



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Aktuelle Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU

Was kommt auf die Schweiz
und den öV zu?

Tagung des VöV vom 2. Juli 2024

Gery Balmer, Stv. Direktor BAV



Das Landverkehrsabkommen (LVA)

- Marktzugangsabkommen für internationale Verkehre (Strasse, Schiene / Personen- und Güterverkehr)
- Privilegierter Zugang CH zum EU-Markt im Vergleich zu Drittstaaten
- Verlagerungspolitik abgesichert
- Politische Verpflichtung zur Angleichung des CH-Rechts an EU-Recht **im Anwendungsbereich des LVA** (nur grenzüberschreitend) Äquivalenzverfahren

Fazit LVA: Für die Schweiz ein wichtiges und gutes Abkommen



© Gaetan Bally, Keystone



LVA als Teil eines Gesamtpakets

- Keine separate Betrachtung des LVA möglich
- Teil eines Gesamtpakets – übergeordnete Interessen der Schweiz sind zu berücksichtigen
- Bereits die Bilateralen I waren ein Gesamtpaket
- Übergeordnete Interessen der aktuellen Verhandlungen:



Schweiz: Der hindernisfreie Zugang zum EU-Binnenmarkt ist das Kernstück des Pakets. ...unter Wahrung der Schweizer Besonderheiten...



EU: Ziel der EU ist es, gleiche Rechte für die Bürger und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen zu schaffen.



Aktueller Mechanismus, Privilegien, Verzug – **Die Sicht der EU**

- CH hat Zugang zum EU-Binnenmarkt
→ EU fordert Level Playing Field / Gleich lange Spiesse für diesen Markt
- Schweizer Privilegien: 40t Lastwagen, Kabotageverbot im Strassenverkehr (PV und GV), Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW, kein Ausbau der Strassenkapazität im Alpenraum, (Absicherung Alpeninitiative), hohe LSVA
- Die Umsetzung von relevanten EU-Rechtsakten in der Schweiz erfolgt zögerlich oder gar nicht, wenn politisch nicht gewollt (IPV)



Kontrollierte Öffnung IPV (I):

Rechtliche Basis

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.

CH hat **trotz Zweckartikel des LVA** EU-Vorschriften zum IPV (2012/34/EU) nie übernommen (seit 2007 auf der Acquis-Liste).

Forderung nach kompletter Ausnahme IPV von dynamischer Rechtsübernahme: Würde **Anpassung des Anwendungsbereichs des LVA** nach sich ziehen – mit unabsehbaren Folgen.



Kontrollierte Öffnung IPV (II)

Worum geht es? Rechtsrahmen der EU

Aus **dynamischer Rechtsübernahme** folgt auch Übernahme des Recast (**Richtlinie 2012/34/EU**). Dieser enthält Vorschriften aus dem 3. Eisenbahnpaket (Richtlinie 2007/58/EG) zur **teilweisen Marktöffnung** des internationalen Schienenpersonenverkehrs.

Einschränkende Vorschriften aus Richtlinie 2012/34/EU:

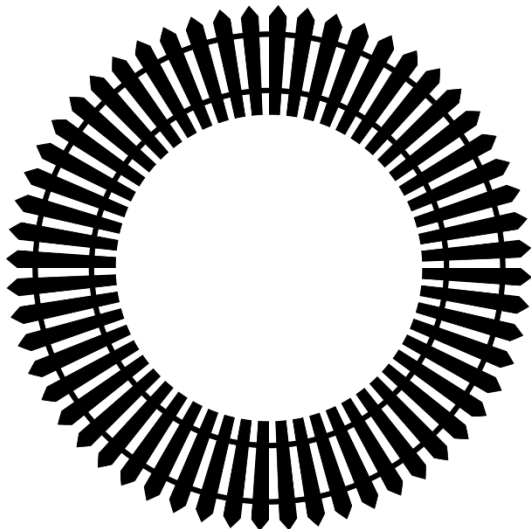
- **Hauptzweck** grenzüberschreitende Personenbeförderung,
- keine Gefährdung des **wirtschaftlichen Gleichgewichts** (bestellter Verkehr),
- Eigenständig, ohne **Kooperation** (Kooperation bleibt aber möglich),
- **Kabotage** nur im **Nebenzweck** möglich.





Kontrollierte Öffnung IPV (III)

Worum geht es nicht?



EU hat für Mitgliedstaaten auch die
Öffnung des nationalen
Schienenpersonenverkehrs beschlossen:
4. Eisenbahnpaket, politische Säule

- Mit Anwendungsbereich des LVA für die CH ausgeschlossen,
- **keine Verpflichtung zur Öffnung des nationalen Marktes für den Schienenpersonenverkehr in CH**



Kontrollierte Öffnung IPV (IV)

Schweizer Besonderheiten

Absicherungsmassnahmen gemäss Common Understanding:

- Möglichkeit, Personenbeförderungsunternehmen zu verpflichten, sich an der **Tarifintegration** im öffentlichen Verkehr zu beteiligen; Festlegung der Tarife bleibt in der Zuständigkeit der Unternehmen;
- Möglichkeit, **vertaktetem Personenverkehr bei Trassenvergabe Vorrang** einzuräumen;
- Einhaltung der Bestimmungen zu **Sozialstandards** wie orts- und branchenüblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Weitere Massnahmen im Mandat:

- Kooperationen sollen weiterhin möglich bleiben
- Trassenvergabe bleibt national
- öV-Qualität nicht beeinträchtigt
- Verkehrsverlagerung





Bestehende Ausnahmen von dynamischer Rechtübernahme

- 40 Tonnen-Limite bei LKW
- Kabotageverbot im Strassenverkehr (Personen- und Güterverkehr)
- Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW
- Kein Ausbau der Strassenkapazität im Alpenraum
- Akzeptanz der LSVA

→ *Bleibt unverändert*



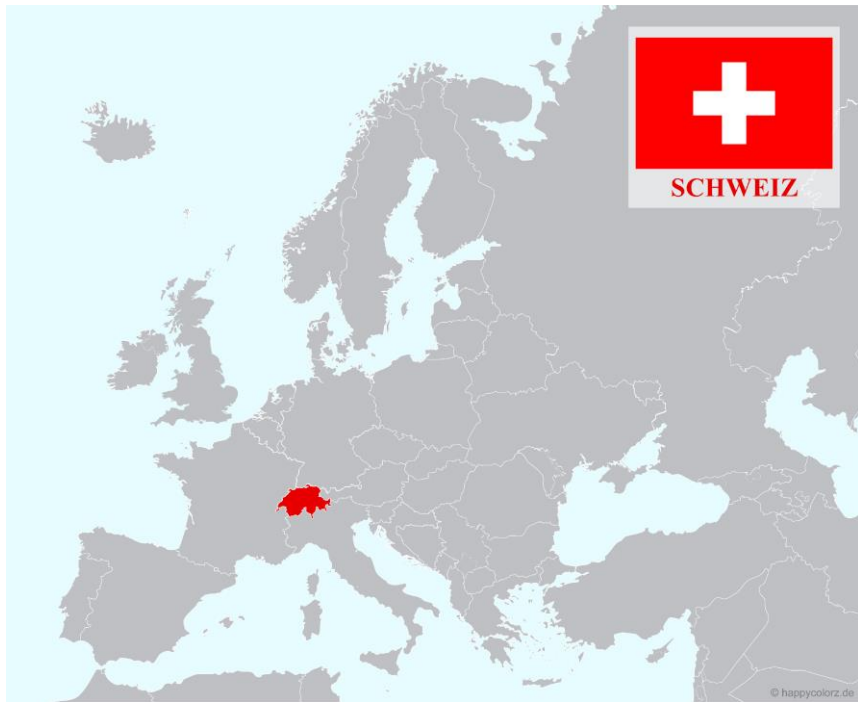
Beihilfen im Landverkehr

- Die Schweiz soll im **Anwendungsbereich** des Landverkehrsabkommens, d.h. im internationalen Verkehr, die **EU-Beihilferegeln** übernehmen. Rein nationaler Verkehr («Service public») nicht betroffen.
- Die Schweiz soll neu eine **Überwachung** ihrer staatlichen Beihilfen im Anwendungsbereichs des LVA (und anderer Abkommen) sicherstellen → «Zwei-Pfeiler-System»
- Fazit: Im Bereich Landverkehr dürften die meisten bestehenden staatlichen Beihilfen in der Schweiz mit dem EU-Beihilferecht **vereinbar** sein.
- 30 Mio. CHF für IPV: Fallen noch nicht unter die Beihilfen, aber: Nichtdiskriminierende Umsetzung zentral.





Wieso LVA weiterentwickeln?



- Übergeordnetes Interesse des LVA und der Schweiz im Fokus
- Mitten in Europa: Die Schweiz will weiterhin Zugang zum EU-Binnenmarkt, auch bei Strasse und Schiene
- IPV – auch Kundenperspektive einnehmen:
Eine teilweise, kontrollierte Öffnung könnte zu neuen oder einer Wiederaufnahme eingestellter Verkehrsangeboten führen

Auswirkungen auf den öV?

- Sachliche, faktenbasierte Diskussion nötig
- Schweiz ist / wird kein Mitgliedstaat der EU



Zirkulierende Gerüchte hinterfragen:

- Keine nationale Markttöffnung; CH-System bleibt intakt
 - Unbedarfte Vergleiche mit D, A, F führen in die Irre
 - Kooperationsmodell in EU nicht verboten, bleibt möglich
 - Keine Zentralisierung der Trassenvergabestelle ein Europa
 - Keine Streichung von CH-internen, vertakteten Verbindungen aufgrund von neuen IPV-Angeboten
 - Keine horrenden zusätzliche Infrastrukturkosten nur aufgrund der kontrollierten IPV-Öffnung
-



Resultat beurteilen



- Verhandlungen laufen
 - Grundlage: Mandat des Bundesrats
 - Jetzt:
nicht vermuten,
sondern am Schluss das
Resultat beurteilen
-