Ausschuss bei der Erarbeitung neuer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft.

---

(12) Von der französischen Delegation vorgeschlagener Zusatz, der noch nicht geprüft wurde. Der Vertreter der Kommission erklärte, dieser Zusatz bedürfe gründlicher Überlegungen.

Was die Verabschiedung oder Anwendung von Regeln und Rechtsvorschriften der Gemeinschaft betrifft, insbesondere bezüglich der Niederlassung, Wettbewerbsregeln und staatlicher Hilfen, so verpflichtet sich die Schweiz, die Rechtsprechung der Gemeinschaftsinstitutionen und die in der Gemeinschaft angewendeten Verfahren zu akzeptieren.

Im Falle anhaltender Streitigkeiten sowie in Fällen, in denen ein Beschluß der Gemeinschaftsinstitutionen anderweitig nicht durchsetzbar ist, können die Parteien geeignete Maßnahmen ergreifen oder das Abkommen kündigen.

#### **IV. GELTUNGSDAUER**

Das Abkommen wird zunächst für einen Zeitraum von sieben Jahren geschlossen. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird es, falls keine gegenseitige Entscheidung von einer der Vertragsparteien getroffen wird, für einen (begrenzten oder unbegrenzten) Zeitraum, der während der Verhandlungen zu diesem Abkommen zu vereinbaren ist, stillschweigend verlängert.

#### **V. INKRAFTTRETEN**

Das Abkommen wird gemäß den Schlußfolgerungen des Rates (Allgemeine Angelegenheiten) vom 8. November 1993 sowie 17. Mai und 31. Oktober 1994 ausgehandelt und geschlossen, in denen der Wunsch der Gemeinschaft zum Ausdruck kam, neue sektorale Abkommen mit der Schweiz auf der Grundlage eines umfassenden Gleichgewichts der gegenseitigen Vorteile sowohl in jedem Abkommen als auch zwischen den verschiedenen Abkommen auszuhandeln; der Rat gab darüberhinaus seiner Absicht Ausdruck, soweit erforderlich, ein angemessenes Maß an Parallelität zwischen den Abkommen in den verschiedenen Sektoren zu gewährleisten.

## VI. BEENDIGUNG DES ABKOMMENS

Die Vertragsparteien können das Abkommen nach Konsultationen und nach neuerlicher Prüfung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten beenden.

DECLASSIFIED

AD-HOC-VERFAHREN FÜR DIE VERHANDLUNGEN ÜBER EIN  
VERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER EG UND DER  
SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT

I. Verfahren

1. Die Kommission führt die Verhandlungen im Namen der Gemeinschaft im Benehmen mit einem vom Rat eingesetzten Sonderausschuß, der sie bei dieser Aufgabe unterstützt. Hierfür gelten die in Abschnitt II aufgeführten Verhaltensregeln.

2. Die Kommission berichtet dem Rat regelmäßig über die Ergebnisse der Verhandlungen und legt Vorschläge im Hinblick auf den Abschluß der Abkommen durch den Rat vor.

II. Verhaltensregeln

1. Mit der Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen wird automatisch ein Sonderausschuß für die betreffenden Verhandlungen eingesetzt<sup>(13)</sup>.

Hierzu teilen die Mitgliedstaaten dem Generalsekretariat des Rates möglichst rasch mit, welche Vertreter sie in diesen Ausschuß entsenden; die Form der Mitteilung ist den Mitgliedstaaten freigestellt.

---

(13) Aus Gründen der Vertraulichkeit dürfte es zweckmäßig sein, daß die Vertreter der Mitgliedstaaten namentlich benannt und die Unterlagen für die Verhandlungen ausschließlich an sie gerichtet werden. Dies schließt eine Vertretung sowie die Begleitung durch Sachverständige nicht aus.

2. Die Verhandlungen sind rechtzeitig vorzubereiten.

Hierzu übermitteln die Kommissionsdienststellen dem Generalsekretariat des Rates möglichst bald den vorgesehenen Terminplan und die einschlägigen Unterlagen.

3. Zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten ist ständig für eine enge Abstimmung zu sorgen.

a) Jeder Verhandlungsrunde geht eine Sitzung im Rahmen der Ratsgremien voraus, um die für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten bestehenden Schlüsselfragen zu ermitteln und nach Möglichkeit einen gemeinsamen Standpunkt bzw. Leitlinien festzulegen.

Diese Sitzung wird vom Vorsitz in Absprache mit der Kommission rechtzeitig einberufen.

b) Auf Veranlassung der Kommission, des Vorsitzes oder eines Mitgliedstaats finden während der gesamten Verhandlungen vor Ort Koordinierungssitzungen statt.

Diese Sitzungen werden vom Vorsitz einberufen, der die Ergebnisse der Beratungen gegebenenfalls schriftlich festhält.

c) Die Mitglieder des Sonderausschusses werden gebeten, an allen Verhandlungssitzungen teilzunehmen.

Gespräche ohne die Anwesenheit der Ausschußmitglieder sollten die Ausnahme bleiben; sie können nicht an die Stelle des normalen Verfahrens treten. Der Sonderausschuß ist auf jeden Fall über solche Gespräche in angemessener Weise zu unterrichten.

Bei diesen Gesprächen kann die Kommission eine begrenzte Anzahl von Mitgliedern des Sonderausschusses als Sachverständige hinzuziehen. In jedem Fall kann der Vorsitzende des Sonderausschusses auf Wunsch an diesen Gesprächen teilnehmen.

d)Bei den Verhandlungen spricht die Kommission im Namen der Gemeinschaft; die Vertreter der Mitgliedstaaten ergreifen nur auf deren Bitte das Wort. Darüber hinaus unterlassen die Vertreter der Mitgliedstaaten jegliche Handlung, die die Kommission bei der ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben beeinträchtigen könnte.

\_\_\_\_\_

DECLASSIFIED