

Inkrafttreten der Bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz der Europäischen Union per 1.6.2002

### **Schweizer Verkehrspolitik wird europäisch verankert**

Mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) am 1. Juni 2002 wird das vor drei Jahren unterzeichnete Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Strasse und Schiene vollständig in die Praxis umgesetzt.

Einzelne Elemente des Abkommens (LSVA, Kontingent 40-Tonnen-Lastwagen etc.) wurden dank der vorgezogenen Anpassung des schweizerischen Verkehrsrechts bereits während der vergangenen drei Jahre realisiert. Die restlichen Rechtsänderungen – beispielsweise der gegenseitige Zugang auf die jeweiligen Schienennetze – erfolgen mit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens, das die schweizerische Verkehrspolitik auch auf internationaler Ebene verankert.

- Pressemitteilung BAV vom 31.5.02
- Originaltext über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse

---

Redaktion Mobilservice  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63/Fax 031 311 93 67  
02 16  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15/Fax 031 782  
maito : [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)



Bundesamt für Verkehr

**Mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) am 1. Juni 2002 wird das vor drei Jahren unterzeichnete Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Strasse und Schiene vollständig in die Praxis umgesetzt. Einzelne Elemente des Abkommens (LSVA, Kontingent 40-Tonnen-Lastwagen etc.) wurden dank der vorgezogenen Anpassung des schweizerischen Verkehrsrechts bereits während der vergangenen drei Jahre realisiert. Die restlichen Rechtsänderungen – beispielsweise der gegenseitige Zugang auf die jeweiligen Schienennetze – erfolgen mit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens, das die schweizerische Verkehrspolitik auch auf internationaler Ebene verankert.**

Das Landverkehrsabkommen sichert die umweltgerechte schweizerische Verkehrspolitik gegenüber Europa ab. Die ausdrückliche Anerkennung der Ziele und Instrumente unserer Verkehrspolitik durch die EU – insbesondere der LSVA – eröffnet der Schweiz neue Perspektiven: Dank des Abkommens kann die Schweiz die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene in Koordination mit den europäischen Partnern fortführen. Nutzen daraus zieht auch die Schweizer Wirtschaft, schafft doch das Landverkehrsabkommen neue Möglichkeiten für den Marktzugang auf Schiene und Strasse. Die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz wird damit gestärkt.

Das Landverkehrsabkommen stellt einen aussenpolitischen Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik dar und löst das bestehende, bis 2005 geltende Transitabkommen ab. Zusammen mit der LSVA, der NEAT, der Bahnreform, dem Verlagerungsgesetz und den flankierenden Massnahmen beim Güterverkehr schafft es die Grundlage, die im Alpenschutzartikel geforderte Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene mittelfristig und im europäischen Kontext zu realisieren.

### **Gesetzesänderungen per 1. Juni 2002**

Die per 1. Juni in Kraft tretenden Gesetzesänderungen betreffen vorab den Strassenverkehr. Der Güterverkehr im Transit durch die Gebiete der Vertragsparteien wird mit Ausnahme Österreichs liberalisiert. Wichtige Neuerung ist die Liberalisierung der grossen Kabotage (innergemeinschaftlicher Dreiländerverkehr), die schrittweise von den Schweizer Transporteuren übernommen werden kann: In der ersten Phase bis 2004 dürfen beispielsweise Schweizer Camionneure im Anschluss an einen Transport von der Schweiz in den EU-Raum auch auf der Rückfahrt Waren in die Schweiz transportieren – bislang war die Leer-Rückfahrt Zwang. Ab 2005 soll die vollständige Liberalisierung der grossen Kabotage folgen; mit ihr werden dann für Schweizer Fuhrhalter auch internationale Transporte von einem EU-Land in ein anderes möglich. Umgekehrt bleibt jedoch das Verbot der nationalen Kabotage, des Transports zwischen zwei Inland-Destinationen durch einen ausländischen Transporteur, auch nach 2005 bestehen.

Ab Juni gehört zudem die bisherige Kontingentierung der alten bilateralen Genehmigungen für internationale Transporte der Vergangenheit an. Im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr sind neu nur noch einfache Lizenzen notwendig. Diese stellt der jeweilige Zulassungsstaat des Fahrzeuges aus, sofern der Transporteur die dafür geforderten Voraussetzungen erfüllt.

Zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse gelten ab 1. Juni ebenfalls Neuerungen. Sie betreffen die Informationspflicht beim Transport gefährlicher Güter sowie die Kontrolle dieser Transporte.

### **Gemischter Landverkehrsausschuss Schweiz–EU**

Mit dem Inkrafttreten des Abkommens wird ein gemischter Landverkehrsausschuss Schweiz–EU eingesetzt. Die gemeinsame Plattform dient dem gegenseitigen Informationsaustausch und der Beurteilung der Verkehrsströme. Sie fungiert aber auch als Konsultationsgremium, sobald in den Gebieten der Vertragsparteien aufgrund der Rechtsentwicklung Anpassungen am Abkommen notwendig werden. Der gemischte Ausschuss verabschiedet Empfehlungen und kann in den im Abkommen vorgesehenen Fällen auch Beschlüsse fassen.

Das Gremium tagt mindestens einmal pro Jahr. Einen wichtigen Bestandteil des Informationsaustausches stellt die Verkehrsentwicklung in den Gebieten der Vertragsparteien dar. Die erste Ausschusssitzung, die sich unter anderem dem Aufbau des im Abkommen vorgesehenen Verkehrsobservatoriums sowie dem mittlerweile bereits in Kraft getretenen Eisenbahnpaket widmet, wird nach dem 1. Juni einberufen. Zudem sollen weitere, seit der Unterzeichnung des Abkommens im Jahr 1999 in der Schweiz und der EU in Kraft getretene Rechtsänderungen erörtert werden. Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, leitet die schweizerische Delegation des Gemischten Ausschusses.

### **Freier Marktzugang und Harmonisierung der Verkehrspolitik im Alpenraum**

Das vor drei Jahren unterzeichnete Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU regelt hauptsächlich den Marktzugang auf Schiene und Strasse sowie die langfristige Harmonisierung der Verkehrspolitik im Alpenraum. Das Abkommen regelt im wesentlichen folgende Bereiche:

- Der Marktzugang im Strassenverkehr (Personen- und Güterverkehr) gestaltet sich wesentlich freier. Dank der Kabotage eröffnen sich für das Schweizer Transportgewerbe neue Marktchancen.
- Normen und Zulassungsbedingungen im Strassenverkehr – beispielsweise die Zulassung als Berufsschauffeur oder soziale und technische Standards – werden harmonisiert.
- Die Gewichtslimiten für Lastwagen werden angeglichen. In der Schweiz wurde die Gewichtslimite für Lastwagen im Jahr 2001 auf 34 Tonnen erhöht und die Fahrten mit 40 Tonnen Gesamtgewicht im Import/Export-, Transit- und Binnenverkehr kontingentiert. Ebenfalls eine Kontingentierung vereinbart wurde für Leer- und Leichtfahrten zu einem reduzierten Pauschalpreis. Seit dem 1. Januar 2001 kompensiert die Schweiz den dadurch entstehenden Produktivitätseffekt mit der flächendeckenden und emissions- wie leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).
- Die Politik zum Schutz des Alpenraumes wird zwischen der Schweiz und der EU koordiniert. So erhöht die Schweiz zwar schrittweise die Gewichtslimiten für Lastwagen, doch parallel dazu erhebt sie auch eine sukzessiv steigende LSVA. Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels, spätestens jedoch ab dem 1. Januar 2008, kostet die Transitfahrt eines 40-Tonnen-Lastwagens von Basel nach Chiasso (300 km) 325 Franken (gewichteter Durchschnitt) – rund das Achtfache der ehemaligen Tagesgebühr von maximal 40 Franken aus dem Jahr 2000.
- Ab 2005 gestattet eine fiskalische Schutzklausel, den vereinbarten Maximaltarif für eine Transitfahrt für die Dauer von sechs Monaten um maximal 12,5% zu erhöhen – sofern die Kapazitätsauslastung des Bahngüterverkehrs während zehn Wochen weniger als 66% beträgt. Eine Verlängerung dieser Massnahme um weitere sechs Monate ist möglich; innert fünf Jahren darf die Schutzklausel nur zweimal angewendet werden.
- Das Nachtfahrverbot (22.00 bis 5.00 Uhr) sowie das Sonntagsfahrverbot für Lastwagen bleiben bestehen.

hebliche Liberalisierung: Mit dem Netzzugang ("free access" oder "open access") im grenzüberschreitenden Güterverkehr gewähren sich die Schweiz und die EU gegenseitig Zugangsrechte zu den jeweiligen Schienennetzen. Der Betreiber der benützten Infrastruktur erhebt vom Eisenbahnunternehmen, das eine bestimmte Trasse belegt, einen Trassenpreis.

### **Bereits vollzogene Änderungen der nationalen Gesetzgebung**

Verschiedene Punkte der schweizerischen Verkehrsgesetzgebung wurden bereits im Vorfeld der Inkraftsetzung des Landverkehrsabkommens angepasst. Diese basieren zum Teil aber nicht nur auf dem Abkommen, sondern sind auch Früchte des Liberalisierungstrends im europäischen Verkehrsgefüge – so zum Beispiel die Bahnreform im Bereich des Eisenbahnrechts.

#### Strassenverkehr

Die schrittweise Harmonisierung der Gewichtslimite für Lastwagen – 34 Tonnen seit 1. Januar 2001, 40 Tonnen ab 2005 – wurde zeitgleich mit der Einführung der LSVA sowie der Kontingentierung für 40-Tonnen-Lastwagen und für Leicht- und Leerfahrten eingeleitet.

Die Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten sowie die technischen Vorschriften zum Kontrollgerät im Strassenverkehr (Tachograph) wurden schon 1995 angepasst.

Bereits per 1. Juli 2001 trat die neue Gefahrgutbeauftragtenverordnung – in Kraft. Die Bestimmungen regeln das Profil und die Ausbildung der neu für die Überwachung von Gefahrguttransporten bei den Transportunternehmen anzuesiedelnden Gefahrgutbeauftragten.

Im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes wurden ebenfalls bereits per Anfang 2001 Änderungen vorgenommen. So wird beispielsweise von den Strassentransportunternehmen des Güter- wie auch Personenverkehrs verlangt, dass sie Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung nachweisen können. Parallel dazu wurde auch die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) angepasst. Änderungen erfuhren unter anderem Punkte wie die Ausbildung der Lenker, insbesondere die Kenntnisse über die Funktionsteile des Fahrzeugs, die Kenntnisse der Verkehrswirtschaft, der Geographie sowie der Anforderungen an die Fahrpraxis.

#### Schienenverkehr

Schon relativ früh ging der seit anfangs der Neunzigerjahre laufende Reformprozess im Schienenverkehr mit einer Anpassung der rechtlichen Grundlagen einher. Bereits anfangs 1996 wurde im regionalen Personenverkehr die Basis für eine schrittweise Marktöffnung geschaffen.

Mit der Reform der bestehenden Eisenbahngesetzgebung legte die Schweiz ab 1999 auch den Grundstein für die gemäss der EU-Richtlinie 91/440 vorgesehene organisatorische und rechtliche Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie des freien Netzzugangs im Eisenbahnverkehr. Mit der neuen Gesetzgebung sind die wesentlichen Voraussetzungen für mehr Wettbewerb und Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr bereits erfüllt. Der im Landverkehrsabkommen geforderte Netzzugang für Eisenbahnunternehmungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr wird mit dem Inkrafttreten der Netzzugangsverordnung ebenso geregelt wie die Modalitäten der Trassenvergabe, der Lizenzerteilung sowie der Sicherheitsbescheinigungen.

### **Übergangsregelung für 40-Tonnen-Kontingente für die EU**

Jahr	Anzahl Fahrten	Gewicht	Emissionskategorie	Tarif
2001-2004	Unbeschränkt	34t	EURO 0	205 SFR Transit Basel-Chiasso (Referenzstrecke von 300 km), entspricht LSVA-Satz von 2,00 Rp/tkm

			EURO I	172 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 1,68 Rp/tkm
			EURO II/III	145 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 1,42 Rp/tkm
2001/2	300'000	40t	EURO 0	252 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 2,10 Rp/tkm
			EURO I	211 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 1,75 Rp/tkm
			EURO II/III	178 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 1,48 Rp/tkm
2003/4	400'000	40t	EURO 0	300 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 2,50 Rp/tkm
			EURO I	240 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 2,00 Rp/tkm
			EURO II/III	210 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 1,75 Rp/tkm
ab 2005 bis zur Realisierung des 1. NEAT-Tunnels (Lötschberg); längstens bis zum 31.12.2007		40t	Gewichteter Mittelwert	292.50 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 2,437 Rp/tkm
		40t	Maximum: EURO 0	350 SFR entspricht LSVA-Satz von 2,91 Rp/tkm
ab Eröffnung 1. NEAT-Tunnel (Lötschberg) spätestens 1.1.2008		40t	Gewichteter Mittelwert	325 SFR Transit Basel-Chiasso, entspricht LSVA-Satz von 2,70 Rp/tkm
			Maximum: EURO 0	380 SFR entspricht LSVA-Satz von 3,16 Rp/tkm

### Übergangsregelung der Leer- und Leichtfahrtenkontingente für die EU

	2001	2002	2003	2004
<b>Anzahl</b>	220'000	220'000	220'000	220'000
<b>Preis</b>	50 Fr.	60 Fr.	70 Fr.	80 Fr.

### Chronologie des Landverkehrsabkommens

- *Mitte Neunzigerjahre:* Getrieben vom europäischen Integrationsprozess erarbeitet die Schweiz sieben sektorielle Abkommen für eine engere Kooperation mit Europa, darunter auch das Abkommen zum Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse.

- *21. Juni 1999:* Die Vertragswerke werden von beiden Parteien unterzeichnet.
- *Oktober 1999:* Verabschiedung der Abkommen durch die eidgenössischen Räte.
- *4. Mai 2000:* Das Europäische Parlament startet das Ratifikationsprozedere. Die Zuständigkeitsordnung verlangt die Ratifizierung des Personenfreizügigkeitsabkommens durch alle EU-Mitgliedsländer sowie teilweise sogar der Regionalparlamente einzelner Staaten.
- *21. Mai 2000:* Das Gesamtpaket der sektoriellen Abkommen findet in der Volksabstimmung eine komfortable Mehrheit von über 67% Ja-Stimmen.
- *16. Oktober 2000:* Die Schweiz hinterlegt die Ratifikationsurkunde bei der EU in Brüssel.
- *Frühjahr 2002:* Das Ratifizierungsprozedere der EU kommt zu einem positiven Abschluss.

Bern, 31. Mai 2002

BUNDESAMT FÜR VERKEHR

**Auskünfte:**

Bundesamt für Verkehr, Kommunikation, 031 322 36 43

# **Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse**

---

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft*, nachstehend «Schweiz» genannt,  
*die Europäische Gemeinschaft*, nachstehend «Gemeinschaft» genannt,  
nachstehend «Vertragsparteien» genannt –

in dem Bewusstsein, dass die Vertragsparteien ein gegenseitiges Interesse daran haben, die Zusammenarbeit und den Handel zu fördern, insbesondere durch die Gewährung des gegenseitigen Zugangs zu ihren Verkehrsmärkten gemäss Artikel 13 des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf der Strasse und auf der Schiene vom 2. Mai 1992, nachstehend «Abkommen von 1992» genannt;

in dem Wunsch, eine abgestimmte Verkehrspolitik zu entwickeln, die den Anliegen von Umweltschutz und Effizienz der Verkehrssysteme insbesondere im Alpenraum Rechnung trägt und die Nutzung umweltfreundlicherer Güter- und Personenverkehrsmittel fördert;

in dem Wunsch, einen gesunden Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten, wobei berücksichtigt werden muss, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger die von ihnen verursachten Kosten decken müssen;

in dem Bewusstsein, dass es notwendig ist, insbesondere bei der Verwirklichung eines koordinierten rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmens eine Kohärenz zwischen der Verkehrspolitik der Schweiz und den allgemeinen Grundsätzen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft zu gewährleisten –

sind wie folgt übereingekommen:

## **Titel I Allgemeine Bestimmungen**

### **Art. 1**            Allgemeine Grundsätze und Ziele

(1) Ziel dieses Abkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz ist es, einerseits den Zugang der Vertragsparteien zum Güter- und Personenverkehrsmarkt auf der Strasse und auf der Schiene zu liberalisieren, damit eine effizientere Verkehrsabwicklung auf jener Route gewährleistet ist, die technisch, geographisch und wirtschaftlich am besten auf die unter dieses Abkommen fallenden Verkehrsträger abgestimmt ist. Andererseits soll es die Bedingungen für eine abgestimmte Verkehrspolitik festlegen.

(2) Die Bestimmungen dieses Abkommens und ihre Anwendung beruhen auf den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und der freien Wahl des Verkehrsträgers.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen der Anwendung dieses Abkommens keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen.

## **Art. 2** Geltungsbereich

(1) Dieses Abkommen gilt für den bilateralen Güter- und Personenverkehr auf der Strasse zwischen den Vertragsparteien, für den Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien unbeschadet des Abkommens von 1992 und vorbehaltlich des Artikels 7 Absatz 3 sowie für den Güter- und Personenverkehr im Dreiländerverkehr und die grosse Kabotage für die Schweiz.

(2) Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüter- und -personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Es gilt nicht für die Eisenbahnunternehmen, deren Betrieb auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist.

(3) Dieses Abkommen gilt für den Verkehr, der von Strassenverkehrsunternehmen oder Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird, die in einer Vertragspartei niedergelassen sind.

## **Art. 3** Begriffsbestimmungen

### (1) Strassenverkehr

Im Sinne dieses Abkommens gilt als:

- *Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers* die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit einem Kraftfahrzeug oder mit einer Fahrzeugkombination ausführt;
- *Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers* die Tätigkeit jedes Unternehmens, das im gewerblichen Verkehr die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ausführt;
- *Unternehmen* jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;
- *Fahrzeug* ein im Gebiet einer Vertragspartei amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Gebiet einer Vertragspartei amtlich zugelassen ist, welche ausschliesslich für die Güterbeförderung bestimmt sind; oder jedes Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausstattung dazu bestimmt und geeignet ist, mehr als neun Personen, einschliesslich des Fahrers, zu befördern;
- *grenzüberschreitender Verkehr* Fahrten eines Fahrzeugs, bei denen sich der Ausgangspunkt im Gebiet einer Vertragspartei und der Bestimmungsort im Gebiet der anderen Vertragspartei oder in einem Drittland oder umgekehrt befinden, sowie Leerfahrten in Verbindung mit den vorgenannten Strecken; befindet sich der Ausgangspunkt oder der Bestimmungsort in einem Dritt-

land, ist die Beförderung mit einem Fahrzeug durchzuführen, das im Gebiet der Vertragspartei zugelassen ist, in dem sich der Ausgangspunkt oder der Bestimmungsort der Fahrt befindet;

- *Transit* die Beförderung von Gütern oder Personen (ohne Be- oder Entladung) sowie Leerfahrten durch das Gebiet einer Vertragspartei;
- *grosse Kobotage für die Schweiz* Beförderungen von Gütern im gewerblichen Verkehr von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft in einen anderen Mitgliedstaat mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug, unabhängig davon, ob das Fahrzeug auf derselben Fahrt und auf der gewöhnlichen Route durch das Gebiet der Schweiz fährt oder nicht;
- *Dreiländerverkehr mit Drittländern* Beförderungen von Gütern oder Personen von einem Ausgangsort im Gebiet einer Vertragspartei zu einem Bestimmungsort im Gebiet eines Drittlands und umgekehrt mit einem im Gebiet der anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeug, unabhängig davon, ob das Fahrzeug auf derselben Fahrt und auf der gewöhnlichen Route durch das Gebiet des Zulassungsstaats fährt oder nicht;
- *Genehmigung* eine Genehmigung, Lizenz oder Konzession, die nach den Rechtsvorschriften der Vertragspartei erforderlich ist.

## (2) Eisenbahnverkehr

Im Sinne dieses Abkommens gilt als:

- *Eisenbahnunternehmen* jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muss; für die Traktion kann Material verwendet werden, das nicht das Eigentum des betroffenen Eisenbahnunternehmens ist; ferner kann anderes Personal als das Personal des betroffenen Eisenbahnunternehmens eingesetzt werden;
- *internationale Gruppierung* jede Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen, die Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben oder von denen eines zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz seinen Sitz in der Schweiz hat;
- *Betreiber des Fahrwegs* jede öffentliche Einrichtung oder jedes Unternehmen, der bzw. dem insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung des Fahrwegs sowie die Führung der Betriebsleitungs- und Sicherheitssysteme übertragen sind;
- *Genehmigung* eine Genehmigung, die die zuständige Behörde einer Vertragspartei einem Unternehmen erteilt, dessen Eigenschaft als Eisenbahnunternehmen anerkannt wird. Diese Eigenschaft kann auf bestimmte Arten von Verkehrsleistungen begrenzt werden;
- *Genehmigungsbehörde* die Stelle, die von jeder Vertragspartei mit der Erteilung von Genehmigungen beauftragt ist;

- *Zugtrasse* die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann;
- *Zuweisung* die Zuteilung von Fahrwegkapazität durch eine Zuweisungsstelle;
- *Zuweisungsstelle* die Behörde und/oder der Fahrwegbetreiber, die bzw. der von einer der Vertragsparteien mit der Vergabe von Fahrwegkapazität beauftragt ist;
- *Stadt- und Vorortverkehr* Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken;
- *Regionalverkehr* Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken;
- *kombinierter Verkehr* die Beförderung von Waren mit Strassenfahrzeugen oder Ladeeinheiten, die einen Teil der Strecke auf der Schiene und die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Strasse zurücklegen;
- *wettbewerbsfähige Preise der Eisenbahn* die Preise der Eisenbahn, wenn die mittleren Preise auf der Schiene in der Schweiz nicht höher sind als die Kosten auf der Strasse für eine ähnliche Strecke gemäss Anhang 9.

**Art. 4** Vorbehalt des Abkommens von 1992

Vorbehaltlich der in diesem Abkommen enthaltenen Ausnahmen bleiben die im Abkommen von 1992 festgelegten Rechte und Verpflichtungen der Vertragsparteien von den Bestimmungen dieses Abkommens unberührt.

## **Titel II Grenzüberschreitender Strassenverkehr**

### **A. Gemeinsame Bestimmungen**

**Art. 5** Zugang zum Beruf

(1) Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben wollen, müssen die nachstehenden drei Bedingungen erfüllen:

- a) Zuverlässigkeit,
- b) angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit,
- c) fachliche Eignung.

(2) Die in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften sind in Abschnitt 1 des Anhangs 1 aufgeführt.

**Art. 6** Sozialvorschriften

Die in diesem Zusammenhang geltenden Sozialvorschriften sind in Abschnitt 2 des Anhangs 1 aufgeführt.

**Art. 7** Technische Normen

(1) Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 nimmt die Schweiz spätestens sechs Monate nach der Unterzeichnung dieses Abkommens Regelungen über die technischen Bedingungen für den Strassenverkehr an, die den in Abschnitt 3 des Anhangs 1 aufgeführten gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften gleichwertig sind.

(2) Die Schweiz verfügt über eine Übergangszeit von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Abkommens, um ihre Rechtsvorschriften über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen dem gemeinschaftlichen Recht anzupassen.

(3) Ab dem 1. Januar 2001 beträgt das in der Schweiz höchstzulässige tatsächliche Gesamtgewicht in beladenem Zustand für Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge 34 Tonnen für alle Verkehrsarten.

Ab dem 1. Januar 2005 passt die Schweiz ihre Rechtsvorschriften über die höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr für diese Fahrzeuge an die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in der Gemeinschaft geltenden Rechtsvorschriften an.

(4) Die Einführung der Strassenbenutzungsgebühren gemäss Artikel 40 erfolgt parallel zur schrittweisen Anhebung der gemäss Absatz 3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Fahrzeuge, denen eine Betriebserlaubnis in der anderen Vertragspartei erteilt wurde, keinen strengeren als den in ihrem eigenen Gebiet geltenden Vorschriften zu unterwerfen.

**Art. 8** Übergangsregelung für das Fahrzeuggewicht

(1) Im Hinblick auf die stufenweise Einführung der in Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2 vorgesehenen endgültigen Regelung wird der Güterverkehr, der aus der Gemeinschaft zu einem Ort ausserhalb der schweizerischen Grenzzone, wie sie in Anhang 6 definiert ist, (und umgekehrt) oder im Transit durch die Schweiz erfolgt, mit Fahrzeugen, deren tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand 28 t (vor dem 31. Dez. 2000) oder 34 t (zwischen dem 1. Jan. 2001 und dem 31. Dez. 2004) überschreitet, jedoch nicht mehr als 40 t beträgt, gemäss den Bestimmungen der Absätze 2, 3 und 4 einer Kontingentierung mit Erhebung einer Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur unterworfen. Bei in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen kann dieses Kontingent auch für Beförderungen innerhalb des schweizerischen Gebiets genutzt werden.

(2) Die Gemeinschaft erhält ein Kontingent von 250 000 Genehmigungen für das Jahr 2000. Die Schweiz erhält ein Kontingent von 250 000 Genehmigungen für das Jahr 2000. Sollte dieses Abkommen nicht am 1. Januar 2000 in Kraft treten, wird die Zahl der für das Jahr 2000 vorgesehenen Genehmigungen zeitanteilig verringert.

(3) Die Gemeinschaft erhält ein Kontingent von je 300 000 Genehmigungen für das Jahr 2001 und für das Jahr 2002. Die Schweiz erhält ein Kontingent von je 300 000 Genehmigungen für das Jahr 2001 und für das Jahr 2002.

(4) Die Gemeinschaft erhält ein Kontingent von je 400 000 Genehmigungen für das Jahr 2003 und für das Jahr 2004. Die Schweiz erhält ein Kontingent von je 400 000 Genehmigungen für das Jahr 2003 und für das Jahr 2004.

(5) Jeder Betreiber aus der Gemeinschaft oder aus der Schweiz muss für die Verwendung der in den Absätzen 2, 3 und 4 vorgesehenen Genehmigungen eine Gebühr für die Nutzung der schweizerischen Infrastruktur entrichten, die gemäss den in Anhang 2 aufgeführten Modalitäten berechnet und erhoben wird.

(6) Ab dem 1. Januar 2005 sind Fahrzeuge, die den technischen Normen gemäss Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2 entsprechen, gemäss Artikel 32 von jeglicher Kontingentierung oder Genehmigungspflicht befreit.

## **B. Grenzüberschreitender Strassengüterverkehr**

### **Art. 9** Güterverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien

(1) Der grenzüberschreitende gewerbliche Strassengüterverkehr und die Leerfahrten zwischen den Gebieten der Vertragsparteien unterliegen der Gemeinschaftslizenz für die gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmer gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 881/92, deren Muster sich in Anhang 3 befindet, und einer ähnlichen schweizerischen Genehmigung für die schweizerischen Verkehrsunternehmer.

(2) Die so ausgestellten Lizenzen ersetzen für die Beförderungen, die unter dieses Abkommen fallen, die zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz ausgetauschten bilateralen Genehmigungen, die bis zum Inkrafttreten dieses Abkommens erforderlich waren.

(3) Die in Anhang 4 genannten Beförderungen sind von allen Lizenzregelungen und sonstigen Genehmigungspflichten im Verkehrsbereich befreit.

(4) Die Verfahren für die Erteilung, Benutzung, Erneuerung und den Entzug der Lizenzen sowie die Amtshilfeverfahren unterliegen den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 für die Verkehrsunternehmer der Gemeinschaft sowie den gleichwertigen schweizerischen Bestimmungen.

### **Art. 10** Güterverkehr im Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien

(1) Der grenzüberschreitende gewerbliche Strassengüterverkehr sowie die Leerfahrten im Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien sind liberalisiert. Diese Beförderungen werden durch die Lizenzen gemäss Artikel 9 abgedeckt.

(2) Es gelten die Bestimmungen des Artikels 9 Absätze 2, 3 und 4.

### **Art. 11** Transit durch Österreich

Ein Ökopunktesystem, das dem in Artikel 11 des Protokolls Nr. 9 der Akte über den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union vorgesehenen Ökopunktesystem gleichwertig ist, findet im Rahmen der Gültigkeit des Protokolls Nr. 9 Anwendung auf den Transit der schweizerischen Verkehrsunternehmer durch das Gebiet Österreichs. Das Berechnungsverfahren und die detaillierten Regeln und Verfahren zur Verwaltung

und Kontrolle der Ökopunkte werden zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Abkommens durch eine in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien ausgearbeitete Verwaltungsvereinbarung festgelegt, die mutatis mutandis den Bestimmungen des Protokolls Nr. 9 entspricht.

**Art. 12** Grosse Kabotage für die Schweiz

(1) Ab dem Jahr 2001 wird die grosse Kabotage für die Schweiz unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen:

- Der Kabotageverkehr unterliegt der in Artikel 9 Absatz 1 genannten schweizerischen Lizenz;
- er beschränkt sich auf eine Beförderung auf der Rückfahrt im Anschluss an eine Güterbeförderung zwischen der Schweiz und einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft.

(2) Bis zu diesem Datum können die im Rahmen der geltenden bilateralen Abkommen bestehenden Rechte weiterhin wahrgenommen werden. Anhang 5 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.

(3) Ab dem Jahr 2005 ist die grosse Kabotage für die Schweiz vollständig liberalisiert. Der Kabotageverkehr unterliegt der in Artikel 9 Absatz 1 genannten schweizerischen Lizenz.

**Art. 13** Dreiländerverkehr mit Drittländern

(1) Die Regelung für den Dreiländerverkehr mit Drittländern wird im gegenseitigen Einvernehmen nach dem Abschluss des jeweils erforderlichen Abkommens zwischen einerseits der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland sowie andererseits der Schweiz und dem betreffenden Drittland festgelegt. Diese Regelung ist dazu bestimmt, für diesen Dreiländerverkehr eine auf Gegenseitigkeit beruhende Behandlung zwischen den Betreibern der Gemeinschaft und der Schweiz zu gewährleisten.

(2) Bis zum Abschluss von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern bleiben die in den bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz enthaltenen Bestimmungen über den Dreiländerverkehr mit Drittländern von diesem Abkommen unberührt. Anhang 5 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.

(3) Nachdem die in Absatz 1 erwähnten Regelungen festgelegt worden sind, schliesst die Schweiz mit diesen Drittländern bilaterale Abkommen ab oder passt die bestehenden Abkommen soweit erforderlich an.

**Art. 14** Beförderungen zwischen zwei Orten in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft oder zwei Orten in der Schweiz

Die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug sowie die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat

der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug sind nach diesem Abkommen nicht zulässig.

**Art. 15** Nacht- und Sonntagsfahrverbot und Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung

(1) Das Nachtfahrverbot im Gebiet der Schweiz gilt nur von 22.00 Uhr abends bis 05.00 Uhr morgens.

(2) Anhang 6 enthält Angaben zu den Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot.

(3) Ausnahmen vom Nachtfahrverbot werden in nichtdiskriminierender Weise gewährt und können bei einer Zentralstelle beantragt werden. Sie werden gegen Bezahlung einer Gebühr gewährt, die zur Deckung der Verwaltungskosten bestimmt ist.

**Art. 16** Aufhebung bestimmter Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung

Die Bestimmungen des Anhangs 6 Ziffer II Nummern 3 und 4 des Abkommens von 1992 werden mit Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens aufgehoben.

## **C. Grenzüberschreitender Personenverkehr mit Kraftomnibussen**

**Art. 17** Für die Verkehrsunternehmer geltende Bedingungen

(1) Jeder gewerbliche Verkehrsunternehmer ist ohne Diskriminierung auf Grund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zur Erbringung von Verkehrsdiensten gemäss Anhang 7 Artikel 1 unter der Voraussetzung zugelassen, dass er

- in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, in dem er niedergelassen ist, oder in der Schweiz eine Lizenz für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschliesslich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr erhalten hat und
- die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt.

(2) Jeder im Werkverkehr tätige Verkehrsunternehmer ist ohne Diskriminierung auf Grund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zur Erbringung von Verkehrsdiensten gemäss Anhang 7 Artikel 1 Nummer 3 unter der Voraussetzung zugelassen, dass er

- in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, in dem er niedergelassen ist, oder in der Schweiz gemäss den in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegten Bedingungen für den Marktzugang eine Lizenz für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen erhalten hat und
- die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt.

(3) Zur Durchführung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen muss jeder Verkehrsunternehmer, der die Kriterien des Absatzes 1 erfüllt, eine Gemeinschaftslizenz für Verkehrsunternehmer der Gemeinschaft oder eine ähnliche schweizerische Lizenz für schweizerische Verkehrsunternehmer besitzen.

Die Muster sowie die Verfahren zur Erteilung, Benutzung und Erneuerung der Lizenzen unterliegen den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 684/92, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98, für die Verkehrsunternehmer der Gemeinschaft sowie den gleichwertigen schweizerischen Bestimmungen.

#### **Art. 18** Zugang zum Markt

(1) Gelegenheitsverkehre gemäss Artikel 1 Nummer 2.1 des Anhangs 7 sind nicht genehmigungspflichtig.

(2) Sonderformen des Linienverkehrs gemäss Artikel 1 Nummer 1.2 des Anhangs 7 sind nicht genehmigungspflichtig, sofern sie im Gebiet der Gemeinschaft zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt sind.

(3) Leerfahrten im Zusammenhang mit dem in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Verkehr sind ebenfalls nicht genehmigungspflichtig.

(4) Der Linienverkehr ist gemäss Artikel 2 ff. des Anhangs 7 genehmigungspflichtig:

(5) Sonderformen des Linienverkehrs, für die keine vertragliche Regelung zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer besteht, sind im Gebiet der Gemeinschaft gemäss Artikel 2 ff. des Anhangs 7 genehmigungspflichtig.

In der Schweiz sind Sonderformen des Linienverkehrs nicht genehmigungspflichtig.

(6) Beförderungen im Werkverkehr auf der Strasse gemäss Artikel 1 Nummer 3 des Anhangs 7 sind nicht genehmigungspflichtig, unterliegen jedoch im Gebiet der Gemeinschaft einer Bescheinigungsregelung.

#### **Art. 19** Dreiländerverkehr mit Drittländern

(1) Die Regelung für den Dreiländerverkehr mit Drittländern wird im gegenseitigen Einvernehmen nach dem Abschluss des jeweils erforderlichen Abkommens zwischen einerseits der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland sowie andererseits zwischen der Schweiz und dem betreffenden Drittland festgelegt. Diese Regelung ist dazu bestimmt, für diesen Dreiländerverkehr eine auf Gegenseitigkeit beruhende Behandlung zwischen den Betreibern der Gemeinschaft und der Schweiz zu gewährleisten.

(2) Bis zum Abschluss von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern bleiben die in den bilateralen Abkommen über den Verkehr mit Drittländern zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz enthaltenen Bestimmungen über die in Absatz 1 genannten Beförderungen von diesem Abkommen unberührt. Anhang 8 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.

(3) Nachdem die in Absatz 1 erwähnten Regelungen festgelegt worden sind, schliesst die Schweiz mit diesen Drittländern bilaterale Abkommen ab oder passt die bestehenden Abkommen soweit erforderlich an.

**Art. 20** Beförderungen zwischen zwei im Gebiet einer Vertragspartei liegenden Orten

(1) Beförderungen zwischen zwei Orten, die im Gebiet einer Vertragspartei liegen und von einem Verkehrsunternehmer durchgeführt werden, der im Gebiet der anderen Vertragspartei niedergelassen ist, sind nach diesem Abkommen nicht zulässig.

(2) Allerdings können die nach geltenden bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz bestehenden Rechte weiterhin unter der Bedingung wahrgenommen werden, dass die gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmer gleich behandelt werden und keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Anhang 8 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.

**Art. 21** Verfahren

Die Verfahren für die Ausstellung, Benutzung, Erneuerung und das Erlöschen von Genehmigungen sowie die Amtshilfverfahren unterliegen den Bestimmungen des Anhangs 7 dieses Abkommens.

**Art. 22** Übergangsbestimmung

Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens bestehenden Genehmigungen für Verkehrsdienste bleiben, soweit diese Dienste weiterhin genehmigungspflichtig sind, bis zu ihrem Erlöschen gültig.

**Titel III**  
**Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr**

**Art. 23** Unabhängigkeit der Geschäftsführung

Die Vertragsparteien verpflichten sich,

- die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, insbesondere indem sie ihnen einen Unabhängigkeitsstatus verleihen, der es ihnen ermöglicht, ihre Tätigkeiten an den Markt anzupassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe zu führen;
- den Betrieb des Eisenbahnfahrwegs und die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen zumindest im Bereich der Rechnungsführung voneinander zu trennen; die für einen dieser beiden Tätigkeitsbereiche gewährten Beihilfen können nicht auf den anderen Bereich übertragen werden.

**Art. 24** Zugangsrechte zum Eisenbahnfahrweg und Transitrechte

(1) Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen haben die Zugangs- und Transitrechte, die in den in Anhang 1 Abschnitt 4 aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft festgelegt sind.

(2) Die im Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Eisenbahnunternehmen erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Zugangsrechte zum Fahrweg im Gebiet der anderen Vertragspartei.

(3) Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen, die ihre Zugangs- bzw. Transitrechte ausüben, treffen mit den Betreibern des benutzten Eisenbahnfahrwegs die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit im grenzüberschreitenden Verkehr gemäss Absatz 1 und 2 zu regeln.

**Art. 25** Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen

(1) Die Erteilung der erforderlichen Genehmigung für die betreffende Art der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr ist eine Voraussetzung für die Beantragung der Zugangsrechte zum Eisenbahnfahrweg oder der Transitrechte und damit des Rechts auf die Erbringung von Verkehrsleistungen. Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zum Eisenbahnfahrweg.

(2) Ein Eisenbahnunternehmen kann eine Genehmigung in der Schweiz oder in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft beantragen, in dem es niedergelassen ist. Die Vertragsparteien dürfen Genehmigungen nicht erteilen oder verlängern, wenn die Anforderungen dieses Abkommens nicht erfüllt werden.

(3) Die Genehmigungen werden unter der Verantwortlichkeit der Vertragsparteien von der besonders bezeichneten Genehmigungsbehörde an schon bestehende und an neue Unternehmen erteilt.

(4) Die Genehmigungen werden in der Gemeinschaft und in der Schweiz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit anerkannt.

(5) Sie unterliegen während ihrer gesamten Geltungsdauer den von den Vertragsparteien festgelegten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht. Die hierfür geltenden Vorschriften sind in Abschnitt 4 des Anhangs 1 aufgeführt.

(6) Die Genehmigungen gelten so lange, wie das Eisenbahnunternehmen die Verpflichtungen aus oben genannten Rechtsvorschriften erfüllt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch die Überprüfungen in regelmässigen Abständen vorschreiben.

(7) Die Verfahren für die Überprüfung, Änderung, Aussetzung oder den Entzug einer Genehmigung unterliegen den obenerwähnten Rechtsvorschriften.

**Art. 26** Erteilung der Sicherheitsbescheinigung

(1) Die Vertragsparteien schreiben den Eisenbahnunternehmen vor, ausserdem eine Sicherheitsbescheinigung vorzulegen, in der die Sicherheitsanforderungen an die

Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken festgelegt sind.

(2) Das Eisenbahnunternehmen kann die Sicherheitsbescheinigung bei der Stelle beantragen, die von der Vertragspartei, in deren Gebiet sich der benutzte Fahrweg befindet, hierfür benannt wurde.

(3) Das Eisenbahnunternehmen muss zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung die einschlägigen schweizerischen Rechtsvorschriften für den in der Schweiz benutzten Fahrweg und die einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für den im Gebiet der Gemeinschaft benutzten Fahrweg einhalten.

#### **Art. 27** Zuweisung der Zugtrasse

(1) Jede Vertragspartei benennt die Stelle, die für die Zuweisung der Kapazitäten zuständig ist, wobei es sich hierbei um eine besondere Behörde oder den Fahrwegbetreiber handeln kann. Die Zuweisungsstelle, die Kenntnis aller verfügbaren Zugtrassen hat, stellt insbesondere sicher, dass

- die Fahrwegkapazität der Eisenbahnen gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zugewiesen wird;
- das Zuweisungsverfahren vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 eine effiziente und optimale Nutzung des Fahrwegs erlaubt.

(2) Das Eisenbahnunternehmen oder die internationale Gruppierung, das bzw. die die Zuweisung einer oder mehrerer Zugtrassen beantragt, wendet sich an die Zuweisungsstelle(n) der Vertragspartei, in deren Gebiet sich der Anfangspunkt des betreffenden Verkehrsdienstes befindet. Die mit dem Antrag auf Fahrwegkapazität befasste Zuweisungsstelle unterrichtet unverzüglich die anderen betroffenen Zuweisungsstellen hiervon. Die letzteren nehmen spätestens binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben Stellung, wobei jede Zuweisungsstelle einen Antrag ablehnen kann. Die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, entscheidet über den Antrag in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen spätestens binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben. Die Verfahren betreffend einen Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unterliegen den in Abschnitt 4 des Anhangs 1 enthaltenen Bestimmungen.

(3) Die Gemeinschaft und die Schweiz können die erforderlichen Massnahmen treffen, um sicherzustellen, dass bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten folgenden Eisenbahnverkehrsdiensten Vorrang eingeräumt wird:

- a) gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten,
- b) Verkehrsdiensten, die ganz oder teilweise auf einem speziell für diese Verkehrsdienste gebauten oder ausgebauten Fahrweg (z. B. besondere Hochgeschwindigkeits- oder Güterverkehrsstrecken) betrieben werden.

(4) Die Gemeinschaft und die Schweiz können die Zuweisungsstelle beauftragen, den Eisenbahnunternehmen, die bestimmte Arten von Verkehrsdiensten erbringen oder diese in bestimmten Gebieten erbringen, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung besondere Rechte zu gewähren, wenn diese zur Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Verkehrsdienstes

oder einer effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität oder zur Finanzierung neuer Fahrwege unentbehrlich sind.

(5) Die Vertragsparteien können die Möglichkeit vorsehen, dass bei Anträgen auf Fahrwegzugang eine Kautions hinterlegen oder eine vergleichbare Sicherheit zu leisten ist.

(6) Die Gemeinschaft und die Schweiz erlassen und veröffentlichen die Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Sie unterrichten ausserdem den mit Artikel 51 eingesetzten Gemischten Ausschuss hiervon.

#### **Art. 28**            Rechnungswesen und Weegeentgelt

(1) Im Rechnungswesen des Fahrwegbetreibers muss über einen angemessenen Zeitraum hinweg zumindest ein ausgeglichener Saldo zwischen den Einnahmen aus Weegeentgelten und etwaigen staatlichen Beihilfen einerseits und den Fahrwegausgaben andererseits ausgewiesen werden.

(2) Der Fahrwegbetreiber erhebt für den Betrieb seines Eisenbahnfahrwegs ein Weegeentgelt, das von den Eisenbahnunternehmen oder internationalen Gruppierungen, die diesen Fahrweg nutzen, zu entrichten ist.

(3) Die Entgelte für die Benutzung des Fahrwegs werden insbesondere je nach Art und Zeit des Verkehrsdienstes, Marktlage sowie Art und Abnutzung des Fahrwegs festgelegt.

(4) Die Entgelte sind an den/die Fahrwegbetreiber zu zahlen.

(5) Jede Vertragspartei setzt die Modalitäten für die Festlegung der Entgelte nach Beratung mit dem Fahrwegbetreiber fest. Innerhalb des gleichen Marktes werden die für gleichwertige Dienste erhobenen Entgelte diskriminierungsfrei angewendet.

(6) Der Fahrwegbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen oder internationalen Gruppierungen, die seinen Fahrweg für die in Artikel 24 erwähnten Dienste nutzen, rechtzeitig alle wichtigen Veränderungen der Qualität oder Kapazität des betreffenden Fahrwegs mit.

#### **Art. 29**            Beschwerderecht

(1) Die Gemeinschaft und die Schweiz treffen die erforderlichen Massnahmen, um sicherzustellen, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Weegeentgelte bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann. Diese Stelle entscheidet binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben.

(2) Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Massnahmen, um sicherzustellen, dass die Entscheidungen nach Absatz 1 und nach Artikel 25 Absatz 3 der richterlichen Überprüfung unterliegen.

## **Titel IV Koordinierte Verkehrspolitik**

### **A. Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 30**            Ziele

(1) Die Vertragsparteien sind übereingekommen, soweit erforderlich eine abgestimmte Politik auf dem Gebiet des Güter- und Personenverkehrs zu entwickeln. Diese Politik zielt darauf ab, ein effizientes Verkehrssystem mit den Anforderungen des Umweltschutzes in Einklang zu bringen und so eine auf Dauer tragbare Mobilität zu gewährleisten.

(2) Die Vertragsparteien bemühen sich darum, eine weitgehende Vergleichbarkeit der Bedingungen im Verkehrsbereich, einschliesslich betreffend die Steuervorschriften, in ihrem jeweiligen Gebiet zu schaffen, insbesondere um Umwegverkehre im Alpenraum zu vermeiden oder dort eine bessere Verkehrsverteilung zu erzielen.

#### **Art. 31**            Massnahmen

Zur Verwirklichung dieses Ziels ergreifen die Vertragsparteien Massnahmen, die darauf abzielen, einen lautereren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb der Verkehrsträger zu gewährleisten und den Einsatz umweltverträglicherer Verkehrsmittel im Güter- und Personenverkehr zu erleichtern.

(2) Ergänzend zu den Bestimmungen der Titel II und III umfassen die Massnahmen:

- die Entwicklung der alpenquerenden Eisenbahninfrastruktur und die Bereitstellung preis- und qualitätsmässig wettbewerbsfähiger Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr und im kombinierten Verkehr;
- die Einführung angemessener Gebührenregelungen für den Strassenverkehr;
- Begleitmassnahmen.

(3) Die von den Vertragsparteien im Rahmen dieses Abkommens ergriffenen Massnahmen werden schrittweise und, sofern möglich, in abgestimmter Weise umgesetzt.

#### **Art. 32**            Grundsätze

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 47 stehen die Massnahmen des Artikels 31 in Einklang mit:

- dem Grundsatz einer weder direkten noch indirekten Diskriminierung auf Grund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Zulassungsortes des Fahrzeugs oder des Herkunfts- bzw. Bestimmungsortes der Beförderung;
- dem Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsträgers;
- dem Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen;
- dem Territorialitätsprinzip;

- dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit der dem Verkehr angelasteten Kosten, wobei auch Kriterien des Fahrzeugtyps zu berücksichtigen sind;
- dem Grundsatz der Transparenz;
- dem Grundsatz der Vergleichbarkeit der Benutzungsbedingungen zwischen alpenquerenden Strecken;
- dem Grundsatz der Vermeidung von Verzerrungen des Verkehrsflusses im Alpenraum;
- dem Grundsatz der Gegenseitigkeit.

## **B. Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr**

### **Art. 33**            Ziele

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, ein von der Kapazität her ausreichendes und hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Dienstqualität gegenüber dem Strassenverkehr wettbewerbsfähiges Angebot für den Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr im Alpenraum bereitzustellen, das den Grundsätzen des Artikels 32 entspricht und das freie Spiel der Marktkräfte, insbesondere im Rahmen der Öffnung des Zugangs zum Eisenbahnfahrweg gemäss Titel III, sowie die Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen gewährleistet.

(2) Zu diesem Zweck

- ergreifen die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten sowohl in der Schweiz als auch im Gebiet der Gemeinschaft Massnahmen im Bereich der Infrastruktur und des Betriebs, die die langfristige Rentabilität, die Kohärenz und die Integration des schweizerischen Angebots in ein Eisenbahnfernverkehrssystem gewährleisten;
- verpflichten sich die Vertragsparteien, den Verbund und die Interoperabilität ihrer Eisenbahnnetze und des kombinierten Verkehrs zu entwickeln. Sie stellen die erforderliche Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und den betroffenen Stellen sicher und beauftragen den Gemischten Ausschuss, diese Aspekte zu verfolgen.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um – parallel zu einer schrittweisen Einführung der Erhebung von Abgaben auf den Strassenverkehr gemäss Artikel 40 – die Bereitstellung eines Angebots im Eisenbahn- und kombinierten Verkehr zu fördern, das auf Grund der Kapazität, des Preises und der Qualität in der Lage ist, eine ausgewogene Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen alpenquerenden Strecken zu gewährleisten.

### **Art. 34**            Angebot an Fahrwegkapazität

Die Vertragsparteien bekräftigen ihre jeweiligen in den Artikeln 5 und 6 des Abkommens von 1992 eingegangenen Verpflichtungen, denen zufolge die Schweiz den Bau der NEAT und die Gemeinschaft die Erhöhung der Kapazitäten für die Nord-

und Südzulaufstrecke zur NEAT übernehmen. Sie kommen überein, dass die neuen Fahrwege mit dem Lichtraumprofil C der U.I.C. gebaut werden.

(2) Für die Gemeinschaft sind die in Absatz 1 genannten Infrastrukturmassnahmen Bestandteil der Massnahmen, die im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und unter den darin vorgesehenen Bedingungen ergriffen werden. Hierzu gehören auch die alpenquerenden Achsen für den Schienen- und den kombinierten Verkehr und insbesondere die Zulaufstrecken zur schweizerischen Eisenbahninfrastruktur und die Einrichtungen des kombinierten Verkehrs.

(3) Die beiden Vertragsparteien arbeiten zusammen, damit ihre zuständigen Behörden in koordinierter Weise die Massnahmen für die Eisenbahninfrastruktur und den kombinierten Verkehr, die zur Erfüllung der in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Verpflichtungen notwendig sind, planen und ergreifen können und den Zeitplan der Arbeiten entsprechend den verlangten Kapazitäten anpassen können. Sie verfolgen dabei das Ziel, die Rentabilität der Investitionen zu sichern. Zu diesem Zweck beschliessen sie im Gemischten Ausschuss alle geeigneten Massnahmen.

(4) Der Gemischte Ausschuss kann einen Unterausschuss einsetzen, der damit beauftragt wird, die Koordinierung der Infrastrukturprojekte in der Alpenregion zu überwachen. Der Unterausschuss setzt sich aus Vertretern der Schweiz, der Gemeinschaft und der in der Alpenregion gelegenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zusammen.

### **Art. 35**            Wirtschaftliche Parameter

(1) Die Vertragsparteien ergreifen alle zur Erreichung des in Artikel 33 festgelegten Ziels erforderlichen Massnahmen. Sie sorgen dafür, dass der Eisenbahngüterverkehr und der kombinierte Verkehr, einschliesslich des begleiteten kombinierten Verkehrs, durch die Schweiz wettbewerbsfähig bleiben und das Preis- und Qualitätsniveau der Dienste mit dem Strassengüterverkehr auf der gleichen Strecke vergleichbar ist, wobei sie die den Eisenbahnunternehmen gewährleistete Unabhängigkeit wahren.

(2) Die Vertragsparteien können zur Schaffung eines angepassten Angebots im Schienen- und kombinierten Verkehr die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die festen und beweglichen Umschlageinrichtungen zwischen Landverkehrsträgern, das im kombinierten Verkehr eingesetzte Material, welches speziell für den kombinierten Verkehr konzipiert ist, und innerhalb des gemäss ihren jeweiligen Rechtsvorschriften zulässigen Rahmens die Betriebskosten der kombinierten Verkehrsdienste im Transit durch die Schweiz finanziell unterstützen, sofern diese Massnahmen die Qualität und die Wettbewerbsfähigkeit des Preisangebots im Schienen- und kombinierten Verkehr verbessern und keine unverhältnismässigen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Betreibern verursachen. Die Festsetzung der Preise für die Beförderung mit der Eisenbahn bleibt den zuständigen Behörden oder Unternehmen überlassen.

(3) Um ausreichende Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten, können die Vertragsparteien insbesondere unter Berücksichtigung sozialer und umweltspezifischer

Faktoren mit den Eisenbahnunternehmen Verträge über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienste abschliessen.

(4) Die Vertragsparteien achten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten darauf, dass die marktwirtschaftlichen Auswirkungen etwaiger staatlicher Beihilfen einer Vertragspartei nicht durch das Verhalten der anderen Vertragspartei oder eines Organs beeinträchtigt werden, das in ihrem eigenen Gebiet oder im Gebiet der anderen Vertragspartei seinen Sitz hat.

(5) Der Gemischte Ausschuss überwacht die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels durch die Vertragsparteien.

### **Art. 36**      Qualitätsparameter

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, alle zur Erreichung des in Artikel 33 festgelegten Ziels erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Zu diesem Zweck verpflichten sie sich, den kombinierten Verkehr zu fördern.

(2) Während der in Artikel 8 festgelegten Übergangszeit verpflichtet sich die Schweiz gemäss Titel II des Abkommens von 1992 ferner, ein Angebot für den begleiteten kombinierten Verkehr («Rollende Landstrasse») bereitzustellen, das gegenüber dem Strassenverkehr von der Qualität und vom Preis her wettbewerbsfähig ist.

(3) Die Vertragsparteien ergreifen alle zur Förderung des kombinierten Verkehrs erforderlichen Massnahmen. Sie achten insbesondere darauf, dass die nachstehenden Vorschriften erfüllt werden:

- Einhaltung der technischen Normen und Sozialvorschriften für den Strassenverkehr, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gewichte und Höchstabmessungen;
- Verringerung der Grenzkontrollen im Eisenbahnverkehr und Verlagerung dieser Kontrollen auf die Verlade- und Entladestellen gemäss dem Übereinkommen zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz sowie den EFTA-Staaten über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987;
- Erleichterung der Organisation der kombinierten Transportkette durch Vereinfachung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften jeder Vertragspartei;
- Anreize für die Betreiber des kombinierten Verkehrs und die Eisenbahnunternehmen zur Verbesserung ihrer Dienstqualität.

Anhang 9 enthält eine Aufstellung der Qualitätsparameter für die Eisenbahn. Diese Parameter werden bei der Anwendung des Artikels 46 berücksichtigt.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten geeignete Massnahmen zu ergreifen, um eine schnelle Einrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren zu ermöglichen. Sie unterrichten einander regelmässig über alle geplanten Massnahmen im Zusammenhang mit diesen Schienengüterverkehrskorridoren.

(5) Der Gemischte Ausschuss erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung der in diesem Artikel enthaltenen Massnahmen.

## C. Gebührenregelungen im Strassenverkehr

### Art. 37 Ziele

Gemäss den Zielen des Titels III des Abkommens von 1992 streben die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und gemäss ihren jeweiligen Verfahren die schrittweise Einführung von Gebührenregelungen an, die darauf abzielen, den Strassenfahrzeugen und den anderen Verkehrsträgern die von ihnen verursachten Kosten anzulasten.

### Art. 38 Grundsätze

(1) Die Gebührenregelungen beruhen auf den in Artikel 32 festgelegten Grundsätzen, insbesondere den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, der Verhältnismässigkeit und der Transparenz.

(2) Die Abgaben setzen sich aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren zusammen.

(3) Zur Verwirklichung der in Artikel 37 aufgeführten Ziele werden Massnahmen bevorzugt, die eine Umleitung des Verkehrs von der technisch, wirtschaftlich und geographisch optimalen Strecke zwischen dem Ausgangspunkt und dem Bestimmungsort der Beförderung vermeiden.

(4) Die Massnahmen werden so angewandt, dass sie den freien Güter- und Dienstleistungsverkehr zwischen den Vertragsparteien nicht behindern. Dies gilt insbesondere für die Verwaltung und die Erhebung von Maut- oder Benutzungsgebühren, die Abschaffung von Kontrollen oder systematischen Überprüfungen an den Grenzen zwischen den Vertragsparteien und den Verzicht auf übertriebene Formalitäten. Um diesbezügliche Schwierigkeiten zu vermeiden, bemüht sich die Schweiz, die in diesem Bereich geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft anzuwenden.

(5) Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht laut Zulassungsschein von 12 Tonnen oder mehr. Ungeachtet dieses Abkommens kann jede Vertragspartei für ihr Gebiet Massnahmen für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen ergreifen.

(6) Die Vertragsparteien gewähren Unternehmen, insbesondere Verkehrsunternehmen, keine direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen mit dem Ziel, die Auswirkungen zu mildern, die sich für die Unternehmen dadurch ergeben, dass die Kosten, welche die in diesem Abkommen vorgesehenen Gebühren verursachen, der Beförderung angelastet werden.

### Art. 39 Interoperabilität der Systeme

Die Vertragsparteien führen im Gemischten Ausschuss Konsultationen mit dem Ziel durch, einen angemessenen Grad an Interoperabilität der elektronischen Systeme für die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren zu erreichen.

**Art. 40** Massnahmen seitens der Schweiz

(1) Zur Erreichung der in Artikel 37 festgelegten Ziele und im Hinblick auf die in Artikel 7 Absatz 3 vorgesehenen Anhebungen der Gewichtsbegrenzung führt die Schweiz in zwei Stufen ab dem 1. Januar 2001 bzw. 1. Januar 2005 eine nichtdiskriminierende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge ein. Diese Gebührenregelung beruht insbesondere auf den Grundsätzen des Artikels 38 Absatz 1 sowie den in Anhang 10 festgelegten Anwendungsmodalitäten.

(2) Die Gebühren sind in drei Kategorien von Emissionsnormen (EURO) abgestuft. In der ab dem 1. Januar 2005 geltenden Gebührenregelung muss der Gebührenunterschied von einer Kategorie zur anderen so gross wie möglich sein, darf jedoch 15 % des in Absatz 4 genannten gewichteten Durchschnitts der Gebühren nicht übersteigen.

(3) a) In der ab dem 1. Januar 2001 geltenden Gebührenregelung beträgt der Höchstsatz für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 34 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt, 205 SFR, wenn das Fahrzeug den EURO-Normen nicht entspricht, 172 SFR, wenn das Fahrzeug der EURO-Norm I entspricht, und 145 SFR, wenn das Fahrzeug der EURO-Norm II entspricht.

b) Abweichend von Buchstabe a erhält die Gemeinschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2004 ein jährliches Kontingent von 220 000 einfachen Leerfahrten oder einfachen Fahrten zur Beförderung von leichten Waren im schweizerischen Alpen transit, sofern das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs im beladenen Zustand 28 Tonnen nicht überschreitet, gegen Entrichtung einer Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur in Höhe von 50 SFR im Jahr 2001, 60 SFR im Jahr 2002, 70 SFR im Jahr 2003 und 80 SFR im Jahr 2004. Die Schweiz erhält ebenfalls ein Kontingent zu denselben Bedingungen. Diese Fahrten unterliegen den üblichen Kontrollverfahren.

(4) In der ab dem 1. Januar 2005 geltenden Gebührenregelung beträgt der gewichtete Durchschnitt der Gebühren höchstens 325 SFR für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 SFR.

(5) Ein Teil der in den Absätzen 3 und 4 erwähnten Gebühren kann aus Mauten für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen bestehen. Dieser Teil darf nicht mehr als 15 % der in den Absätzen 3 und 4 festgelegten Gebühren betragen.

(6) Die in Absatz 4 erwähnten Gewichtungen werden entsprechend der Zahl der in der Schweiz je EURO-Norm-Kategorie verkehrenden Fahrzeuge ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge je Kategorie wird anhand von Zählungen ermittelt, die vom Gemischten Ausschuss geprüft werden. Der Ausschuss legt den gewichteten Durchschnitt auf der Grundlage von Untersuchungen fest, die alle zwei Jahre durchgeführt werden, um der Entwicklung des in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugparks und der Entwicklung der EURO-Norm-Kategorien Rechnung zu tragen; die erste Untersuchung findet vor dem 1. Juli 2004 statt.

**Art. 41** Massnahmen seitens der Gemeinschaft

Die Gemeinschaft entwickelt weiterhin Gebührenregelungen, die für ihr Gebiet gelten und die im Zusammenhang mit den durch die Benutzung der Infrastruktur entstandenen Kosten stehen. Diese Regelungen stützen sich auf das Verursacherprinzip.

**Art. 42** Überprüfung der Gebühren

(1) Ab dem 1. Januar 2007 und danach alle zwei Jahre werden die in Artikel 40 Absatz 4 festgelegten Gebührenhöchstsätze unter Berücksichtigung der in den letzten zwei Jahren in der Schweiz ermittelten Inflationsrate angepasst. Zum Zwecke dieser Anpassung teilt die Schweiz dem Gemischten Ausschuss spätestens am 30. September des der Anpassung vorausgehenden Jahres die zur Begründung der beabsichtigten Anpassung erforderlichen statistischen Angaben mit. Der Gemischte Ausschuss tritt auf Antrag der Gemeinschaft binnen 30 Tagen nach dieser Mitteilung zusammen, um Konsultationen zu der beabsichtigten Anpassung durchzuführen.

Sollte die mittlere Inflationsrate in der Schweiz zwischen dem Datum der Unterzeichnung dieses Abkommens und dem 31. Dezember 2004 den Satz von 2% pro Jahr übersteigen, werden die in Artikel 40 Absatz 4 festgelegten Gebührenhöchstsätze angepasst, um ausschliesslich die Inflation zu berücksichtigen, die den mittleren Satz von 2% pro Jahr übersteigt. Das in Unterabsatz 1 vorgesehene Verfahren findet Anwendung.

(2) Ab dem 1. Januar 2007 kann der Gemischte Ausschuss auf Antrag einer der Vertragsparteien die in Artikel 40 Absatz 4 festgelegten Gebührenhöchstsätze im Hinblick auf einen in gegenseitigem Einvernehmen zu fassenden Beschluss über die Anpassung der Gebühren überprüfen. Bei dieser Überprüfung werden die nachstehenden Kriterien zu Grunde gelegt:

- Höhe und Struktur der Abgaben in den beiden Vertragsparteien, insbesondere auf vergleichbaren alpenquerenden Strecken;
- Verkehrsaufteilung zwischen vergleichbaren alpenquerenden Strecken;
- Entwicklung des Modal Split in der Alpenregion;
- Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Alpenraum.

**D. Begleitmassnahmen**

**Art. 43** Erleichterung der Grenzkontrollen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die den Verkehr betreffenden Formalitäten, insbesondere die Zollformalitäten, zu erleichtern und zu vereinfachen.

(2) Das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Erleichterung der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr vom 21. November 1990, das Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987 sowie für den Eisenbahnverkehr die Vereinbarung zwischen den Eisenbahnunternehmen über die technische Unter-

suchung der Güterwagen beim Übergang an den Grenzen bilden die Grundlage für die von den Vertragsparteien gemäss Absatz 1 ergriffenen Massnahmen.

**Art. 44**           Umweltnormen für Nutzfahrzeuge

(1) Zum besseren Schutz der Umwelt und unbeschadet der Verpflichtungen nach Artikel 7 streben die Vertragsparteien die Einführung von Umweltnormen auf hohem Schutzniveau an, um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern.

(2) Während der Vorbereitung dieser Normen konsultieren sich die Vertragsparteien regelmässig.

(3) Ist die Emissionskategorie (EURO) der schweren Nutzfahrzeuge (wie sie in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft definiert ist) nicht im Zulassungsschein des Fahrzeugs angegeben, wird sie anhand des darin angegebenen Datums der Erstzulassung oder gegebenenfalls anhand eines von den zuständigen Behörden des Zulassungsstaats zusätzlich ausgestellten besonderen Dokuments überprüft.

**Art. 45**           Verkehrsbeobachtungsstelle

(1) Zur Erfassung des Strassen-, Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs in der Alpenregion wird mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens eine ständige Beobachtungsstelle eingerichtet. Sie legt dem mit Artikel 51 eingesetzten Gemischten Ausschuss jährlich einen Bericht über die Verkehrsentwicklung vor. Insbesondere im Falle einer Anwendung der Bestimmungen der Artikel 46 und 47 kann der Gemischte Ausschuss von der Beobachtungsstelle einen Sonderbericht verlangen.

(2) Die Finanzierung der Tätigkeit der Beobachtungsstelle wird von den Vertragsparteien gewährleistet. Der Verteilungsschlüssel für die Finanzierung wird vom Gemischten Ausschuss festgelegt.

(3) Die Vertragsparteien legen die verwaltungstechnischen Modalitäten für den Betrieb der Beobachtungsstelle in einem bei der ersten Sitzung des Gemischten Ausschusses zu fassenden Beschluss fest.

## **E. Korrektivmassnahmen**

**Art. 46**           Einseitige Schutzmassnahmen

(1) Sollte es nach dem 1. Januar 2005 trotz wettbewerbsfähiger Preise im Eisenbahnverkehr und ordnungsgemässer Anwendung der Massnahmen des Artikels 36 über die Qualitätsparameter zu Schwierigkeiten bei der Abwicklung des alpenquerenden Strassenverkehrs in der Schweiz kommen und sollte der mittlere Auslastungsgrad der in der Schweiz angebotenen Eisenbahnkapazität (begleiteter und unbegleiteter kombinierter Verkehr) während eines Zeitraums von 10 Wochen unter 66% liegen, kann die Schweiz – abweichend von den Bestimmungen des Artikels 40 Absätze 4 und 5 – die in Artikel 40 Absatz 4 vorgesehenen Gebühren um maximal 12,5% erhöhen. Die Einnahmen aus dieser Gebührenerhöhung kommen in ihrer

Gesamtheit dem Eisenbahnverkehr und dem kombinierten Verkehr mit dem Ziel zu Gute, deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Strassenverkehr zu steigern.

(2) Sollten die gleichen Umstände wie in Absatz 1 in ihrem Gebiet eintreten, kann die Gemeinschaft unter vergleichbaren Bedingungen analoge Massnahmen zur Behebung der Schwierigkeiten ergreifen.

(3) a) Diese Schutzmassnahmen sind in ihrem Anwendungsbereich und ihrer Dauer auf das für die Behebung der Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Mass zu beschränken. Ihre Dauer darf höchstens sechs Monate betragen. Eine einmalige Verlängerung um sechs Monate ist jedoch zulässig. Weitere Verlängerungen können vom Gemischten Ausschuss in gegenseitigem Einvernehmen beschlossen werden.

b) Hat eine der Vertragsparteien die in den Absätzen 1 oder 2 genannten Massnahmen bereits angewendet, unterliegt eine erneute Anwendung den nachstehend aufgeführten Bedingungen:

- Sind die Massnahmen beim vorhergehenden Mal nicht länger als sechs Monate angewendet worden, ist eine erneute Anwendung erst 12 Monate nach Ablauf der ersten Anwendung erlaubt;
- sind die Massnahmen beim vorhergehenden Mal länger als sechs Monate angewendet worden, ist eine erneute Anwendung erst 18 Monate nach Ablauf der ersten Anwendung erlaubt;
- in keinem Fall können die Schutzmassnahmen öfter als zweimal während eines Zeitraums von fünf Jahren, gerechnet vom Beginn der ersten Anwendung der Schutzmassnahmen, in Anspruch genommen werden.

Der Gemischte Ausschuss kann in gegenseitigem Einvernehmen beschliessen, in besonderen Fällen Ausnahmen von den vorstehend genannten Einschränkungen zuzulassen.

(4) Bevor sie auf die in den vorstehenden Absätzen genannten Massnahmen zurückgreift, setzt die betroffene Vertragspartei den Gemischten Ausschuss hiervon in Kenntnis. Der Gemischte Ausschuss tritt zu einer Prüfung der Frage zusammen. Sofern der Gemischte Ausschuss nicht anders beschliesst, kann die betroffene Vertragspartei die betreffende Massnahme nach einer Frist von 30 Tagen ab dem Datum der Mitteilung der Massnahme an den Gemischten Ausschuss ergreifen.

#### **Art. 47**      Konsensuelle Schutzmassnahmen

(1) Im Falle schwerer Störungen des alpenquerenden Verkehrsflusses, die die Verwirklichung der Ziele des Artikels 30 beeinträchtigen, tritt der Gemischte Ausschuss auf Antrag einer der Vertragsparteien zusammen, um geeignete Massnahmen zur Behebung der Situation festzulegen. Die den Antrag stellende Vertragspartei setzt die Verkehrsbeobachtungsstelle unverzüglich hiervon in Kenntnis, die innerhalb von 14 Tagen einen Bericht über diese Situation und die gegebenenfalls zu treffenden Massnahmen erstellt.

(2) Der Gemischte Ausschuss tritt innerhalb von 15 Tagen nach der Antragstellung zusammen. Er prüft die Situation unter gebührender Berücksichtigung des Berichts

der Verkehrsbeobachtungsstelle. Der Gemischte Ausschuss beschliesst innerhalb eines Zeitraums von 60 Tagen, gerechnet ab dem Tage seines ersten Zusammentretens in dieser Frage, über die Massnahmen, die gegebenenfalls zu ergreifen sind. Diese Fristen können in gegenseitigem Einvernehmen verlängert werden.

(3) Diese Schutzmassnahmen sind in ihrem Anwendungsbereich und ihrer Dauer auf das für die Behebung der Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Mass zu beschränken. Es sind vorzugsweise Massnahmen zu wählen, die das Funktionieren dieses Abkommens so wenig wie möglich stören.

#### **Art. 48**            Massnahmen im Falle einer Krise

Im Falle einer durch höhere Gewalt verursachten schweren Störung des alpenquerenden Verkehrs, wie einer Naturkatastrophe, treffen die Vertragsparteien in abgestimmter Weise für ihr jeweiliges Gebiet alle Vorkehrungen, die für die Umleitung dieses Verkehrs geeignet sind. Hierbei ist bestimmten empfindlichen Beförderungsarten, wie der Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel, Vorrang zu geben.

### **Titel V** **Allgemeine und Schlussbestimmungen**

#### **Art. 49**            Durchführung dieses Abkommens

Die Vertragsparteien ergreifen alle allgemeinen oder besonderen Massnahmen, die für die Erfüllung der in diesem Abkommen enthaltenen Verpflichtungen erforderlich sind.

(2) Sie enthalten sich aller Massnahmen, die die Verwirklichung der in diesem Abkommen enthaltenen Ziele gefährden könnten.

(3) Die Bestimmungen dieses Abkommens über die Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts für Sattelkraftfahrzeuge und Lastzüge und die Erhebung von Gebühren im Verkehr werden in zwei Stufen, d. h. vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2004 und ab dem 1. Januar 2005, durchgeführt.

#### **Art. 50**            Massnahmen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts

Stellt eine Vertragspartei fest, dass die andere Vertragspartei die in diesem Abkommen enthaltenen Verpflichtungen nicht einhält oder einen Beschluss des Gemischten Ausschusses nicht ausführt, kann die geschädigte Vertragspartei nach Beratung im Gemischten Ausschuss die geeigneten Massnahmen ergreifen, um das Gleichgewicht dieses Abkommens aufrechtzuerhalten. Die Vertragsparteien liefern dem Gemischten Ausschuss alle zweckdienlichen Angaben, die für eine ausführliche Prüfung des Sachverhalts notwendig sind.

#### **Art. 51**            Gemischter Ausschuss

(1) Es wird ein Gemischter Ausschuss mit der Bezeichnung «Gemischter Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz» eingesetzt. Der Ausschuss setzt sich aus

Vertretern der Vertragsparteien zusammen und ist für die Verwaltung und ordnungsgemässe Anwendung dieses Abkommens zuständig. Der Ausschuss spricht Empfehlungen aus. Er trifft Beschlüsse in den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen. Die Vertragsparteien führen diese Beschlüsse gemäss ihren eigenen Regeln aus. Der Gemischte Ausschuss äussert sich in gegenseitigem Einvernehmen.

(2) Der Gemischte Ausschuss gewährleistet die Durchführung und Anwendung dieses Abkommens, insbesondere des Artikels 27 Absatz 6 und der Artikel 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 und 54. Er sorgt für die Durchführung der in den Artikeln 52 und 55 enthaltenen Anpassungs- und Revisionsbestimmungen.

(3) Zum Zweck der ordnungsgemässen Durchführung dieses Abkommens führen die Vertragsparteien regelmässig einen Informationsaustausch und auf Antrag einer der Vertragsparteien Beratungen im Gemischten Ausschuss durch. Sie unterrichten einander über die Daten, die den Behörden vorliegen, die mit der Anwendung dieses Abkommens und insbesondere der Erteilung von Genehmigungen und der Durchführung von Kontrollen beauftragt sind. Diese Behörden tauschen ihre Informationen unmittelbar untereinander aus.

(4) Der Gemischte Ausschuss beschliesst seine Geschäftsordnung, die unter anderem die Einberufung der Ausschusssitzungen, die Wahl des Vorsitizes und die Festlegung von dessen Mandat näher regelt.

(5) Der Gemischte Ausschuss tritt nach Bedarf, mindestens jedoch einmal pro Jahr zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung verlangen.

(6) Der Gemischte Ausschuss kann Arbeitsgruppen einsetzen oder Sachverständige bestellen, die ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.

(7) Der Ausschuss übernimmt auch die Aufgaben, die zuvor von dem mit Artikel 18 des Abkommens von 1992 eingesetzten Ausschuss mit der Bezeichnung «Gemischter Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz» wahrgenommen wurden.

## **Art. 52**      Entwicklung des Rechts

(1) Dieses Abkommen gilt unbeschadet des Rechts jeder Vertragspartei, ihre internen Rechtsvorschriften auf den in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallenden Gebieten unter Wahrung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens einseitig zu ändern.

(2) Sobald eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften in einem Bereich ausgearbeitet hat, für den dieses Abkommen gilt, holt sie auf informellem Weg die Stellungnahme von Sachverständigen der anderen Vertragspartei ein. Während des Zeitraums, der der formellen Verabschiedung dieser neuer Rechtsvorschriften vorausgeht, halten sich die Vertragsparteien auf dem laufenden und nehmen, falls nötig, Beratungen auf. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien kann ein erster Gedankenaustausch im Gemischten Ausschuss, insbesondere über die Auswirkungen, die eine solche Änderung auf das Funktionieren dieses Abkommens hat, stattfinden.

(3) Sobald eine Vertragspartei eine Änderung der Rechtsvorschriften verabschiedet hat, spätestens jedoch acht Tage nach deren Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften bzw. in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts, teilt sie der anderen Vertragspartei den Wortlaut dieser neuen Rechtsvorschriften

mit. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien erfolgt spätestens zwei Monate danach im Gemischten Ausschuss ein Meinungsaustausch über die Auswirkungen dieser Änderungen auf das Funktionieren dieses Abkommens.

(4) Der Gemischte Ausschuss

- fasst entweder einen Beschluss zur Änderung der Anhänge 1, 3, 4 und 7 oder schlägt, falls erforderlich, die Änderung der Bestimmungen dieses Abkommens vor, um darin – soweit nötig, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit – die Änderungen der betreffenden Rechtsvorschriften aufzunehmen, oder
- fasst einen Beschluss, demzufolge die Änderungen der betreffenden Rechtsvorschriften als vereinbar mit diesem Abkommen anzusehen sind, oder
- beschliesst andere Massnahmen, um das ordnungsgemässe Funktionieren dieses Abkommens zu gewährleisten.

(5) Der Gemischte Ausschuss beschliesst die Einzelheiten der Anpassung dieses Abkommens an die einschlägigen Bestimmungen künftiger Abkommen zwischen der Gemeinschaft oder der Schweiz einerseits und den in den Artikeln 13 und 19 genannten Drittländern andererseits.

(6) Zur Erreichung der Ziele dieses Abkommens treffen die Vertragsparteien gemäss dem in Artikel 49 vorgesehenen Zeitplan alle erforderlichen Massnahmen, damit in ihren gegenseitigen Beziehungen gleichwertige Rechte und Pflichten gelten wie diejenigen, die in den in Anhang 1 aufgeführten Rechtsakten der Gemeinschaft enthalten sind.

**Art. 53** Vertraulichkeit

Die Vertreter, Sachverständigen und sonstigen Bevollmächtigten der Vertragsparteien sind auch nach Beendigung ihrer Amtstätigkeit verpflichtet, im Rahmen dieses Abkommens erlangte Informationen, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen, nicht preiszugeben.

**Art. 54** Streitbeilegung

Jede Vertragspartei kann den Gemischten Ausschuss mit der Regelung einer Streitigkeit befassen, die die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens betrifft. Dem Gemischten Ausschuss müssen alle sachdienlichen Auskünfte erteilt werden, die für eine eingehende Prüfung der Angelegenheit im Hinblick auf eine annehmbare Lösung erforderlich sind. Zu diesem Zweck untersucht der Gemischte Ausschuss alle Möglichkeiten, das ordnungsgemässe Funktionieren dieses Abkommens aufrechtzuerhalten.

**Art. 55** Revision

(1) Wünscht eine Vertragspartei die Änderung von Bestimmungen dieses Abkommens, unterrichtet sie den Gemischten Ausschuss hiervon. Vorbehaltlich der nachstehenden Absätze 2 und 3 tritt die Änderung dieses Abkommens nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren in Kraft.

(2) Die Anhänge 1, 3, 4, und 7 können durch Beschluss des Gemischten Ausschusses gemäss Artikel 51 Absatz 1 geändert werden, um die Entwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

(3) Die Anhänge 5, 6, 8 und 9 können durch Beschluss des Gemischten Ausschusses gemäss Artikel 51 Absatz 1 geändert werden.

**Art. 56** Anhänge

Die Anhänge 1–10 sind Bestandteil dieses Abkommens.

**Art. 57** Räumlicher Geltungsbereich

Dieses Abkommen gilt für die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft angewendet wird, und nach Massnahme jenes Vertrags einerseits und für das Hoheitsgebiet der Schweiz andererseits.

**Art. 58** Abschlussbestimmungen

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation oder Genehmigung durch die Vertragsparteien gemäss ihren eigenen Verfahren. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf die letzte Notifikation der Hinterlegung der Ratifikations- oder Genehmigungsurkunden aller nachstehenden sieben Abkommen folgt:

- Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse
- Abkommen über die Freizügigkeit
- Abkommen über den Luftverkehr
- Abkommen über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen
- Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen
- Abkommen über bestimmte Aspekte des öffentlichen Beschaffungswesens
- Abkommen über die wissenschaftliche und technologische Zusammenarbeit.

(2) Dieses Abkommen wird für eine anfängliche Dauer von sieben Jahren geschlossen. Es verlängert sich für unbegrenzte Zeit, sofern die Gemeinschaft oder die Schweiz der anderen Vertragspartei vor Ablauf der anfänglichen Geltungsdauer nichts Gegenteiliges notifiziert. Im Falle einer solchen Notifikation findet Absatz 4 Anwendung.

(3) Die Gemeinschaft oder die Schweiz kann dieses Abkommen durch Notifikation gegenüber der anderen Vertragspartei kündigen. Im Falle einer solchen Notifikation findet Absatz 4 Anwendung.

(4) Die in Absatz 1 aufgeführten sieben Abkommen treten sechs Monate nach Erhalt der Notifikation über die Nichtverlängerung gemäss Absatz 2 oder über die Kündigung gemäss Absatz 3 ausser Kraft.

Geschehen zu Brüssel am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer,

griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, schwedischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Für die  
Schweizerische Eidgenossenschaft:

Pascal Couchepin  
Joseph Deiss

Für die  
Europäische Gemeinschaft:

Joschka Fischer  
Hans van den Broek

## Liste der Anhänge

- Anhang 1* Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 24 Absatz 1, Artikel 25 Absatz 5 und Artikel 27 Absatz 2:  
Anwendbare Bestimmungen
- Anhang 2* Artikel 8 Absatz 5:  
Anwendungsmodalitäten für die Gebühren gemäss Artikel 8
- Anhang 3* Artikel 9 Absatz 1:  
Muster einer Lizenz für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr
- Anhang 4* Artikel 9 Absatz 3:  
Liste der von allen Lizenzregelungen und sonstigen Genehmigungspflichten befreiten Beförderungen
- Anhang 5* Artikel 12 und 13:  
Liste der im Rahmen der geltenden bilateralen Abkommen bestehenden Rechte
- Anhang 6* Artikel 15 Absatz 2:  
Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot
- Anhang 7* Artikel 17, 18 und 21:  
Grenzüberschreitende Personenbeförderung und Genehmigungsverfahren
- Anhang 8* Artikel 19 und 20:  
Liste der im Rahmen der geltenden bilateralen Abkommen bestehenden Rechte
- Anhang 9* Artikel 36:  
Qualitätsparameter für den Eisenbahn- und den kombinierten Verkehr
- Anhang 10* Artikel 40 Absatz 1:  
Anwendungsmodalitäten für die Gebühren gemäss Artikel 40

## Anwendbare Bestimmungen

**Gemäss Artikel 52 Absatz 6 dieses Abkommens wendet die Schweiz Rechtsvorschriften an, die den nachstehend genannten Rechtsvorschriften gleichwertig sind:**

Einschlägige Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts

### *Abschnitt 1:*

- Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Strassenverkehr und über Massnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (ABl. Nr. L 124 vom 23.5.1996, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998 (ABl. Nr. 277 vom 14.10.1998, S. 17).

### *Abschnitt 2:*

- Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 (ABl. Nr. L 274 vom 9.10.1998 S. 1).
- Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1) oder gleichwertige Vorschriften gemäss AETR-Übereinkommen und seiner Änderungen.
- Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 325 vom 29.11.1988, S. 55), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 (ABl. Nr. L 274 vom 9.10.1998 S. 1).
- Richtlinie 76/914/EWG des Rates vom 16. Dezember 1976 über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer von Transportfahrzeugen im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 357 vom 29.12.1976, S. 36).

### *Abschnitt 3:*

- Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Strassenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur

Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

- Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. Nr. L 46 vom 17.2.1997, S. 1).
- Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Massnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. Nr. L 295 vom 25.10.1991, S. 1).
- Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 57 vom 23.2.1992, S. 27).
- Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen (ABl. Nr. L 129 vom 14.5.1992, S. 154).
- Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. Nr. L 371 vom 19.12.1992, S. 1).
- Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Strasse (ABl. Nr. L 319 vom 14.12.95, S. 7).
- Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Strasse (ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).
- Richtlinie 96/35/EG des Rates vom 3. Juni 1996 über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene oder Binnenwasserstrassen (ABl. Nr. L 145 vom 19.06.1996, S. 10).
- Richtlinie 96/86/EG der Kommission vom 13. Dezember 1996 zur Anpassung der Richtlinie 94/55/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse an den technischen Fortschritt (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 43).

#### *Abschnitt 4:*

- Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. Nr. L 143 vom 27.6.1995, S. 70).

- Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27.6.1995, S. 75)
- Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

*Abschnitt 5:*

- Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle (ABl. Nr. L 316 vom 31.10.1992, S. 19).
- Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 25)
- Richtlinie 96/87/EG der Kommission vom 13. Dezember 1996 zur Anpassung der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 45)

## **Anwendungsmodalitäten für die Gebühren gemäss Artikel 8**

1. Die von der Schweiz erhobene Höchstgebühr für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gesamtgewicht in beladenem Zustand von über 28 t, die über eine Genehmigung gemäss Artikel 8 Absatz 2 verfügen, beträgt:

- 180 SFR für eine Fahrt im Transit durch die Schweiz;
- 70 SFR für eine Hin- und Rückfahrt im bilateralen Verkehr von oder nach schweizerischem Hoheitsgebiet.

2. Die von der Schweiz erhobene Höchstgebühr für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gesamtgewicht in beladenem Zustand von mehr als 34 t und nicht mehr als 40 t, die über eine Genehmigung gemäss Artikel 8 Absatz 3 verfügen und eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegen, beträgt 252 SFR, wenn die Fahrzeuge den EURO-Normen nicht entsprechen, 211 SFR, wenn die Fahrzeuge der EURO-Norm I entsprechen und 178 SFR, wenn die Fahrzeuge mindestens der EURO-Norm II entsprechen. Die Modalitäten für die Erhebung der Gebühren sind in Artikel 40 festgelegt.

3. Die von der Schweiz erhobene Höchstgebühr für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gesamtgewicht in beladenem Zustand von mehr als 34 t und nicht mehr als 40 t, die über eine Genehmigung gemäss Artikel 8 Absatz 4 verfügen und eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegen, beträgt 300 SFR, wenn die Fahrzeuge den EURO-Normen nicht entsprechen, 240 SFR, wenn die Fahrzeuge der EURO-Norm I entsprechen und 210 SFR, wenn die Fahrzeuge mindestens der EURO-Norm II entsprechen. Die Modalitäten für die Erhebung der Gebühren sind in Artikel 40 festgelegt.

**Europäische Gemeinschaft**

(a)

(blaues Kraftpapier im Format DIN A 4)

*(Erste Seite der Lizenz)*

(Wortlaut in der (den) oder einer der Amtssprache(n) des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

Staat, der die Lizenz erteilt
Nationalitätszeichen <sup>1</sup>

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle
---

**Lizenz Nr. ....  
für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr**

Diese Lizenz berechtigt<sup>2</sup> und .....  
.....  
.....  
.....

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken in der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 und der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Bemerkungen: .....  
.....  
.....

Diese Lizenz gilt vom ..... bis zum .....  
Erteilt in ....., am .....

.....  
3

<sup>1</sup> Nationalitätszeichen: (A) Österreich (ab dem 1. Januar 1997), (B) Belgien, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (FIN) Finnland, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (NL) Niederlande, (P) Portugal, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.  
<sup>2</sup> Name oder Firma und vollständige Anschrift des Transportunternehmers  
<sup>3</sup> Unterschrift und Dienstsiegel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

*(Zweite Seite der Lizenz)*

(Wortlaut in der (den) oder einer der Amtssprache(n) des Mitgliedstaats, der die Lizenz erteilt)

### **Allgemeine Bestimmungen**

Diese Lizenz wird gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten<sup>4</sup> erteilt.

Sie berechtigt auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken in der Gemeinschaft, gegebenenfalls unter den in der Lizenz festgelegten Bedingungen, zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr für Beförderungen

- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,
- mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet,
- zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten, sowie zu Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Beförderungen.

Im Falle einer Beförderung aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Gebiet des Mitgliedstaates, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, sobald das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 geschlossen worden ist.

Diese Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Transportunternehmer:

- es unterlassen hat, alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz zu erfüllen,
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz wesentlich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Transportunternehmen aufzubewahren.

Eine beglaubigte Abschrift der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen<sup>5</sup>. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den

<sup>4</sup> Siehe ABIEG. L 95 vom 9.4.1992, S. 1.

<sup>5</sup> Unter Fahrzeug ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination zu verstehen, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn er in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist.

Die Lizenz ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet eines jeden Mitgliedstaats insbesondere dessen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung von Beförderungen und für den Strassenverkehr einzuhalten.

**Liste der Beförderungen, die von allen die Lizenz betreffenden Regelungen und sonstigen Genehmigungspflichten befreit sind**

1. Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste.
2. Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.
3. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschliesslich des Gesamtgewichts der Anhänger, 6 t nicht übersteigt oder deren zulässige Nutzlast, einschliesslich der Nutzlast der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt.
4. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - a) Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein;
  - b) die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – ausserhalb des Unternehmens dienen;
  - c) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden;
  - d) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet sein, wobei sie in letzterem Fall die Voraussetzungen der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr erfüllen müssen.

Dies gilt nicht bei Einsatz eines Ersatzfahrzeugs für die Dauer eines kurzfristigen Ausfalls des sonst verwendeten Kraftfahrzeugs;
  - e) die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.
5. Die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern.

### Verzeichnis der Bestimmungen in den bilateralen Strassenverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und den verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft über die Güterbeförderung im Dreiländerverkehr

Land	Abkommen unterzeichnet am	In Kraft seit	Bedingungen
Deutschland	17.12.1953	1.2.1954	<i>Art. 7</i> Nach nationalem Recht: echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Österreich	22.10.1958	4.4.1959	<i>Art. 8</i> Zur Güterbeförderung berechnigte Unternehmer dürfen mit Fahrzeugen, die in einem der Vertragsstaaten zugelassen sind, a. Güter mit Bestimmungsort oder Ausgangsort in einem der Staaten befördern. Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	<i>Art. 4 Ziff. 1 Bst. b</i> Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Dänemark	27.8.1981	25.3.1982	<i>Art. 4 Ziff. 2</i> Fahrten mit Ausgangsort in einem Drittland und Bestimmungsort im Land der anderen Vertragspartei oder mit Ausgangsort im Land der anderen Vertragspartei und Bestimmungsort in einem Drittland bedürfen von Fall zu Fall der Genehmigung durch die andere Vertragspartei.
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	<i>Protokoll vom 29. Oktober 1971</i> Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Finnland	16.1.1980	28.5.1981	<i>Art. 6 Ziff. 2 und Protokoll</i> der Sitzung des Gemischten Ausschusses Finnland-Schweiz vom 23. und 24. Mai 1989 zu Punkt 2.2: echter und unechter Dreiländerverkehr sind mit Genehmigung zulässig.
Frankreich	20.11.1951	1.4.1952	Nach nationalem Recht. <i>Schweizerische Verkehrsunternehmen:</i> echter und unechter Dreiländerverkehr in Frankreich untersagt. <i>Französische Verkehrsunternehmen:</i> echter und unechter Dreiländerverkehr in der Schweiz zulässig.

Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse

Land	Abkommen unterzeichnet am	In Kraft seit	Bedingungen
Griechenland	8.8.1970	6.9.1971	<i>Art. 3 und Protokoll</i> der Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-Griechenland vom 11. bis 13. Dezember 1972: echter und unechter Dreiländerverkehr zugelassen (Kontingentierte Sondergenehmigungen)
Italien	–	–	Protokoll der Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-Italien vom 14. Juni 1993  <i>Schweizerische Verkehrsunternehmen:</i> Kontingentierte Genehmigungen für den echten Dreiländerverkehr. Der unechte Dreiländerverkehr ist untersagt.  <i>Italienische Verkehrsunternehmen:</i> Echter Dreiländerverkehr ohne Genehmigung zulässig. Kontingentierte Genehmigungen für den unechten Dreiländerverkehr.
Irland	–	–	Nach nationalem Recht.  <i>Schweizerische Verkehrsunternehmen:</i> Echter und unechter Dreiländerverkehr nur mit Genehmigung der irischen Behörden zulässig.  <i>Irische Verkehrsunternehmen:</i> Echter und unechter Dreiländerverkehr mit der Schweiz zulässig.
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Das Abkommen gilt nur für die Personenbeförderung. Für die Güterbeförderung wurde keine Regelung getroffen. Der Dreiländerverkehr ist nach dem nationalen Recht zulässig (Anwendung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit). Echter und unechter Dreiländerverkehr zulässig.
Niederlande	20.5.1952	15.6.1952	Das Abkommen gilt nur für die Personenbeförderung. Für die Güterbeförderung wurde keine Regelung getroffen. Der Dreiländerverkehr ist nach dem nationalen Recht zulässig (Anwendung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit). Echter und unechter Dreiländerverkehr zulässig.
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Echter und unechter Dreiländerverkehr liberalisiert auf Beschluss der Sitzung des Gemischten Ausschusses Portugal-Schweiz vom 6. Juni 1996.
Vereinigtes Königreich	20.12.1974	21.11.1975	<i>Art. 3 Bst. b</i> Echter Dreiländerverkehr zulässig. Unechter Dreiländerverkehr unzulässig.

## Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse

---

Land	Abkommen unterzeichnet am	In Kraft seit	Bedingungen
Schweden	12.12.1973	22.4.1974	<i>Art. 4 Ziff. 1 und 2</i> Dreiländerverkehr zulässig über kontingentierte Sondergenehmigung

---

Echter Dreiländerverkehr: Das Fahrzeug durchfährt auf der gewöhnlichen Route den Zulassungsstaat. Beispiel: Schweizerisches Fahrzeug führt einen Transport von Deutschland nach Italien im Transit durch die Schweiz durch.

Unechter Dreiländerverkehr: Das Fahrzeug durchfährt den Zulassungsstaat nicht. Beispiel: Schweizerisches Fahrzeug führt einen Transport von Deutschland nach Italien im Transit durch Österreich durch.

## **Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot**

### **I. Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2004**

Bei Fahrten aus dem Ausland in das schweizerische Grenzgebiet<sup>6</sup> (und umgekehrt) werden für sämtliche Güter bis zu einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und für die Beförderung von 40 Fuss langen ISO-Containern im kombinierten Verkehr bis zu einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen Ausnahmen gebührenfrei genehmigt. Aus strassenbautechnischen Gründen schreiben einige Zollämter niedrigere Gewichte vor.

### **II. Sonstige Ausnahmen von der Gewichtsbegrenzung**

Bei Fahrten aus dem Ausland zu einem Ort ausserhalb des schweizerischen Grenzgebiets<sup>7</sup> (und umgekehrt) sowie für den Transit durch die Schweiz kann für die nicht unter Artikel 8 fallenden Fahrten ein tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand genehmigt werden, das über dem in der Schweiz zugelassenen Höchstgewicht liegt:

- a) für die Beförderung unteilbarer Güter, wenn die Vorschriften trotz der Verwendung eines geeigneten Fahrzeugs nicht eingehalten werden können;
- b) für die Überführung und Verwendung von Ausnahmefahrzeugen, namentlich Arbeitsfahrzeugen, die wegen ihrer Zweckbestimmung den Gewichtsvorschriften nicht entsprechen können;
- c) in dringenden Fällen für Beförderungen beschädigter oder reparaturbedürftiger Fahrzeuge;
- d) für Güterbeförderungen zur Versorgung von Flugzeugen (*Catering*);
- e) für den Strassenvor- und -nachlauf im kombinierten Verkehr, in der Regel im Umkreis von 30 km eines Terminals.

<sup>6</sup> Das Grenzgebiet wird in Anhang 4 des Sitzungsberichts der 5. Sitzung des gemäß dem Abkommen von 1992 eingesetzten Gemischten Ausschusses definiert, die am 2. April 1998 in Brüssel stattgefunden hat. In der Regel handelt es sich um das Gebiet im Umkreis von 10 km einer Zollstelle.

<sup>7</sup> Das Grenzgebiet wird in Anhang 4 des Sitzungsberichts der 5. Sitzung des gemäß dem Abkommen von 1992 eingesetzten Gemischten Ausschusses definiert, die am 2. April 1998 in Brüssel stattgefunden hat. In der Regel handelt es sich um das Gebiet im Umkreis von 10 km einer Zollstelle.

### III. Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sollen ausgenommen sein:

- a) *ohne besondere Genehmigung:*
  - die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Katastrophen,
  - die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Betriebsunfällen, insbesondere im öffentlichen Verkehr und im Luftverkehr;
  
- b) *mit besonderer Genehmigung:*

die Beförderungen von Gütern, die auf Grund ihrer Beschaffenheit Nachtfahrten und aus wirklich triftigen Gründen Sonntagsfahrten rechtfertigen:

  - verderbliche landwirtschaftliche Erzeugnisse (z. B. Beeren, Obst und Gemüse, Pflanzen (einschliesslich Schnittblumen) und frisch gepresste Obstsäfte) während des gesamten Kalenderjahrs,
  - Schlachtschweine und Geflügel,
  - frische Milch und verderbliche Milcherzeugnisse,
  - Zirkusmaterial, die Musikinstrumente eines Orchesters, Bühnenausrüstungen für Theater usw.,
  - Tageszeitungen mit einem redaktionellen Teil und Postsendungen, die im Rahmen des gesetzlichen Dienstleistungsauftrags befördert werden.

Zur Vereinfachung der Genehmigungsverfahren können für eine beliebige Zahl von Fahrten Genehmigungen mit einer Geltungsdauer von bis zu zwölf Monaten erteilt werden, sofern alle diese Fahrten gleichartig sind.

## **Grenzüberschreitender Personenverkehr mit Kraftomnibussen**

### **Art. 1**            **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

#### 1. Linienverkehr

- 1.1 Linienverkehr ist die regelmässige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

- 1.2 Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, auch die regelmässige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit solche Verkehrsdienste entsprechend Nummer 1.1 betrieben werden. Solche Verkehrsdienste werden im folgenden als «Sonderformen des Linienverkehrs» bezeichnet.

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere:

- a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
- b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;
- c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.

Die Regelmässigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.

- 1.3 Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.

#### 2. Gelegenheitsverkehr

- 2.1 Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschliesslich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und für den insbesondere kennzeichnend ist, dass auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden.

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die mit bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in Abschnitt I festgelegten Verfahren.

2.2 Die in dieser Nummer 2 genannten Fahrten verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden.

2.3 Gelegenheitsverkehr kann von einer Gruppe von Beförderungsunternehmen betrieben werden, die für Rechnung desselben Auftraggebers tätig sind.

Die Namen dieser Beförderungsunternehmen sowie die Anschlussverbindungen auf der Strecke werden den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz nach Verfahren übermittelt, die vom Gemischten Ausschuss festzulegen sind.

### 3. Werkverkehr

Werkverkehr ist der nichtkommerzielle Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

- Bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person,
- die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von ihr im Rahmen eines Abzahlungs geschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst geführt.

## **Abschnitt I** **Genehmigungspflichtiger Linienverkehr**

### **Art. 2** Art der Genehmigung

(1) Die Genehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmens ausgestellt; sie ist nicht übertragbar. Das Unternehmen, das die Genehmigung erhalten hat, kann den Verkehrsdienst jedoch mit Einverständnis der in Artikel 3 Absatz 1 dieses Anhangs genannten Behörde durch einen Unterauftragnehmer durchführen lassen. In diesem Fall müssen der Name dieses Unternehmens und seine Stellung als Unterauftragnehmer in der Genehmigung angegeben werden. Der Unterauftragnehmer muss den Anforderungen des Artikels 17 des Abkommens genügen.

Bei für den Betrieb von Linienverkehrsdiensten gebildeten Unternehmensvereinigungen wird die Genehmigung auf den Namen aller Unternehmen ausgestellt. Sie wird dem geschäftsführenden Unternehmen mit Durchschrift für die anderen Unternehmen erteilt. In der Genehmigung werden die Namen aller Betreiber angegeben.

(2) Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigungen beträgt fünf Jahre.

(3) In der Genehmigung ist Folgendes festzulegen:

- a) die Art des Verkehrsdienstes;
- b) die Streckenführung, insbesondere der Ausgangs- und der Zielort;

- c) die Gültigkeitsdauer der Genehmigung;
- d) die Haltestellen und die Fahrpläne.

(4) Die Genehmigung muss dem in der Verordnung (EG) Nr. 2121/98<sup>8</sup> enthaltenen Muster entsprechen.

(5) Die Genehmigung berechtigt den oder die Genehmigungsinhaber zu Beförderungen im Rahmen des Linienverkehrs im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien.

(6) Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes darf zusätzliche Fahrzeuge einsetzen, um einer vorübergehenden oder aussergewöhnlichen Situation zu begegnen.

In diesem Fall hat der Verkehrsunternehmer dafür zu sorgen, dass folgende Dokumente in den Fahrzeugen mitgeführt werden:

- eine Kopie der Genehmigung für den Linienverkehr,
- eine Kopie des Vertrags zwischen dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes und dem Unternehmen, das die zusätzlichen Fahrzeuge bereitstellt, oder ein gleichwertiges Dokument,
- eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz für die gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmer oder einer entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer, die für den Betrieb des Liniendienstes erteilt wurde.

### **Art. 3** Genehmigungsanträge

(1) Die Einreichung der Genehmigungsanträge durch gemeinschaftliche Verkehrsunternehmer erfolgt gemäss den Bestimmungen des Artikels 6 der Verordnung (EWG) 684/92, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98, die Einreichung der Genehmigungsanträge durch schweizerische Verkehrsunternehmer erfolgt gemäss den Bestimmungen des Kapitels 5 der Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession (VPK)<sup>9</sup>. Für Verkehrsdienste, die in der Schweiz genehmigungsfrei, in der Gemeinschaft jedoch genehmigungspflichtig sind, beantragen die schweizerischen Verkehrsunternehmer die Genehmigung bei den zuständigen schweizerischen Behörden, wenn sich der Ausgangspunkt dieser Verkehrsdienste in der Schweiz befindet.

(2) Die Genehmigung muss dem in der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 enthaltenen Muster entsprechen.

(3) Der Antragsteller legt zur Begründung seines Genehmigungsantrags alle zusätzlichen Informationen vor, die er für zweckdienlich hält oder um die die Genehmigungsbehörde ersucht, insbesondere einen Fahrplan, anhand dessen die Einhaltung der Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten überprüft werden kann, sowie eine Kopie der Gemeinschaftslizenz für die gewerbliche Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strasse, wenn es sich um einen gemein-

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission vom 2. Oktober 1998 mit Durchführungsvorschriften zu den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des Rates hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABIEG. L 268 vom 3.10.1998, S. 10).

<sup>9</sup> SR 744.11

schaftlichen Verkehrsunternehmer handelt, oder eine Kopie der entsprechenden schweizerischen Lizenz, wenn es sich um einen schweizerischen Verkehrsunternehmer handelt, die für den Betrieb des Liniendienstes erteilt wurde.

#### **Art. 4** Genehmigungsverfahren

(1) Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen Behörden sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen.

(2) Die zuständigen Behörden der Schweiz und der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Stellungnahme, der auf der Empfangsbestätigung angegeben ist. Hat die Genehmigungsbehörde innerhalb dieser Frist keine Antwort erhalten, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden, und die Genehmigungsbehörde erteilt die Genehmigung.

(3) Vorbehaltlich der Absätze 7 und 8 entscheidet die Genehmigungsbehörde binnen vier Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

(4) Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn:

- a) der Antragsteller kann den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zu Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;
- b) der Antragsteller hat früher die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Strassenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten oder er hat schwerwiegend gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, verstossen;
- c) im Fall eines Antrags auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;
- d) es wird nachgewiesen, dass der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde; dies gilt nicht für den Fall, dass die betreffenden Liniendienste nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen erbracht werden;
- e) es stellt sich heraus, dass der Betrieb der Verkehrsdienste, die Gegenstand des Antrags sind, nur auf die einträglichsten Dienste unter den vorhandenen Verkehrsdiensten auf den betreffenden Verbindungen abzielt;
- f) die zuständige Behörde einer Vertragspartei entscheidet auf Grund einer eingehenden Analyse, dass der genannte Verkehrsdienst die Funktionsfähig-

keit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde. Jede auf Grund dieser Bestimmung getroffene Entscheidung wird zusammen mit ihrer Begründung den betroffenen Verkehrsunternehmern mitgeteilt.

Ab dem 1. Januar 2000 kann die zuständige Behörde einer Vertragspartei mit Zustimmung des Gemischten Ausschusses sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls der grenzüberschreitende Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

Bietet ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrags.

(5) Die Genehmigungsbehörde darf Anträge nur aus Gründen ablehnen, die mit diesem Abkommen vereinbar sind.

(6) Kommt das Einvernehmen gemäss Absatz 1 nicht zustande, so kann der Gemischte Ausschuss befasst werden.

(7) Der Gemischte Ausschuss trifft so rasch wie möglich eine Entscheidung, die 30 Tage nach ihrer Bekanntgabe an die Schweiz und die beteiligten Mitgliedstaaten der Gemeinschaft in Kraft tritt.

(8) Nach Abschluss des in diesem Artikel vorgesehenen Verfahrens teilt die Genehmigungsbehörde allen in Absatz 1 genannten Behörden ihre Entscheidung mit und übermittelt ihnen gegebenenfalls eine Kopie der Genehmigung.

#### **Art. 5** Erteilung und Erneuerung der Genehmigung

(1) Gemäss dem in Artikel 4 dieses Anhangs beschriebenen Verfahren erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung oder lehnt den Antrag offiziell ab.

(2) Die Ablehnung eines Antrags ist zu begründen. Die Vertragsparteien gewährleisten den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, im Fall einer Ablehnung ihres Antrags ihre Rechte geltend zu machen.

(3) Artikel 4 dieses Anhangs gilt sinngemäss für Anträge auf Erneuerung einer Genehmigung oder auf Änderung der Bedingungen für den Betrieb genehmigungspflichtiger Verkehrsdienste.

Bei geringfügigen Änderungen der Beförderungsbedingungen, insbesondere bei Anpassungen der Fahrpreise und der Fahrpläne, genügt eine Unterrichtung der zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei durch die Genehmigungsbehörde.

#### **Art. 6** Erlöschen einer Genehmigung

Bei Erlöschen einer Genehmigung gilt das Verfahren gemäss den Bestimmungen des Artikels 9 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 und des Artikels 44 der VPK.

**Art. 7** Pflichten des Beförderungsunternehmens

(1) Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes muss – ausser im Fall höherer Gewalt – während der Geltungsdauer der Genehmigung alle Massnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsbedienung treffen, die den Regeln der Regelmässigkeit, Pünktlichkeit und Beförderungskapazität sowie den übrigen von der zuständigen Behörde gemäss Artikel 2 Absatz 3 dieses Anhangs festgelegten Anforderungen entspricht.

(2) Der Verkehrsunternehmer muss die Streckenführung, die Haltestellen, den Fahrplan, die Fahrpreise und die sonstigen Beförderungsbedingungen, soweit diese nicht gesetzlich festgelegt sind, für alle Benutzer leicht zugänglich anzeigen.

(3) Die Schweiz und die betreffenden Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben die Möglichkeit, im gegenseitigen Einvernehmen und im Einvernehmen mit dem Genehmigungsinhaber die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrsdienstes zu ändern.

**Abschnitt II**  
**Gelegenheitsverkehr und andere nicht genehmigungspflichtige Verkehrsdienste**

**Art. 8** Kontrollpapier

(1) Bei der Durchführung der Verkehrsdienste gemäss Artikel 18 Absatz 1 des Abkommens ist ein Kontrollpapier (Fahrtenblatt) mitzuführen.

(2) Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im Gelegenheitsverkehr durchführen, müssen vor Antritt jeder Fahrt das Fahrtenblatt ausfüllen.

(3) Die Fahrtenblattheften werden von den zuständigen Behörden der Schweiz und des Mitgliedstaats der Gemeinschaft, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, oder von durch sie benannten Stellen ausgegeben.

(4) Das Muster des Kontrollpapiers sowie die Einzelheiten seiner Anwendung sind in der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 festgelegt.

**Art. 9** Bescheinigung

Die in Artikel 18 Absatz 6 des Abkommens vorgesehene Bescheinigung wird von der zuständigen Behörde der Schweiz oder des Mitgliedstaats der Gemeinschaft ausgestellt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Sie entspricht dem in der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 festgelegten Muster.

### **Abschnitt III**

#### **Überwachungsverfahren und Ahndung von Verstössen**

##### **Art. 10** Fahrausweise

(1) Fahrgäste, die einen Linienverkehrsdienst – mit Ausnahme der Sonderformen des Linienverkehrs – benutzen, müssen während der ganzen Fahrt einen Einzel- oder Sammelfahrausweis mit sich führen, der folgende Angaben enthält:

- den Abfahrts- und den Zielort sowie gegebenenfalls die Rückfahrt,
- die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises,
- den Beförderungspreis.

(2) Die Fahrausweise nach Absatz 1 sind den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

##### **Art. 11** Kontrollen auf der Strasse und in den Unternehmen

(1) Im gewerblichen Verkehr sind von den gemeinschaftlichen Verkehrsunternehmen die beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz bzw. von den schweizerischen Verkehrsunternehmen die beglaubigte Kopie der entsprechenden schweizerischen Lizenz sowie von beiden je nach Art des Dienstes die Genehmigung (oder eine beglaubigte Kopie davon) oder das Fahrtenblatt im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Im Werkverkehr ist die Bescheinigung (oder eine beglaubigte Kopie davon) im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

In den Fällen der Verkehrsdienste nach Artikel 18 Absatz 2 des Abkommens tritt der Vertrag oder eine beglaubigte Kopie des Vertrags an die Stelle des Kontrollpapiers.

(2) Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen durchführen, lassen Kontrollen zur Feststellung der ordnungsgemässen Durchführung der Beförderungen, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, zu.

##### **Art. 12** Gegenseitige Amtshilfe

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien unterrichten einander auf Ersuchen über:

- Verstösse gegen dieses Abkommen und alle anderen Vorschriften über den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, sofern diese Verstösse in ihrem eigenen Hoheitsgebiet von einem Verkehrsunternehmen aus dem Land einer anderen Vertragspartei begangen werden, sowie über die Ahndung dieser Verstösse,
- die Ahndung von Verstössen, die ihre eigenen Verkehrsunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei begangen haben.

(2) Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, widerrufen die Gemeinschaftslizenz oder die entsprechende Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer, wenn der Lizenzinhaber:

- die Voraussetzungen gemäss Artikel 17 Absatz 1 des Abkommens nicht mehr erfüllt,
- zu Tatsachen, die für die Erteilung der gemeinschaftlichen Lizenz oder der entsprechenden Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer wesentlich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

(3) Die Genehmigungsbehörde widerruft die Genehmigung, wenn der Inhaber die Voraussetzungen, die für deren Erteilung ausschlaggebend waren, nicht mehr erfüllt, insbesondere auf Verlangen der zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist. Sie unterrichtet davon unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei.

(4) Bei einem schwerwiegenden Verstoß oder wiederholten geringfügigen Verstößen gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 1 Nummer 2.1 ohne entsprechende Genehmigung, können die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer, der gegen die betreffenden Vorschriften verstossen hat, ansässig ist, insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz oder den zeitlich befristeten und/oder teilweisen Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz verfügen.

Diese Sanktionen bestimmen sich nach der Schwere des vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz begangenen Verstoßes und nach der Gesamtzahl der beglaubigten Kopien, über die dieser für seine grenzüberschreitenden Verkehrsdienste verfügt.

**Verzeichnis der Bestimmungen in den bilateralen Strassenverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und den verschiedenen Ländern der Gemeinschaft über die Erteilung von Genehmigungen für die Personenbeförderung im Dreiländerverkehr**

Land	Abkommen unterzeichnet am	In Kraft seit	Bedingungen
Deutschland	17.12.1953	1.2.1954	<i>Art. 4 und 5</i> – nach nationalem Recht – Wahrung der Gegenseitigkeit
Österreich	22.10.1958	4.4.1959	<i>Art. 6</i> – nach nationalem Recht – Wahrung der Gegenseitigkeit
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	<i>Art. 3</i> – nach nationalem Recht
Dänemark	27.8.1981	25.3.1982	<i>Art. 3 und 5</i> – nach nationalem Recht
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	<i>Art. 2 und 3</i> – ausdrückliche Genehmigung der anderen Vertragspartei – gemeinsames Einvernehmen (Gegenseitigkeit)
Finnland	16.1.1980	28.5.1981	<i>Art. 3</i> – nach nationalem Recht
Frankreich	20.11.1951	1.4.1952	<i>Kap. II</i> – gemeinsames Einvernehmen – Wahrung der Gegenseitigkeit
Griechenland	08.08.1970	6.9.1971	<i>Art. 2</i> – gemeinsames Einvernehmen (Gegenseitigkeit)
Italien	–	–	Nach nationalem Recht (kein bilaterales Abkommen)
Irland	–	–	Nach nationalem Recht (kein bilaterales Abkommen)
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	<i>Art. 3</i> – nach nationalem Recht
Niederlande	20.5.1952	15.6.1952	<i>Abs. 2 Ziff. 2</i> – nach nationalem Recht
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	<i>Protokoll zum Abkommen, Ziff. 5 und 6</i> – gegenseitiges Einverständnis – Gegenseitigkeit
Vereinigtes Königreich	20.12.1974	21.11.1975	Nach nationalem Recht (Abkommen betrifft nur den Güterverkehr)
Schweden	12.12.1973	22.4.1974	<i>Art. 3</i> – nach nationalem Recht

## **Anhang zur Qualität der Dienste im Eisenbahn- und kombinierten Verkehr**

Damit die Schweiz von den in Artikel 46 des Abkommens genannten Schutzmassnahmen Gebrauch machen kann, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Der mittlere Preis im Eisenbahn- oder kombinierten Verkehr durch die Schweiz liegt nicht über den Kosten eines Fahrzeugs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 t bei einer alpenquerenden Strecke von 300 km. Insbesondere liegt der mittlere Preis für den begleiteten kombinierten Verkehr («Rollende Landstrasse») nicht über den Kosten der Strasse (Strassenbenutzungsgebühren und variable Kosten).

2. Die Schweiz hat Massnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten und des Eisenbahngüterverkehrs durch die Schweiz zu verbessern.

3. Die Parameter zur Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten und des Eisenbahngüterverkehrs umfassen mindestens:

- Abstimmung der Fahrpläne und Geschwindigkeiten auf die Bedürfnisse der Benutzer
- Umfang der Verantwortung und der Haftung für die Dienste
- Erfüllung der Qualitätsziele und Ausgleich für die Benutzer bei Nichteinhaltung dieser Ziele durch die schweizerischen Betreiber
- Buchungsbedingungen.

**Anwendungsmodalitäten für die Gebühren  
gemäss Artikel 40**

Vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3b und 5 des Artikels 40 werden die in Artikel 40 vorgesehenen Gebühren wie folgt erhoben:

- (a) Bei Beförderungen, die auf einer Strecke von unter oder über 300 km durch die Schweiz verlaufen, werden die Gebühren im Verhältnis zu der tatsächlich in der Schweiz zurückgelegten Wegstrecke berechnet.
- (b) Die Gebühren werden entsprechend der Gewichtsklasse des Fahrzeugs berechnet.

10486

*Originaltext*

## **Schlussakte des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse**

---

Die Bevollmächtigten der Europäischen Gemeinschaft

und

der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

die am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig in Luxemburg zur Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse zusammengetreten sind, haben die folgenden, dieser Schlussakte beigefügten gemeinsamen Erklärungen angenommen:

Gemeinsame Erklärung zu Artikel 38 Absatz 6

Gemeinsame Erklärung über künftige zusätzliche Verhandlungen.

Sie haben ferner die folgenden, dieser Schlussakte beigefügten Erklärungen zur Kenntnis genommen:

Erklärung zur Teilnahme der Schweiz an den Ausschüssen

Erklärung der Schweiz über die Verwendung der Kontingente (40 t)

Erklärung der EG über die Verwendung der Kontingente (40 t)

Erklärung der Schweiz zu Artikel 40 Absatz 4

Erklärung der Schweiz über die Erleichterung der Zollabfertigung (Artikel 43 Absatz 1).

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

Für die  
Schweizerische Eidgenossenschaft:

Pascal Couchepin  
Joseph Deiss

Für die  
Europäische Gemeinschaft:

Joschka Fischer  
Hans van den Broek

### **Gemeinsame Erklärung zu Artikel 38 Absatz 6**

Die Vertragsparteien erklären, dass die Bestimmungen des Artikels 38 Absatz 6 die Anwendung des in der Schweiz geltenden Bundesfinanzausgleichssystems unberührt lassen.

### **Gemeinsame Erklärung über künftige zusätzliche Verhandlungen**

Die Europäische Gemeinschaft und die Schweizerische Eidgenossenschaft erklären, dass sie beabsichtigen, Verhandlungen aufzunehmen im Hinblick auf den Abschluss von Abkommen in Bereichen von gemeinsamem Interesse wie der Aktualisierung des Protokolls 2 des Freihandelsabkommens von 1972 und der Beteiligung der Schweiz an bestimmten Gemeinschaftsprogrammen in den Bereichen Bildung, Jugend, Medien, Statistik und Umwelt. Diese Verhandlungen sollten bald nach Abschluss der derzeitigen bilateralen Verhandlungen vorbereitet werden.

### **Erklärung zur Teilnahme der Schweiz an den Ausschüssen**

Der Rat kommt überein, dass die Vertreter der Schweiz für die sie betreffenden Fragen als Beobachter an den Sitzungen folgender Ausschüsse und Sachverständigen-Gruppen teilnehmen:

Ausschüsse von Forschungsprogrammen einschliesslich des Ausschusses für wissenschaftliche und technische Forschung (CREST)

Verwaltungskommission für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer

Koordinierungsgruppe für die Anerkennung der Hochschuldiplome

Beratende Ausschüsse über Flugstrecken und die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Luftverkehr.

Diese Ausschüsse treten ohne die Vertreter der Schweiz zu Abstimmungen zusammen.

Was die übrigen Ausschüsse betrifft, die Bereiche behandeln, die unter diese Abkommen fallen und in denen die Schweiz den gemeinschaftlichen Besitzstand übernommen hat oder gleichwertige Rechtsvorschriften anwendet, so wird die Kommission die schweizerischen Sachverständigen gemäss der Regelung des Artikels 100 EWR-Abkommen konsultieren.

### **Erklärung der Schweiz über die Verwendung der Kontingente (40 t)**

Die Schweiz erklärt, dass höchstens 50 % der in Artikel 8 des Abkommens vorgesehenen Kontingente für schweizerische Fahrzeuge, deren tatsächliches Gesamtgewicht nicht mehr als 40 t beträgt, für Beförderungen bei der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr verwendet werden.

### **Erklärung der EG über die Verwendung der Kontingente (40 T)**

Die Gemeinschaft erklärt, dass sie nach derzeitigen Schätzungen davon ausgeht, dass ungefähr 50 % ihrer Kontingente gemäss Artikel 8 für bilaterale Beförderungen verwendet werden.

### **Erklärung der Schweiz zu Artikel 40 Absatz 4**

Die Schweiz erklärt, dass sie die tatsächlich anwendbaren Sätze für die in Artikel 40 Absatz 4 des Abkommens erwähnten Gebühren bis zur Eröffnung des ersten Basis-tunnels oder bis zum 1. Januar 2008, auf jeden Fall bis zum früheren dieser beiden Zeitpunkte, unterhalb des gemäss dieser Bestimmung zulässigen Höchstbetrags festlegen wird. Die Schweiz beabsichtigt, auf der Grundlage der derzeitigen Planungen für die Jahre 2005, 2006 und 2007 den Satz auf im Durchschnitt 292.50 Sfr., höchstens jedoch 350 Sfr. festzulegen.

### **Erklärung der Schweiz über die Erleichterung der Zollabfertigung (Art. 43 Abs. 1)**

Um die Zollabfertigung an den Strassengrenzübergangsstellen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz zu erleichtern, verpflichtet sich die Schweiz, die nachstehenden Massnahmen anzunehmen, die im Laufe des Jahres 1999 von dem im Rahmen des Abkommens von 1992 eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss als Priorität verabschiedet werden:

In Zusammenarbeit mit den Zollämtern ihrer Nachbarländer sorgt die Schweiz dafür, dass die Geschäftszeiten der Zollämter an den wichtigsten Grenzübergangsstellen lang genug sind, um zu gewährleisten, dass die Lastkraftwagen ihre Fahrt durch die Schweiz unmittelbar nach Ablauf des Nachtfahrverbots aufnehmen oder bis zum Beginn des Verbots fortsetzen können. Falls erforderlich, kann zu diesem Zweck eine Sondergebühr zur Deckung der zusätzlichen Kosten erhoben werden. Diese Gebühr sollte allerdings nicht mehr als 8 Sfr. betragen.

In Zusammenarbeit mit den Zollbehörden ihrer Nachbarländer wird die Schweiz für den Grenzübertritt zwischen der Schweiz und der Europäischen Union bis zum

1. Januar 2000 eine Zollabfertigungsdauer für Lastkraftwagen (vom Betreten des ersten bis zum Verlassen des zweiten Zollamts) von 30 Minuten einführen und danach aufrechterhalten.

10486