



Rat der
Europäischen Union

147364/EU XXV. GP
Eingelangt am 15/06/17

Brüssel, den 15. Juni 2017
(OR. fr)

12527/96
DCL 1

TRANS 172
AELE 41

FREIGABE

| | |
|---------------|--------------------------|
| des Dokuments | ST 12527/96 RESTREINT UE |
| vom | 6. Dezember 1996 |
| Neuer Status: | Öffentlich zugänglich |

| | |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Betr.: | Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz im Bereich des Land- und Luftverkehrs |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|

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

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

12527/96

RESTREINT

| | |
|-------|-----|
| TRANS | 172 |
| AER | 48 |
| AELE | 41 |

BERICHT

des Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil)

anden Rat

Nr. Vordokument: 11827/96 TRANS 150 AER 46 AELE 36

Betr.: Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz im Bereich des Land- und Luftverkehrs

I. EINLEITUNG

1. Der Rat (Verkehr) hat am 7. April 1995 einen Beschluß zur Ermächtigung der Kommission, ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den Bereichen Land- und Luftverkehr auszuhandeln, angenommen.
2. Auf seiner Tagung vom 4. und 5. Dezember 1995 hat der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) daran erinnert, daß die Verhandlungen unter Beachtung der Verhandlungsrichtlinien und der Grundsätze des Globalcharakters und der angemessenen Parallelität aller betroffenen Sektoren im allgemeinen und des Land- und Luftverkehrs im besonderen sowie innerhalb eines jeden dieser Sektoren weitergeführt werden müssen.

3. Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) ist auf seiner Tagung vom 13./14. Mai 1996 hinsichtlich der Verhandlungen mit der Schweiz über den Land- und Luftverkehr zu der Schlußfolgerung gelangt, daß *"ab dem Inkrafttreten des Abkommens für die Zukunft eine nichtdiskriminierende und verhältnismäßige Besteuerung gemäß dem geltenden Gemeinschaftsrecht gewährleistet werden muß, die die Höhe der Belastungen des Straßenverkehrs in den Nachbarländern berücksichtigt, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden; ferner ist der Zugang von 40 t-Lastkraftwagen zu den Wirtschaftszentren der Schweiz sicherzustellen"*.
4. Der Rat (Verkehr) hat auf seiner Tagung vom 17./18. Juni 1996 festgestellt, daß insbesondere in bezug auf den Landverkehr Fortschritte bei den Verhandlungen zu verzeichnen sind, und er wertete diese Fortschritte als ermutigendes Zeichen für den Fortgang der Verhandlungen, wobei er jedoch darauf hinwies, daß die Grundsätze der Globalität und des Parallelismus sowie die im Mandat festgelegten Verhandlungsrichtlinien eingehalten werden müssen.
5. Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) hat auf seiner Tagung am 15./16. Juli 1996 den Bericht der Kommission zum Stand der bilateralen Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz über verschiedene Sektoren entgegengenommen. Der Rat forderte beide Seiten auf, in ihren Bemühungen nicht nachzulassen, um beiderseits befriedigende Lösungen für die noch ungeklärten Fragen zu finden. Er forderte ferner die Kommission auf, die Verhandlungen anhand der von ihm auf seiner Tagung im Mai gezogenen Schlußfolgerungen zügig weiterzuführen.
6. Der Rat (Verkehr) hat auf seiner Tagung am 3./4. Oktober 1996 einen Bericht der Kommission über den derzeitigen Stand der Verhandlungen gehört und die Fortschritte bei den Landverkehrsverhandlungen sowie die von Herrn Kommissar KINNOCK dargelegten Vorschläge hinsichtlich der noch offenen Bereiche, insbesondere hinsichtlich der Frage des zulässigen Gesamtgewichts der Lastkraftwagen, die im Hoheitsgebiet der Schweiz verkehren dürfen, sowie zu der Frage der Tarifgestaltung beim Güterkraftverkehr zur Kenntnis genommen.

Der Rat ersuchte die Kommission, die Gespräche mit der Schweiz unter Beachtung des Verhandlungsmandats des Rates fortzusetzen und ihn umfassend auf dem laufenden zu halten.

Seither haben die Verhandlungsparteien informelle Gespräche geführt.

7. Die wichtigsten Arbeitsunterlagen für die Verhandlungen sind zwei Abkommensentwürfe: der Entwurf der Kommission, der unter der Nummer TRANS/96/40 an die Delegationen der Mitgliedstaaten verteilt wurde, und der Entwurf der Schweiz mit der Nummer TRANS/96/41.

8. Seit der Tagung des Rates (Verkehr) am 3./4. Oktober 1996 hat der durch das Mandat eingerichtete Sonderausschuß (de facto die Gruppe "Verkehrsfragen") zwei Sitzungen abgehalten (am 13. und 19. November 1996).

9. Im Bereich des Luftverkehrs ist seit der Tagung des Rates im Juni 1996 keine neue Entwicklung zu verzeichnen.

10. Der Ausschuß der Ständigen Vertreter führte auf seiner Tagung am 29. November 1996 einen Meinungsaustausch anhand eines Berichts der Kommission über den Teilbereich "Landverkehr" der Verhandlungen (Dok. **12174/96 RESTREINT TRANS 160 AER 47 AELE 38**). Dieser Bericht enthält Vorschläge zur Lösung der wichtigsten ungeklärten Fragen bei bestimmten Aspekten der Tarifgestaltung im Güterkraftverkehr. Die Standpunkte der Delegationen zu diesen Vorschlägen sind nachstehend in Abschnitt II wiedergegeben. Der Bericht enthält ferner vier Schlüsselfragen, die vom Rat erörtert werden könnten; diese Fragen sind nachstehend in Abschnitt III wiedergegeben.

II. BERATUNGEN DES AUSSCHUSSES DER STÄNDIGEN VERTRETER

A. Allgemeine Hinweise

1. Es sei daran erinnert, daß zwischen den Mitgliedstaaten einerseits und der Schweiz andererseits unterschiedliche Auffassungen im wesentlichen zu folgenden Aspekten der Abkommensentwürfe (Dok. TRANS/96/40 und TRANS/96/41) bestehen:

- koordinierte Verkehrspolitik (Titel IV) und insbesondere die Tarifgestaltung im Verkehr (IV-C);

- Marktzugang, insbesondere in bezug auf das Kabotagerecht (Antrag der Schweiz) und des Zufahrtsrechts von 40-t-Lastkraftwagen zu den großen Verbrauchs- und Produktionszentren ab Inkrafttreten des Abkommens (Antrag der Gemeinschaft);

- Schutzklauseln zur Bewältigung von Krisensituationen.

2. Mehrere Delegationen wiesen darauf hin, daß der Luftverkehrssektor bei diesen Verhandlungen von hervorragender Bedeutung sei.

3. Der Vertreter der Kommission erklärte, daß zwischen diesem Dossier, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Straßenbenutzungsgebühren zwischen den verschiedenen Alpenkorridoren und dem Vorschlag für die Eurovignette ein Zusammenhang bestehe. Er sei dementsprechend bereit, den in diesem Vorschlag verwendeten Begriff der sensiblen Fahrtstrecke auf bestimmte Alpenstrecken der Mitgliedstaaten zu beschränken.

4. Die österreichische Delegation wies darauf hin, daß der derzeitigen Diskriminierung ihres Landes gegenüber der Schweiz ein Ende gesetzt werden müsse und daß die Schweiz auf jeden Fall nicht günstiger behandelt werden dürfe als diejenigen Mitgliedstaaten, durch die alpenquerender Verkehr führe.

5. Die italienische Delegation wies darauf hin, daß das Mandat eingehalten werden müsse, und erinnerte daran, daß die Verhandlungen mit der Schweiz zum Ziel hätten, unter anderem die Fragen im Zusammenhang mit dem Güterkraftverkehr in diesem Land zu regeln, nicht aber den Transitverkehr im gesamten Alpenbogen umzustrukturieren.

B. Wichtigste noch offene Fragen

1. Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr

Die Delegationen baten um nähere Angaben zu dieser Frage, insbesondere zu den Merkmalen, einschließlich Preis und Kapazität, der in der Schweiz angebotenen Eisenbahndienste sowie zu den ungefähren Terminen, zu denen die neuen geplanten Dienste zur Verfügung stehen werden.

2. Zugang zum Straßenverkehrsmarkt der Schweiz

- Die Delegationen erinnerten an ihre Forderung nach Zugang zu den großen Produktions- und Verbrauchszentren der Schweiz für 40-t-Lastkraftwagen ab Inkrafttreten des Abkommens.
- Die Delegation befaßten sich mit dem Zeitplan für den Verkehr von 40-t-Lastkraftwagen im gesamten Gebiet der Schweiz.

3. Anlastung der Wegekosten

- Die Delegationen treten bei der Aushandlung der Tarifgestaltung für einen pragmatischen Ansatz ein, bei dem eine auf genauen Beträgen (z.B. ECU/km je 40-t-Lastkraftwagen) beruhende Methode angewandt wird, statt für einen Ansatz, bei dem gemeinsame Tarifierungsgrundsätze angestrebt werden. Beratungen über konkrete Zahlen setzten allerdings eine eingehendere Prüfung voraus.

- Die Delegationen wünschten nähere Angaben zu den über die Festsetzung der Beträge hinausgehenden gebührenbezogenen Aspekten, insbesondere zu den betroffenen Strecken und dem Zeitpunkt der Einführung der neuen Gebühren.
- Die Delegationen sind sich im klaren darüber, daß die Vergleichbarkeit zwischen den in der Schweiz und in bestimmten Mitgliedstaaten (insbesondere Österreich und Frankreich) geltenden Niveaus der Straßenbenutzungsgebühren ein sehr wichtiger Faktor ist, um ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsströmen, die die verschiedenen Alpenkorridore nutzen, herzustellen. Nach Ansicht der Delegationen würde mit den neuen Tarifierungsmaßnahmen, die die Schweiz in Betracht zieht (und die an die Stelle der derzeitigen Restriktionen, insbesondere der Gewichtsbeschränkung, träten), das derzeitige Ungleichgewicht zwischen den Alpenkorridoren (das deutlich die Mitgliedstaaten benachteiligt) beibehalten.
- Die Delegationen halten es für zweifelhaft, eine Vergleichbarkeit zwischen dem gemeinschaftlichen und dem schweizerischen Gebührensystem ins Auge zu fassen, da ein solcher Ansatz ein Vorgriff auf die Entwicklung der gemeinschaftlichen Politik auf dem Gebiet der Wegekosten wäre. Die Delegationen traten nachdrücklich dafür ein, daß die Dossiers für die Verhandlungen mit der Schweiz gesondert angegangen werden, nämlich Internalisierung der externen Kosten (Grünbuch), Revitalisierung der Eisenbahn (Weißbuch) und Besteuerung von Lastkraftwagen für die Benutzung bestimmter Verkehrswege (Eurovignette).
- Was die in das Abkommen mit der Schweiz aufzunehmenden Grundsätze für die Anlastung der Wegekosten betrifft, so äußerten sich einige Delegationen skeptisch oder baten um Erläuterungen zu den Grundsätzen der Interoperabilität der Gebühreneinzugssysteme und der Wechselbeziehung zwischen den Gebühren.

4. Schutzklauseln

- Die Delegationen baten um Erläuterungen zur Entwicklung neuer Eisenbahnkapazitäten in der Schweiz.
- Die Delegationen erhoben Einwände dagegen, daß in das Abkommen gegebenenfalls eine Schutzklausel aufgenommen wird, wonach eine zusätzliche Straßenbenutzungsgebühr in dem Fall angewandt werden dürfte, daß die Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht den erwarteten Umfang annimmt, obwohl eine ausreichende Eisenbahnkapazität zu angemessenen Qualitäts- und Preisbedingungen besteht.

III. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Ausschuß der Ständigen Vertreter hat erkannt, wie wichtig es ist, daß auf der nächsten Tagung des Rates (Verkehr) eine Aussprache in der Sache stattfindet, damit die Verhandlungen vorankommen, und ist im Hinblick darauf übereingekommen, dem Rat folgende, von der Kommission vorgeschlagene Fragen zu unterbreiten:

1. Könnten die Minister den Ansatz akzeptieren, für die Schweiz eine Obergrenze bei der Tarifgestaltung festzulegen? Auf welchem Niveau wäre diese Obergrenze anzusetzen?
2. Könnten die Minister sich dem Ziel anschließen, eine Vergleichbarkeit der Gebühren zwischen den verschiedenen Alpenkorridoren vorzusehen?
3. Unter welchen Umständen könnten die Minister einen Schutzmechanismus wie den in Dokument 12174/96, Seite 4, Nummer 2 vorgesehenen Mechanismus in Betracht ziehen?
4. Inwieweit wären die Minister bereit, Alternativlösungen zu prüfen, die sofortige Verbesserungen beim Transitverkehr von 40-t-Lastkraftwagen durch die Schweiz erlauben?