



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/698

Bilaterale Vereinbarungen über den Straßenverkehr Schweiz-Deutschland und Schweiz-Italien

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Ermächtigung Deutschlands, seine bestehende bilaterale Vereinbarung über den Straßenverkehr mit der Schweiz zur Genehmigung von Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in der Grenzregion der beiden Länder zu ändern

[COM(2019) 221 final]

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Ermächtigung Italiens, ein Abkommen mit der Schweiz zur Genehmigung von Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in der Grenzregion der beiden Länder auszuhandeln und abzuschließen

[COM(2019) 223 final]

Alleinberichterstatter: **Antonello PEZZINI**

Befassung	Europäischer Rat, 23/05/2019 Europäisches Parlament, 17/07/2019
Rechtsgrundlage	Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	11/09/2019
Verabschiedung auf der Plenartagung	25/09/2019
Plenartagung Nr.	546
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	110/0/1

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt, dass die Kommission den Ersuchen Deutschlands und Italiens stattgegeben und sie dazu ermächtigt hat, mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft neue Bestimmungen zur Genehmigung von Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in den Grenzregionen auszuhandeln.
- 1.2 Der EWSA begrüßt die zwei von der Kommission vorgelegten Vorschläge für einen Beschluss als Reaktion auf die schriftlichen Ersuchen der beiden betroffenen Mitgliedstaaten, wobei auch die Schweiz ein entsprechendes Interesse bekundet hat.
- 1.3 Außerdem betont der EWSA, dass die Nachhaltigkeitsstrategien besonders beachtet werden müssen. An diesen muss sich der Personen- und Güterverkehr in der Alpenregion im Einklang mit dem von den drei betroffenen Ländern und der EU unterzeichneten Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention von 2002 orientieren.
- 1.4 Der EWSA ist der Auffassung, dass die wettbewerbsorientierte Entwicklung von Verkehrsunternehmen, die sich für die Kabotagebeförderung von Personen im internationalen Kraftomnibusverkehr interessieren, mit der Einhaltung der neuen Vereinbarungen einhergehen muss. Diese sind dem Abkommen zwischen der EU und der Schweiz von 1999, der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Wahrung des allgemeinen wirtschaftlichen Interesses und dem Abkommen des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte von Fahrgästen (insbesondere jenen mit eingeschränkter Mobilität) im Kraftomnibusverkehr vom 1. Dezember 2010 zu entnehmen.
- 1.5 Der EWSA empfiehlt schließlich, dass solche Verhandlungen **mit einem Dialog zwischen den Sozialpartnern der betroffenen Länder** einhergehen. Die Öffnung hin zur grenzüberschreitenden Kabotagebeförderung von Personen mit Kraftomnibussen und die damit einhergehenden Veränderungen in den geografisch begrenzten Gebieten, in denen die Kabotage zum Einsatz kommt, ist entsprechend zu begleiten und **darf nicht zu Diskriminierung von in der EU niedergelassenen Betreibern und ohne Wettbewerbsverzerrungen führen**.
- 1.6 Nach Auffassung des Ausschusses sollten die interessierten Mitgliedstaaten den Wortlaut der unterzeichneten Abkommen der Kommission mitteilen. Anschließend sollte die Kommission den Rat, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den EWSA davon in Kenntnis setzen.

2. **Einführung**

- 2.1 Der Personen- und Güterverkehr ist einer der sieben Bereiche, in denen sich die Schweiz und die Europäische Union geeinigt haben. Wie der EWSA in einer Stellungnahme¹ bereits erwähnte, wurde in der Ministerratssitzung am 30.11./1.12.1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft ein politisches Abkommen über den

¹ [ABl. C 329 vom 17.11.1999, S. 1.](#)

Grenz- und Personenverkehr auf Schiene und Straße geschlossen. Die anderen Bereiche sind die Freizügigkeit von Arbeitnehmern, der Freihandel mit Agrarerzeugnissen, die technischen Handelshemmnisse, der Zugang zu (halb)staatlichen Unternehmen, der Forschungsmarkt und die Luftfahrt.

- 2.2 Die einschlägigen Vorschriften über den Straßengüter- und Personenverkehr zwischen der EU und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sind Gegenstand des entsprechenden am 21. Juni 1999 unterzeichneten Abkommens. Dieses Abkommen, das am 1. Juni 2002 in Kraft getreten ist, gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr auf in den folgenden Gebieten zurückgelegten Strecken:
- in den 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU): Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Tschechien, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern;
 - in den drei Mitgliedstaaten der EFTA (Europäische Freihandelsassoziation), die dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören: Island, Liechtenstein und Norwegen;
 - in der Schweiz.
- 2.3 Für den Betrieb des gewerblichen grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit Bestimmungsort bzw. im Transit oder für Leerfahrten zwischen der Europäischen Union und der Schweiz müssen Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft im Besitz einer Gemeinschaftslizenz nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vom 21. Oktober 2009 sein. Diese Verordnung bildet den europäischen Rechtsrahmen, in dem die Kategorien des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen festgelegt sind. Dieser Rahmen ist in drei Gruppen unterteilt: regulärer Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs und Gelegenheitsverkehr.
- 2.4 Mit der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 wurden gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt aufgestellt und unter anderem festgelegt, dass Kabotagebeförderungen in der Union unter bestimmten Bedingungen und ausschließlich von Verkehrsunternehmen mit einer Gemeinschaftslizenz durchgeführt werden dürfen. Die Verordnung (EG) Nr. 361/2014 enthält die Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen.
- 2.5 Gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV hat die Union die ausschließliche Zuständigkeit für den Abschluss internationaler Übereinkünfte, wenn der Abschluss einer solchen Übereinkunft in einem Gesetzgebungsakt der Union vorgesehen ist, wenn er notwendig ist, damit sie ihre interne Zuständigkeit ausüben kann, oder soweit er gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern könnte.
- 2.6 In Artikel 14 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 1999 heißt es: „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“.

- 2.7 Darüber hinaus ist in Artikel 20 dieses Abkommens vorgesehen, dass in der Schweiz niedergelassene Kraftomnibusunternehmen keine Personen zwischen zwei Orten der Nachbarländer und umgekehrt in der EU niedergelassene Anbieter keine Personen zwischen zwei Orten in der Schweiz befördern dürfen. Allerdings können auf der Grundlage von zum Zeitpunkt seines Abschlusses geltenden bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten der EU und der Schweiz bereits bestehende Rechte weiterhin unter der Bedingung wahrgenommen werden, dass die Verkehrsunternehmer aus der EU gleichbehandelt werden und keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.
- 2.8 Da zwischen der Schweiz und Italien bislang keine Abkommen über Kabotagerechte für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen geschlossen wurden und da die bilaterale Vereinbarung über den Straßenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz aus dem Jahr 1953 keine Kabotagerechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen den beiden Ländern umfasst, sind angesichts des Ersuchens der beiden vorgenannten Mitgliedstaaten und infolge des von der Schweiz in der Sitzung des Gemischten Landverkehrsausschusses EU-Schweiz im Juni 2018 bekundeten Interesses zwei ausdrückliche Rechtsakte des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich, um
- die Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland um Kabotagedienste im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in der Grenzregion von Deutschland und der Schweiz zu ergänzen;
 - Italien die Aushandlung und den Abschluss einer analogen Vereinbarung mit der Schweiz zu ermöglichen.
- 2.9 Bei den in den Artikeln ausdrücklich zu nennenden Grenzregionen handelt es sich
- in Deutschland um die Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen in Baden-Württemberg und den Regierungsbezirk Schwaben im Freistaat Bayern;
 - in Italien um die Regionen Piemont und Lombardei sowie die autonomen Regionen Aostatal und Trentino-Südtirol.
- 2.10 Der Rat (Allgemeine Angelegenheiten) hat auf seiner Tagung am 18. Juli 2019 beiden Ersuchen stattgegeben, allerdings unter der Voraussetzung, dass
- die geografischen Grenzen für den Betrieb in den angegebenen Gebieten eingehalten werden,
 - keine Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Union diskriminiert werden und
 - es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt.

3. Die Vorschläge der Kommission

- 3.1 Mit den beiden Vorschlägen der Kommission werden folgende Ziele verfolgt:
- In Bezug auf Deutschland: Ermächtigung Deutschlands, seine bestehende bilaterale Vereinbarung über den Straßenverkehr mit der Schweiz zu ändern, um Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in der Grenzregion der beiden Länder zu genehmigen.

- In Bezug auf Italien: Ermächtigung Italiens, ein Abkommen mit der Schweiz auszuhandeln und abzuschließen, um Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr in der Grenzregion der beiden Länder zu genehmigen.
- 3.2 Zur Wahrung des reibungslosen Funktionierens des europäischen Binnenmarktes werden die Verhandlungsermächtigungen in Bezug auf die Kabotagebeförderungen im Personenkraftverkehr an drei Bedingungen geknüpft:
- keine Diskriminierung von in der Union niedergelassenen Verkehrsunternehmen,
 - keine Wettbewerbsverzerrungen,
 - Betrieb ausschließlich innerhalb der in Vorfeld festgelegten präzisen geografischen Begrenzung der Grenzregionen.
- 3.3 Laut Kommission dürften solche Vereinbarungen über Kabotagebeförderungen im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr dazu beitragen, den Auslastungsgrad der Fahrzeuge zu erhöhen und dadurch die Beförderungseffizienz zu steigern, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen steigern und eine stärkere Integration zwischen den Grenzregionen bewirken würde.

4. **Bemerkungen**

- 4.1 Der Ausschuss befürwortet die beiden Beschlussvorschläge der Kommission auf der Grundlage der Ersuchen der beiden Mitgliedstaaten und des von der Schweizerischen Eidgenossenschaft geäußerten Interesses.
- 4.2 Nach Auffassung des EWSA ist es wichtig, auf die Notwendigkeit der Umsetzung einer nachhaltigen Politik zur Verringerung der negativen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit dem inneralpinen und alpenquerenden Verkehr aufmerksam zu machen, und zwar im Einklang mit
- dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention von 2002, das die drei betroffenen Länder und die EU unterzeichnet haben,
 - dem Bericht über die Umweltqualität des Personen- und Güterverkehrs im Alpenraum.
- 4.3 Der Ausschuss ist der Auffassung, dass die wettbewerbsorientierte Entwicklung von Verkehrsunternehmen, die sich für die Kabotagebeförderung von Personen im internationalen Kraftomnibusverkehr interessieren, mit der Einhaltung der neuen, dem genannten Abkommen zwischen der EU und der Schweiz angehängten Vereinbarungen einhergehen muss, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und des Abkommens des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. Dezember 2010 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr.

4.4 Schließlich empfiehlt der EWSA, dass solche Verhandlungen mit einem Dialog zwischen den Sozialpartnern der betroffenen Länder einhergehen. Es gilt, diese Öffnung hin zur grenzüberschreitenden Kabotagebeförderung mit geeigneten Informations- und Schulungsmaßnahmen umzusetzen, die zur Gewährleistung angemessener Lebens- und Arbeitsbedingungen für die betroffenen Betreiber beitragen.

Brüssel, den 25. September 2019

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
