



Brüssel, den 17. September 2014
(OR. fr)

5824/95
DCL 1

TRANS 39
AER 13
AELE 14

FREIGABE

des Dokuments 5824/95
vom 21. März 1995
Neuer Status: Öffentlich zugänglich

Betr.: Beschluss des Rates vom 14. März 1995 zur Ermächtigung der Kommission, ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr auszuhandeln

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

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

5824/95

RESTREINT

TRANS	39
AER	13
AELE	14

BESCHLUSS DES RATES
vom 14. März 1995

zur Ermächtigung der Kommission,
ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft
und der Schweizerischen Eidgenossenschaft
in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr auszuhandeln

Der Rat ermächtigt die Kommission auf deren Empfehlung hin, im Namen der Europäischen Gemeinschaft ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr auszuhandeln.

Die Kommission führt die Verhandlungen unter Beachtung der in den Anhängen I, II und III enthaltenen Richtlinien.

Der Rat beschließt, daß die Paraphierung des Abkommens über den Luftverkehr von dem Ergebnis abhängt, zu dem der Rat bei der Prüfung der von der Kommission durchzuführenden Studie über die Auswirkungen des zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Staaten paraphierten Abkommens im Bereich des Luftverkehrs gelangt.

Der Rat ist damit einverstanden, daß in das Protokoll über die Tagung des Rates vom 13. und 14. März 1995 die folgenden Erklärungen aufgenommen werden:

1. zu den Verhandlungsrichtlinien für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie den kombinierten Verkehr (Anhang I, Abschnitt III.B.1.vii)

"Die Kommission erklärt, daß die Bezugnahme auf den 'Zugang zu ihren wichtigsten Produktions- und Verbrauchszentren' in Abschnitt III.B.1.vii der Verhandlungsrichtlinien für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie den kombinierten Verkehr so zu verstehen ist, daß dies den Zugang zu den Gebieten der Schweiz abdeckt, die außerhalb des Alpengebiets entsprechend der Definition des Alpen-Übereinkommens liegen."

2. zu den Verhandlungsrichtlinien für den Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie den kombinierten Verkehr (Anhang I, Abschnitt V - Geltungsdauer des Abkommens)

"Der Rat und die Kommission erklären, daß die Arbeiten im Rahmen des in 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."

**VERHANDLUNGSRICHTLINIEN FÜR DEN STRASSEN-
UND EISENBAHNVERKEHR SOWIE DEN KOMBINIERTEN VERKEHR**

Die Kommission führt die Verhandlungen in der Weise, daß das Abkommen folgenden Inhalt erhält:

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 genauen 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.

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. 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 Nr. 881/92 über den Marktzugang entsprechen.

ii) Die Erleichterungen für schweizerische Unternehmen im **bilateralen Verkehr** unterliegen Bestimmungen, die denen der Verordnung Nr. 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 Nr. 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 nach einem festzulegenden genauen Zeitplan schrittweise die Gemeinschaftsnormen für Gewichte und Abmessungen; in einer ersten Phase gewährt die Schweiz Fahrzeugen aus der Gemeinschaft, welche die gemeinschaftlichen Normen für Gewichte 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 nach einem festzulegenden genauen Zeitplan schrittweise das Nachfahrverbot ein.

viii) Die neuen steuerlichen Maßnahmen der Schweiz werden nach einem festzulegenden genauen Zeitplan schrittweise und parallel zu dem Zeitplan für die Einführung der Gemeinschaftsnormen für Gewichte und Abmessungen durch die Schweiz im Einklang mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften unter Wahrung des Grundsatzes in Abschnitt III.A Nummer 1 Ziffer iii eingeführt.

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 nach einem festzulegenden genauen Zeitplan eine Erweiterung des von der 28-t-Grenze ausgenommenen Verkehrs erreicht werden; darüber hinaus schränkt die Schweiz nach einem festzulegenden genauen Zeitplan schrittweise das Nachtfahrverbot ein;

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 in der Anlage 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 nichtdiskriminierenden 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.

DECLASSIFIED

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.

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 dieser 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.

**Verzeichnis des in 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 (Richtlinien 92/6 und 92/24)
- Gefahrguttransport (Richtlinie 94/55)
- Zulässiger Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (Richtlinie 92/97)

Soziale Bedingungen

- Lenk- und Ruhezeit (Verordnung 3820/85)
- Lenk- und Ruhezeitkontrollen (Verordnung 3821/85, zuletzt geändert durch Verordnung 3688/92)
- Einheitliche Kontrollverfahren nach den Verordnungen 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

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN FÜR DEN LUFTVERKEHR

Die Kommission führt die Verhandlungen in der Weise, daß das Abkommen folgenden Inhalt erhält:

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. 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 oder 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.

- 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 im Bereich des Marktzugangs ergreifen.

III. VERWALTUNG DES ABKOMMENS

Das Abkommen wird von einem Gemischten Ausschuß Gemeinschaft/Schweiz verwaltet. Es 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.

Was die Verabschiedung oder Anwendung von Regeln und Rechtsvorschriften der Gemeinschaft betrifft, insbesondere bezüglich 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 gegenteilige 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 dieser 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.

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 des Abkommens durch den Rat vor.

II. Verhaltensregeln

1. Mit der Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen wird automatisch ein Sonderausschuß für die betreffenden Verhandlungen eingesetzt ⁽¹⁾.

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.

(1) 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