

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

► **V****СПОРАЗУМЕНИЕ**

между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилен превоз на стоки и пътници

(ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 91)

Изменен с:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Decision No 2/2004 of the Community/Switzerland Inland Transport Committee of 22 June 2004 (*)	L 75	60	22.3.2005 г.
► <u>M2</u>	Решение № 1/2009 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 16 юни 2009 година	L 273	15	17.10.2009 г.
► <u>M3</u>	Решение № 1/2010 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 22 декември 2010 година	L 19	34	22.1.2011 г.
► <u>M4</u>	Решение № 1/2013 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 6 декември 2013 година	L 352	79	24.12.2013 г.
► <u>M5</u>	Решение № 1/2015 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 16 декември 2015 година	L 23	82	29.1.2016 г.
► <u>M6</u>	Решение № 2/2016 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 10 юни 2016 година	L 186	38	9.7.2016 г.
► <u>M7</u>	Решение № 1/2018 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 12 юни 2018 година	L 166	20	3.7.2018 г.
► <u>M8</u>	Решение № 1/2019 на Комитета за вътрешен транспорт Общност/Швейцария от 7 юни 2019 година	L 180	22	4.7.2019 г.
► <u>M9</u>	Решение № 2/2019 на Комитета по сухопътния транспорт Общност/Швейцария от 13 декември 2019 година	L 13	43	17.1.2020 г.

Поправен със:

- **C1** Поправка, ОВ L 33, 10.2.2016 г., стр. 38 (1/2015)

(*) Настоящият акт никога не е публикуван на български език



СПОРАЗУМЕНИЕ

между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилен превоз на стоки и пътници

КОНФЕДЕРАЦИЯ ШВЕЙЦАРИЯ, наричана по-долу „Швейцария“, от една страна,

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ, наричана по-долу „Общността“, от друга страна,

Наричани по-долу „договарящите страни“,

КАТО ОСЪЗНАВАТ взаимния интерес на договарящите страни за насърчаване на сътрудничеството и търговията, по-специално чрез взаимно предоставяне на достъп до техните транспортни пазари, както е предвидено в член 13 от Споразумението между Европейската икономическа общност и Конфедерация Швейцария относно автомобилния и железопътен превоз на стоки от 2 май 1992 г., наричано по-долу „Споразумението от 1992 г.“,

КАТО ЖЕЛАЯТ да развият съгласувана транспортна политика, насочена към насърчаване на използването на по-безвредни за околната среда средства за превоз на пътници и стоки, в опита да се обедини опазването на околната среда с ефективността на транспортната система, по-специално в алпийския регион,

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят пълноценна конкуренция между различните видове транспорт, като считат, че тези видове транспорт трябва да покриват породените от тях разходи,

КАТО ОСЪЗНАВАТ необходимостта да се осигури съответствие между швейцарската транспортна политика и общите принципи, залегнали в транспортната политика на Общността, особено в контекста на въвеждането на съгласувана законодателна и регулаторна рамка,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

РАЗДЕЛ I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Общи принципи и цели

1. Настоящото споразумение между Общността и Швейцария има за цел, от една страна, либерализирането на достъпа на договарящите страни до пазарите им за автомобилен и железопътен превоз на стоки и пътници по такъв начин, че да се гарантира по-ефективното управление на трафика, като се използват маршрути, които от техническа, географска и икономическа гледна точка са най-подходящи за всички видове транспорт, обхванати от Споразумението, и от друга страна, да се постави основата за съгласувана транспортна политика.

2. Разпоредбите на Споразумението и тяхното приложение се основават на принципите на реципрочност и свободен избор на вида транспорт.

3. Договарящите страни се ангажират да не предприемат дискриминационни мерки при приложението на настоящото споразумение.



Член 2

Приложно поле

1. Настоящото споразумение се прилага за двупосочния автомобилен превоз на стоки и пътници между договарящите страни, за транзитното преминаване през територията на тези страни, без да се накърняват разпоредбите на Споразумението от 1992 г. и при спазване на член 7, параграф 3, за автомобилния превоз на пътници и стоки на тристранна основа и за каботаж за Швейцария.
2. Настоящото споразумение се прилага за международния железопътен превоз на пътници и стоки и за комбинирания международен превоз. То не се прилага за предприятия от железопътния транспорт, чиято дейност е ограничена единствено до градски, извънградски или регионални операции.
3. Настоящото споразумение се прилага за транспортни операции, осъществявани от предприятия за автомобилен превоз или от предприятия за железопътен превоз, установени в една от договарящите страни.

Член 3

Определения

1. Сухопътен транспорт

За целите на настоящото споразумение:

- „професията на оператор за автомобилен превоз на стоки“ означава дейността на всяко предприятие, което превозва стоки за чужда сметка посредством моторно превозно средство или комбинация от моторни превозни средства,
- „професията на оператор за автомобилен превоз на пътници“ означава дейността на всяко предприятие, извършващо за чужда сметка международен превоз на пътници с автомобил, пътуващ по определен маршрут или с автобус,
- „предприятие“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали със стопанска или с идеална цел, всяка асоциация или група хора, които не са юридически лица, независимо дали със стопанска или с идеална цел, или орган на публична власт, имащ собствена юридическа правосубектност или зависещ от властнически орган, който има такава правосубектност,
- „превозно средство“ означава моторно превозно средство, регистрирано на територията на една от договарящите страни или комбинация от превозни средства, от които най-малко теглещата единица е регистрирана в една от договарящите страни и предназначено изключително за превоз на стоки, или всяко моторно превозно средство, така конструирано и оборудвано, че да е подходящо за превоз на повече от девет души, включително шофьора, и предназначено за тази цел,
- „международен превоз“ означава пътуване, предприето от едно превозно средство, точката на отпътуване на което е на територията на едната договаряща страна и дестинацията на което е на територията на другата договаряща страна или в трета страна, или обратното, и движението на разтоварено превозно средство във връзка с гореспоменатото пътуване; ако точката на отпътуване или дестинацията на пътуването се намира в трета страна, пътуването трябва да се осъществява с превозно средство, регистрирано в договарящата страна, в която се намира точката на отпътуване или дестинацията на пътуването,

▼B

- „транзит“ означава превоз на стоки или пътници (без товаренето и разтоварването) и движението на разтоварени моторни превозни средства през територията на една договаряща страна,
- „каботаж за Швейцария“ означава всеки превоз на стоки за чужда сметка от една държава-членка на Общността до друга държава-членка с превозно средство, регистрирано в Швейцария, независимо дали в процеса на същото пътуване или не, и използващо нормален маршрут, превозното средство пътува през Швейцария,
- „тристранни транспортни операции с участието на трети страни“ означава всеки превоз на пътници или стоки от територията на една от договарящите страни до трета страна и обратното, с превозно средство, регистрирано на територията на другата договаряща страна, независимо дали в процеса на пътуването и използващо нормален маршрут, превозното средство пътува през страната, в която е регистрирано или не,
- „разрешително“ означава разрешителното, лицензията или концесията, необходими по силата на законодателството на договарящата страна.

2. Железопътен транспорт

За целите на настоящото споразумение:

- „железопътно предприятие“ означава всяко частно или публично предприятие, основната дейност на което е да предоставя железопътни транспортни услуги за стоки и/или пътници с изискването предприятието да осигури теглителна сила; такава сила трябва да се предостави чрез използване на железопътен състав, който не е собственост на съответното железопътно предприятие и като се използва персонал, който не е пряко нает от съответното железопътно предприятие,
- „международно обединение“ означава всяко обединение на най-малко две железопътни предприятия, установени в различни държави-членки на Общността, или, в случай на една от тях, в Швейцария, за целите на осигуряване на международни транспортни услуги между Общността и Швейцария,
- „управител на инфраструктура“ означава всеки публичен орган или предприятие, отговарящ конкретно за създаването и поддържането на железопътната инфраструктура, както и за експлоатацията на системите за контрол и безопасност,
- „лицензия“ означава разрешително, издадено от компетентния орган на една договаряща страна на едно предприятие, с което се признава качеството му на железопътно предприятие. Този капацитет може да бъде ограничен до изпълнението на определен вид транспортни услуги,
- „лицензиращ орган“ означава органът, натоварен от всяка договаряща страна с издаването на лицензии,
- „влаков път“ означава инфраструктурният капацитет, необходим за преминаването на един влак между две точки в определено време,
- „разпределение“ означава разпределението на железопътния инфраструктурен капацитет от орган, занимаващ се с разпределение,

▼B

- „орган, занимаващ се с разпределение“ означава органът и/или управителят на инфраструктура, определен от договарящите страни за разпределение на инфраструктурния капацитет,
- „градски и извънградски услуги“ означава транспортни услуги, осъществявани за удовлетворяване на транспортните потребности на един градски център или предградие и съседните области,
- „регионални услуги“ означава транспортни услуги, осъществявани, за да се удовлетворят транспортните потребности на един регион,
- „комбиниран транспорт“ означава превозът на стоки с тежкотоварни превозни средства или товарни устройства, които осъществяват част от пътуването си по железопътен транспорт, а го започват и/или го завършват с автомобилен транспорт,
- „конкурентни цени за железопътен транспорт“: цените за железопътния транспорт се считат за конкурентни, ако средните цени за железопътен транспорт в Швейцария не са по-високи от разходите за автомобилен транспорт, както са определени в приложение 9, за подобен маршрут.

*Член 4***Резерва по Споразумението от 1992 г.**

При спазване на дерогациите, въведени с настоящото споразумение, правата и задълженията на договарящите страни, възникващи по силата на Споразумението от 1992 г., не се влияят от разпоредбите на настоящото споразумение.

РАЗДЕЛ II

МЕЖДУНАРОДЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ**A. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ***Член 5***Достъп до професията**

1. Предприятия, които желаят да работят като професионални автомобилни превозвачи, трябва да отговарят на следните три изисквания:

- а) добра репутация;
- б) подходящо финансово състояние;
- в) професионална компетентност.

2. Разпоредбите, приложими в тази област, са определени в раздел 1 от Приложение 1.

*Член 6***Социални норми**

Социалните разпоредби, приложими в тази област, са определени в раздел 2 от Приложение 1.



Член 7

Технически норми

1. При спазване на разпоредбите на параграфи 2 и 3, Швейцария приема не по-късно от шест месеца след подписването на настоящото споразумение механизми, които са еквивалентни на законодателството на Общността относно техническите условия, ръководещи автомобилния превоз, така както са определени в раздел 3 от Приложение 1.

2. Швейцария разполага с преходен период от две години от датата на влизане в сила на настоящото споразумение, за да хармонизира своето законодателство относно техническия контрол на превозните средства със законодателството на Общността.

3. От 1 януари 2001 г. лимитът за действително общо тегло при натоварване, прилаган от Швейцария за седлови автовлакове и автовлакове е 34 тона за всички видове трафик.

От 1 януари 2005 г. Швейцария хармонизира законодателството си относно максималните граници за допустимо тегло за тези моторни превозни средства в международния трафик със законодателството, действащо в Общността на датата на подписване на Споразумението.

4. Въвеждането на таксите за използване на пътищата, определени в член 40, трябва да се извършва паралелно с постепенното увеличение на границите за теглото, предвидени в параграф 3.

5. Всяка договаряща страна се задължава да не подлага превозни средства, одобрени на територията на другата договаряща страна, на условия, които са по-ограничителни от тези, които действат на собствената ѝ територия.

Член 8

Преходни разпоредби, които регламентират теглото на превозните средства

1. С оглед на постепенното въвеждане на определени механизми, дефинирани в член 7, параграф 3, втора алинея, за превоза на стоки чрез превозно средство, чието общо тегло при натоварване превишава 28 тона (преди 31 декември 2000 г.) или 34 тона (преди 1 януари 2001 г. и 31 декември 2004 г.), но не превишава 40 тона, от точка на отпътуване в Общността за дестинация извън Швейцарската зона близо до границата, както е определена в Приложение 6 (и обратното), или при транзитно преминаване през Швейцария този превоз е обект на квота, базираща се на заплащането на допълнителна такса за използване на инфраструктурата в съответствие с процедурите, определени в параграфи 2, 3 и 4. В случай на превозни средства, регистрирани в Швейцария, тази квота може също да се използва за превозни операции в рамките на Швейцария.

2. Общността получава квота от 250 000 разрешителни за 2000 г. Швейцария получава квота от 250 000 разрешителни за 2000 г. В случай че Споразумението не влезе в сила на 1 януари 2000 г., броят на разрешителните за 2000 г. се намалява на пропорционална основа.

3. Общността получава квота от 300 000 разрешителни за 2001 г. и за 2002 г. Швейцария получава квота от 300 000 разрешителни за 2001 г. и за 2002 г.

4. Общността получава квота от 400 000 разрешителни за 2003 г. и за 2004 г. Швейцария получава квота от 400 000 разрешителни за 2003 г. и за 2004 г.

▼B

5. Използването на разрешителните, предвидени в параграфи 2, 3 и 4, в случая на всеки оператор, независимо дали е швейцарски или от Общността, е обект на заплащане на такса за използването на швейцарската инфраструктура, изчислена и събираема в съответствие с процедурите, определени в Приложение 2.

6. Превозните средства, които отговарят на техническите норми, посочени в член 7, параграф 3, втора алинея, се освобождават по силата на член 32 от всякакви квоти и механизми, свързани с разрешителни, считано от 1 януари 2005 г.

В. МЕЖДУНАРОДЕН АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА СТОКИ*Член 9***Превоз на стоки между териториите на договарящите страни**

1. Международният автомобилен превоз на стоки за чужда сметка, както и пътуване без товари между териториите на договарящите страни се извършва съгласно разрешителното на Общността за превозвачи от Общността, определено в Регламент (ЕИО) № 881/92, образец от което е даден в Приложение 3, и съгласно подобно швейцарско разрешително за швейцарски превозвачи.

2. В случай на операции по превоз, които попадат в обхвата на настоящото споразумение, тези разрешителни заменят двустранните разрешителни, обменяни между държавите-членки на Общността и Швейцария, които се изискваха до влизането в сила на настоящото споразумение.

3. Транспортните операции, посочени в Приложение 4, се освобождават от разрешителни за превози от системите за лицензиране.

4. Процедурите относно издаването, подновяването и отнемането на разрешителните и процедурите относно взаимопомощта се обхващат от разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 881/92 за превозвачите на Общността и от еквивалентни швейцарски разпоредби.

*Член 10***Транзитен превоз на стоки през територията на договарящите страни**

1. Международният превоз на стоки за чужда сметка, както и движението на празни превозни средства, преминаващи транзитно през територията на договарящите страни, се либерализират. Тези транспортни операции се извършват с лицензиите, посочени в член 9.

2. Прилага се член 9, параграфи 2, 3 и 4.

*Член 11***Транзитно преминаване през Австрия**

Система от екологични точки, равностойна на тази, предвидена в член 11 от протокол 9 към Договора за присъединяване на Австрия към Европейския съюз, се прилага за швейцарските оператори, които преминават транзитно през територията на Австрия, в рамките на срока на действие на посочения протокол. Методът на изчисление и подробните правила и процедури за управлението и контрола на екологичните точки се определят посредством административни механизми между договарящите страни при подписване на настоящото споразумение и трябва да съответстват *mutatis mutandis* на разпоредбите на гореспоменатия протокол 9.



Член 12

Каботаж за Швейцария

1. От 2001 г. се разрешава каботаж за Швейцария, при спазване на следните условия:

- такива транспортни операции се осъществяват с швейцарско разрешително, упоменато в член 9, параграф 1,
- те се ограничават до една транспортна операция, по обратния маршрут, след превоза на стоки между Швейцария и държава-членка на Общността.

2. До тази дата обаче, упражняването на съществуващите права по силата на действащите двустранни споразумения ще продължава да бъде допустимо. Тези права са изброени в Приложение 5 към настоящото споразумение.

3. От 2005 г. каботажът за Швейцария изцяло се либерализира. Транспортните операции трябва да се извършват с швейцарска лицензия, упомената в член 9, параграф 1.

Член 13

Тристранни транспортни операции, в които участват трети страни

1. Договореностите относно тристранния транспорт с участието на трети страни, се определят със съвместно споразумение относно сключването на необходимото споразумение между Общността и въпросната трета страна, от една страна, и Швейцария и въпросната трета страна, от друга страна. Целта на тези договорености е да се гарантира реципрочност при третирането между операторите от Общността и швейцарските оператори по отношение на тристранния превоз.

2. В очакване на сключването на споразумения между Общността и съответните трети страни, настоящото споразумение не оказва влияние върху разпоредбите, отнасящи се до тристранния транспорт, така както е регламентиран в двустранни споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария относно транспорт, в който участват трети страни. Тези права са изброени в Приложение 5 към настоящото споразумение.

3. След определянето на договореностите, упоменати в параграф 1, Швейцария трябва да подпише или адаптира, ако е необходимо, двустранните споразумения с тези трети страни.

Член 14

Превоз между две точки, разположени на територията на една държава-членка на Общността, или между две точки, разположени на швейцарска територия

Превозът между две точки, разположени на територията на една държава-членка на Общността, с регистрирано в Швейцария превозно средство и превозът между две точки, разположени на швейцарска територия, с превозно средство, регистрирано в държава-членка на Общността, не е разрешен по силата на настоящото споразумение.

▼B*Член 15***Забрана за шофиране през нощта и в неделите и изключения от ограниченията в теглото**

1. Забраната за шофиране през нощта на швейцарска територия се прилага само между 22,00 и 05,00 часа.
2. Изключенията от ограниченията в теглото и от забраната за шофиране през нощта и в неделя са определени в Приложение 6.
3. Изключенията от забраната за шофиране през нощта трябва да се предоставят по недискриминационен начин и могат да се получат само от една служба. Те трябва да се предоставят срещу заплащане на такса за покриване на административните разходи.

*Член 16***Премахване на някои изключения от ограничението в теглото**

Разпоредбите на Приложение 6, дял II, точки 3 и 4 към Споразумението от 1992 г. няма да се прилагат от датата на влизане в сила на настоящото споразумение.

В. МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ С АВТОМОБИЛ, ПЪТУВАЩ ПО ОПРЕДЕЛЕН МАРШРУТ, И АВТОБУС*Член 17***Условия, приложими за превозвачите**

1. На превозвачи, които действат за чужда сметка се разрешава да извършват транспортните услуги, определени в член 1 от Приложение 7, без дискриминация по отношение на националността или мястото на установяване, при условие че тези превозвачи:
 - имат разрешително в държавата-членка на Общността, където са установени, или в Швейцария да осъществяват превоз с автомобили, пътуващи по определен маршрут, и с автобус под формата на редовни услуги, включително специални редовни услуги или случайни услуги,
 - отговарят на законовите изисквания относно пътната безопасност, дотолкова доколкото това се отнася до стандартите за шофьорите и превозните средства.
2. На превозвачи, работещи за собствена сметка, се разрешава да извършват транспортните услуги, определени в член 1, параграф 3 от Приложение 7, без дискриминация по отношение на националността или мястото на установяване, при условие че тези превозвачи:
 - имат разрешително в държавата-членка на Общността, където са установени, или в Швейцария да извършват превози с автомобил, пътуващ по определен маршрут, и с автобуси в съответствие с условията на достъп до пазара, определени от националното законодателство,
 - отговарят на законовите изисквания относно пътната безопасност, що се отнася до нормите, приложими за шофьорите и превозните средства.

▼B

3. Превозвачи, които отговарят на условията, определени в параграф 1, могат да извършват международни операции за превоз на пътници с автомобил, пътуващ по определен маршрут, и с автобус, при условие че, в случай на превозвачи от Общността, имат разрешително от Общността или, в случай на швейцарски превозвачи, имат подобно швейцарско разрешително.

Образецът на такива лицензии и процедурите за тяхното получаване, използване и подновяване са обхванати от разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 684/92, изменен с Регламент (ЕО) № 11/98, за превозвачи на Общността и от съответното швейцарско законодателство.

*Член 18***Достъп до пазара**

1. За случайните услуги, посочени в член 1, параграф 2.1 от Приложение 7, не се изискват разрешителни.

2. За специалните редовни услуги, посочени в член 1, параграф 1.2 от Приложение 7, не се изискват разрешителни, ако са предмет, на територията на Общността, на договор, сключен между организатора и превозвача.

3. За пътуванията без товари на превозни средства във връзка с транспортни операции, упоменати в параграфи 1 и 2, също не се изискват разрешителни.

4. В съответствие с член 2 и следв. от Приложение 7 за редовните услуги се изисква разрешително.

5. В съответствие с член 2 и следв. от Приложение 7 разрешително се изисква за специални редовни услуги, които не са предмет, на територията на Общността, на договор, сключен между организатора и превозвача.

В Швейцария за такива услуги не се изисква разрешително.

6. За автомобилните транспортни операции за собствена сметка, определени в член 1, параграф 3 от Приложение 7, не се изисква разрешително, но на територията на Общността те са предмет на система от удостоверения.

*Член 19***Тристранни транспортни операции, в които участват трети страни**

1. Договореностите, с които се урежда тристранният транспорт с участието на трети страни, се определят със съвместно споразумение относно сключването на необходимото споразумение между Общността и въпросната трета страна, от една страна, и Швейцария и въпросната трета страна, от друга страна. Целта на тези договорености е да се гарантира реципрочност при третирането между операторите от Общността и швейцарските оператори по отношение на тристранния превоз.

2. В очакване на сключването на споразумения между Общността и съответните трети страни настоящото споразумение не оказва влияние върху разпоредбите, отнасящи се до транспорта, упоменат в параграф 1, така както е регламентиран в двустранните споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария относно транспорт, в който участват трети страни. Тези права са изброени в Приложение 8 към настоящото споразумение.

▼B

3. След определянето на договореностите, упоменати в параграф 1, Швейцария трябва да подпише или адаптира, доколкото е необходимо, двустранни споразумения с тези трети страни.

*Член 20***Превоз между две точки, разположени на територията на една и съща договаряща страна**

1. Превозът между две точки, разположени на територията на една и съща договаряща страна, от превозвачи, установени на територията на другата договаряща страна, не е разрешен по силата на настоящото споразумение.

2. При все това, съществуващите права, които са в сила, породени от двустранните споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария, ще продължат да могат да бъдат упражнявани, при условие че няма дискриминация между превозвачите от Общността и няма изкривяване на конкуренцията. Тези права са изброени в Приложение 8 към настоящото споразумение.

*Член 21***Процедури**

Процедурите относно издаването, използването, подновяването и изтичането на разрешителните, и процедурите относно взаимопомощта са обхванати от разпоредбите на Приложение 7 към настоящото споразумение.

*Член 22***Преходна разпоредба**

Разрешителните за услуги, които съществуват в момента на влизане в сила на настоящото споразумение, остават валидни до изтичането им, доколкото въпросните услуги продължават да са предмет на разрешителен режим.

РАЗДЕЛ III

МЕЖДУНАРОДЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ*Член 23***Независимост на управлението**

Договарящите страни се задължават:

- да гарантират независимостта на управлението на железопътните предприятия, по-специално като им предоставят независим статут, с което им се дава възможност да адаптират дейността си към пазара и да управляват делата си под отговорността на техните ръководни органи,
- да отделят управлението на железопътната инфраструктура от предоставянето на железопътни транспортни услуги, най-малкото на ниво счетоводство; финансовата помощ, предоставена за една от тези две дейности, не може да се прехвърля на другата.



Член 24

Права на достъп и на транзит по отношение на железопътната инфраструктура

1. Железопътните предприятия и международните обединения имат правото на достъп и/или на транзит, определено в законодателството на Общността, посочено в Приложение 1, раздел 4.
2. На железопътни предприятия, установени на територията на една договаряща страна, трябва да се предостави правото на достъп до инфраструктурата на територията на другата договаряща страна за целите на извършване на услуги по международен комбиниран превоз.
3. Железопътните предприятия и международните обединения, които използват своите права на достъп, съответно на транзитно преминаване, сключат необходимите административни, технически и финансови споразумения с управителите на използваната железопътна инфраструктура с оглед да се регулира контролът на трафика и въпросите, свързани с безопасността, упоменати в параграфи 1 и 2.

Член 25

Железопътни лицензии

1. Предоставянето на подходяща лицензия за въпросния вид железопътна услуга е предварително условие за всяка молба за достъп или транзитно преминаване, свързана с железопътната инфраструктура, и следователно за правото да се предоставят транспортни услуги. Такава лицензия обаче сама по себе си не предоставя права на достъп до железопътната инфраструктура.
2. Едно железопътно предприятие има право да кандидатства за лицензия в Швейцария или в държавата-членка на Общността, в която то е установено. Договарящите страни не издават лицензии или не удължават срока на действие, когато изискванията на настоящото споразумение не са спазени.
3. Лицензиите се издават от органа, отговарящ за лицензиите, специално предназначени за съществуващи и нови предприятия, на отговорност на договарящите страни.
4. Лицензиите се признават в Общността или в Швейцария на реципрочна основа.
5. Те са обект на изисквания, определени от договарящите страни, свързани с доброто име, финансовата пригодност, професионалната компетентност и гаранцията за гражданска отговорност за целия период на валидността им. Разпоредбите, приложими в тази област, са определени в раздел 4 от Приложение 1.
6. Една лицензия е валидна до момента, до който железопътното предприятие изпълнява задълженията си в съответствие с гореспоменатите разпоредби. Отговорният орган обаче, може да изиска лицензиите да бъдат ревизирани на редовни интервали от време.
7. Процедурите за проверката, изменението, временното прекратяване на действието или отхвърлянето на една лицензия се ръководят от гореспоменатите законови разпоредби.



Член 26

Издаване на сертификата за безопасност

1. Договарящите страни изискват от железопътните предприятия да представят също сертификат за безопасност, посочващ изискванията за безопасност, които са наложени на тези предприятия с оглед на гарантиране на безрисково обслужване по въпросните пътища.
2. Железопътно предприятие може да кандидатства за сертификат за безопасност пред орган, посочен от договарящата страна, на чиято територия се намира използваната инфраструктура.
3. За да получи сертификата за безопасност, железопътното предприятие трябва да се съобрази с швейцарското законодателство по отношение на тази част от пътя, която се намира в Швейцария, и със законодателството на Общността по отношение на тази част от пътя, която се намира на територията на Общността.

Член 27

Разпределение на влаковите пътища

1. Всяка договаряща страна посочва органа, отговарящ за разпределението на капацитета, независимо дали това е специфичен орган или управителят на инфраструктурата. Органът по разпределението, който трябва да бъде информиран за всички налични влакови пътища, осигурява по-конкретно:

- капацитетът на железопътната инфраструктура да бъде разпределен на честна и недискриминационна основа и
- процедурата по разпределението да позволява оптимално и ефективно използване на инфраструктурата, при спазване на параграфи 3 и 4 от настоящия член.

2. Железопътно предприятие или международно обединение, което кандидатства за един или повече влакови пътища, трябва да представи заявката си на органа или органите по разпределението на договарящата страна, на чиято територия се намира точката на отпътуване за съответната услуга. Органът по разпределението, до който е подадена заявка за инфраструктурен капацитет, веднага информира хомолозите си за това искане. Последните вземат решение не по-късно от един месец след получаването на необходимата информация, като всеки орган по разпределението има правото да откаже заявка. Органът по разпределението, до който е подадена заявката, взема решение заедно със заинтересуваните си хомолози не по-късно от два месеца след представяне на цялата необходима информация. Процедурата относно обработката на заявките за инфраструктурен капацитет се урежда от разпоредбите, посочени в раздел 4 от Приложение 1.

3. Общността и Швейцария могат да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че при разпределението на железопътния инфраструктурен капацитет се дава приоритет на следните железопътни услуги:

- а) услуги, предоставяни в интерес на обществото;
- б) услуги, изцяло или частично осъществявани върху инфраструктура, конструирана или развита за тези услуги (например специални високоскоростни линии или линии, специализирани във фрахтоването).

▼B

4. Общността и Швейцария могат да натоварят органа по разпределението да дава на железопътни предприятия, които предоставят определен вид услуги или предоставят такива услуги в определени области, специални права по отношение на разпределението на инфраструктурния капацитет на недискриминационна основа, ако тези права са абсолютно необходими за осигуряване на подходящи публични услуги или за ефикасно използване на инфраструктурния капацитет или за да се позволи финансирането на нови инфраструктури.

5. Договарящите страни могат да предвидят възможността заявките за достъп до инфраструктурите да се придружават от учредяване на гаранция или подобно обезпечение.

6. Общността и Швейцария приемат и публикуват процедурите за разпределение на инфраструктурен капацитет. Те нотифицират за това Съвместния комитет, създаден по силата на член 51 от настоящото споразумение.

*Член 28***Сметки и потребителски такси**

1. Сметките на управителя на инфраструктура трябва най-малкото да бъдат балансирани, когато се разглеждат в един разумен период от време, между приходите, получавани се от тези такси и от евентуални държавни вноски, от една страна, и от друга — разходите за инфраструктурата.

2. Управителят на инфраструктурата прилага потребителска такса за железопътната инфраструктура, за чието управление той отговаря, която се заплаща от железопътните предприятия или международните обединения, които използват тази инфраструктура.

3. Потребителските такси за инфраструктурата се определят главно въз основа на вида услуга, периода на обслужването, състоянието на пазара и естеството и степента на износване и унищожаване на инфраструктурата.

4. Таксите се плащат на управителя (управителите) на инфраструктурата.

5. Всяка договаряща страна установява процедурите за определяне на таксите след консултации с управителя на инфраструктурата. Таксите, начислявани върху услуги от подобно естество на същия пазар, се прилагат без дискриминация.

6. Управителят на инфраструктурата съобщава в подходящ период от време на железопътните предприятия или международни обединения, които използват неговата инфраструктура за предоставяне на услугите по член 24, всички основни промени на качеството или капацитета на съответната инфраструктура.

*Член 29***Обжалване**

1. Договарящите страни предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията относно разпределението на инфраструктурния капацитет или за събирането на такси подлежат на обжалване пред независим орган. Този орган взема решение в рамките на два месеца от получаването на цялата необходима информация.

▼B

2. Договарящите страни предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети в съответствие с параграф 1 и с член 25, параграф 3, подлежат на съдебен контрол.

РАЗДЕЛ IV**СЪГЛАСУВАНА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА****A. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ***Член 30***Цели**

1. Договарящите страни се споразумяват да разработят, доколкото е необходимо, съгласувана политика за превоз на пътници и стоки. Целта на тази политика е да обедини ефективността на транспортните системи с опазването на околната среда, така че да се гарантира устойчива мобилност.

2. Договарящите страни правят всичко възможно за установяването на широкообхватна съпоставимост на условията за превоз, включително по отношение на данъчното облагане, на съответните им територии, особено с оглед избягването на отклоняването на трафика в алпийските региони и гарантирането на по-добро разпределение на трафика в тези региони.

*Член 31***Мерки**

1. За тази цел договарящите страни предприемат мерки, насочени към гарантиране на пълноценна конкуренция между и в рамките на различните видове транспорт и за улесняване на използването на по-безвредни за околната среда средства за превоз на пътници и стоки.

2. В допълнение към разпоредбите на дялове II и III, тези мерки включват:

- разработване на трансалпийски железопътни инфраструктури и осигуряване на железопътни транспортни услуги и комбинирани транспортни услуги, които са конкурентни по отношение на цена и качество,
- въвеждане на подходящи системи за таксуване на пътния транспорт,
- подкрепящи мерки.

3. Мерките, предприети от договарящите страни по настоящото споразумение, се въвеждат постепенно и, доколкото е възможно, по съгласуван начин.

*Член 32***Принципи**

При спазване на разпоредбите на член 47, мерките, посочени в член 31, съответстват на следните принципи:

- липса на дискриминация, независимо дали пряка или косвена, на основание националност на превозвача, място на регистрация на превозното средство или началото и/или дестинацията на транспортната операция,

▼B

- свободен избор на вида транспорт,
- никакви едностранни количествени ограничения,
- териториалност,
- пропорционалност при налагането на такси, свързани с транспортните разходи, включително в зависимост от критерии, свързани с вида транспортно средство,
- прозрачност,
- сравними условия за използването на различни трансалпийски маршрути,
- избягване на каквото и да е нарушение на пътниковите потоци в алпийските региони,
- реципрочност.

Б. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И КОМБИНИРАН ПРЕВОЗ*Член 33***Цели**

1. Договарящите страни се споразумяват относно целта за създаване на железопътни и комбинирани възможности за превоз, които да са достатъчни по отношение на капацитет и да са конкурентни както икономически, така и по качество на услугите, с пътният транспорт за алпийския регион, като в същото време се спазват принципите, изброени в член 32, и се гарантира както свободното действие на пазарните сили, по-специално чрез отваряне на достъпа до железопътната инфраструктура, както е предвидено в дял III, така и независимостта на железопътните предприятия.
2. За тази цел договарящите страни:
 - предприемат, в рамките на техните компетенции, необходимите инфраструктурни и оперативни мерки в Швейцария и на територията на Общността, за да се гарантира дългосрочната жизнеспособност, свързаност и интеграция на швейцарските възможности в железопътна система на дълги разстояния,
 - се ангажират също така, да развият взаимната връзка и интероперативност на железопътните си мрежи и мрежите за комбиниран превоз. Те осигуряват необходимото за тази цел сътрудничество с международните организации и съответните институции и възлагат на Съвместния комитет да следи тези аспекти.
3. Договарящите страни се ангажират да предприемат стъпки, успоредно с прогресивното въвеждане на договореностите за пътни такси, упоменати в член 40, за предоставяне на ползвателите на възможности за железопътен и комбиниран превоз, които по капацитет, цена и качество да гарантират равностойно разпределение на трафика по различните трансалпийски маршрути.

*Член 34***Железопътен капацитет**

1. Договарящите страни потвърждават съответните си ангажименти, определени в членове 5 и 6 от Споразумението от 1992 г., където се предвижда Швейцария да изгради нова железопътна връзка през Алпите (NRLA), а Общността да увеличи капацитета на северните и южните маршрути за достъп до NRLA.

▼B

Освен това те се споразумяват, че тези нови железопътни инфраструктури ще бъдат конструирани в съответствие с критерий за натоварване C на IUR.

2. За Общността инфраструктурните мерки по параграф 1 формират част от мерките, предприети по силата и в съответствие с Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Общността за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, включително железопътните и комбинирания транспортни оси през Алпите, и по-специално пътищата за достъп до швейцарските железопътни инфраструктури и комбинирани транспортни съоръжения.

3. Договарящите страни работят заедно, за да дадат възможност на съответните си компетентни власти да планират и изпълняват съгласувано мерките, свързани с инфраструктурата, железопътния и комбинирания превоз, които са необходими, за да се изпълнят ангажиментите, посочени в параграфи 1 и 2, и за хармонизиране на графика за изпълнение на работата в зависимост от необходимия капацитет. С оглед на това, те се стремят към целта за получаване на възвръщаемост на инвестициите и предприемат всички подходящи мерки в рамките на Съвместния комитет.

4. Съвместният комитет може да създаде подкомитет, който да отговаря за контрола върху координацията на инфраструктурните проекти в алпийския регион. Подкомитетът се състои от представители на Швейцария, Общността и държавите-членки на Общността, които са разположени в алпийския регион.

*Член 35***Икономически параметри**

1. Договарящите страни правят всичко възможно за постигане на целта, определена в член 33. С оглед на това, те предприемат стъпки за гарантиране, че железопътният и комбиниран превоз на стоки през Швейцария, включително придружен комбиниран превоз, остава конкурентоспособен, по цени и качество, на автомобилния превоз по същите маршрути, като същевременно се съблюдава гаранцията по отношение на независимостта на железопътните предприятия.

2. С оглед създаване на подходящи възможности за железопътен и комбиниран превоз, договарящите страни могат да предоставят финансова помощ за инвестиции в железопътната инфраструктура, стационарно или подвижно оборудване, необходимо за прекачване между сухопътните видове транспорт, транспортно оборудване, специфично пригодено за комбиниран превоз и използвано за комбиниран превоз, и доколкото съответното законодателство им позволява, оперативните разходи за комбинирания транспортни услуги, пресичащи швейцарската територия, доколкото тези мерки помагат да се подобри нивото на качеството и конкурентоспособността по отношение на цени на възможността за железопътен и комбиниран превоз и не създават диспропорционално нарушение на конкуренцията между операторите. Отговорността за ценообразуването при железопътния превоз ще продължава да се упражнява от компетентните органи или образувания.

3. Договарящите страни могат да сключват и договори за обществени услуги с железопътните предприятия, за да се гарантират адекватни железопътни транспортни услуги, като се отчитат по-конкретно социалните фактори и факторите, свързани с околната среда.

▼B

4. Всяка от договарящите страни трябва да предприеме стъпки, в рамките на своята компетентност, да гарантира, че ефектът върху пазара на всяка официална помощ, предоставена от една от договарящите страни, не се подкопава от поведението на другата договаряща страна или на образуване, установено на нейната собствена територия или на територията на другата договаряща страна.

5. Съвместният комитет осъществява надзор върху прилагането на настоящия член от договарящите страни.

*Член 36***Параметри за качество**

1. Договарящите страни се споразумяват да направят всичко необходимо за постигане на целта, определена в член 33. За тази цел те се ангажират да насърчават комбинирания превоз.

2. През преходната фаза по член 8, Швейцария се задължава също, в съответствие с дял II от Споразумението от 1992 г. да създаде възможност за придружен комбиниран превоз („пътуваща автомагистрала“), който е конкурентен по качество и цена със сухопътния превоз.

3. Договарящите страни правят всичко възможно за насърчаване на комбинирания превоз. По-специално, те следят за прилагането на следните разпоредби:

- съответствие с разпоредбите, регламентиращи техническите и социалните норми за сухопътния превоз, особено по отношение на времето за шофиране и периодите на почивка, ограниченията на скоростта и нормите за максимално тегло и размери,
- намаление на граничния контрол при железопътния превоз и прехвърлянето на този контрол в точката на товарене и разтоварване в съответствие с Конвенцията от 20 май 1987 г. между Общността и Швейцария и между страните от ЕАСТ за обща транзитна процедура,
- улесняване на организацията на веригата на комбинирания превоз чрез опростяване на регулаторните и административните условия, които ръководят всяка една от договарящите страни,
- осигуряване на стимули за операторите на комбинирания превоз и операторите на железопътния превоз за подобряване на качеството на техните услуги.

Списък на железопътни параметри е представен в приложение 9. Тези параметри трябва да се вземат предвид, когато се прилага член 46.

4. В рамките на своите правомощия договарящите страни се ангажират да предприемат подходящи мерки, за да позволят бързо създаването на коридори за железопътно фрахтоване. Те се информират редовно относно мерките, които предвиждат да бъдат взети във връзка с тези железопътни коридори.

5. Веднъж на всеки две години Съвместният комитет изготвя доклад относно изпълнението на мерките, посочени в настоящия член.



В. СИСТЕМИ ЗА ТАКСУВАНЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ

Член 37

Цели

В рамките на обхвата на своите правомощия и в съответствие със съответните им процедури и с целите на дял III от Споразумението от 1992 г., страните трябва да си поставят целта постепенно да въведат системи за таксуване, насочени към таксуване на автомобилните превозни средства и на другите видове транспорт за разходите, които пораждат.

Член 38

Принципи

1. Системите за таксуване се основават на принципите, определени в член 32, особено принципите за недискриминация, пропорционалност и прозрачност.
2. Облагането се състои от данъци върху превозните средства, такси върху горивата и такси за използването на пътната мрежа.
3. При осъществяване на целите по член 37 се дава предпочитание на мерките, които не причиняват отклоняване на трафика от гледна точка на технически, икономически и географски най-подходящия маршрут между точката на потегляне и точката на крайната дестинация на транспортната операция.
4. Мерките трябва да се прилагат по такъв начин, че да не възпрепятстват свободното движение на стоки или услуги между договарящите страни, особено по отношение на управлението и събирането на магистрални такси или такси за използване на мрежата, липсата на контрол или системна проверка на границите между договарящите страни и липсата на прекомерни формалности. За да се избегнат трудностите в това отношение, Швейцария полага усилия да прилага действащите в тази област разпоредби на Общността.
5. Разпоредбите на настоящата глава се прилагат за превозни средства с максимално разрешено тегло (МРТ), упоменато на техния документ за регистрация, от 12 тона или повече. Независимо от това, настоящото споразумение не възпрепятства приемането от някоя от договарящите страни, на нейната територия, на мерки, спрямо превозните средства с максимално разрешено тегло по-малко от 12 тона.
6. Договарящите страни не предоставят, пряко или косвено, каквато и да било държавна помощ на предприятия, включително транспортни предприятия, насочена към улесняване на тези фирми при понасянето на тежестта на транспортните такси, събирани съгласно системите за таксуване, предвидени в настоящото споразумение.

Член 39

Интероперативност на инструментите

Договарящите страни провеждат консултации в рамките на Съвместния комитет, за да постигнат подходящо ниво на интероперативност на електронните системи за събиране на такси за използване на пътищата.



Член 40

Швейцарски мерки

1. С оглед постигане на целите, определени в член 37, в светлината на увеличението на ограниченията за тегло, предвидени в член 7, параграф 3, Швейцария въвежда недискриминационна такса върху превозните средства, на два етапа с начало съответно от 1 януари 2001 г. и 1 януари 2005 г. По-конкретно, таксата се основава на принципите, упоменати в член 38, параграф 1 и на процедурите, определени в приложение 10.

2. Таксите се диференцират в съответствие с три категории стандарти на емисии (ЕВРО). В системата на таксуване, приложима от 1 януари 2005 г., разликата в таксите от една категория до друга трябва да бъде колкото е възможно по-голяма, но не трябва да превишава 15 % от усреднената стойност на таксите по параграф 4.

3. а) По системата за таксуване, приложима от 1 януари 2001 г., максималната сума в случай на едно превозно средство, което има действително общо тегло не повече от 34 тона и изминаващо разстояние 300 км през Алпите, не трябва да превишава 205 швейцарски франка за превозно средство, което не отговаря на стандартите EURO, 172 швейцарски франка за моторни превозни средства, съответстващи на стандарт EURO I, и 145 швейцарски франка за превозно средство, съответстващо на стандарт EURO II.

б) Като дерогация от буква а), от 1 януари 2001 г. до 31 декември 2004 г. Общността получава квота за 220 000 единични пътувания за празни моторни превозни средства или моторни превозни средства, които превозват леки изделия, при условие че действителното общо тегло при натоварване на превозното средство не превишава 28 тона, при транзитно преминаване през швейцарските Алпи, срещу заплащане на такса за използване на инфраструктурата. Тази такса е 50 швейцарски франка през 2001 г., 60 швейцарски франка през 2002 г., 70 швейцарски франка през 2003 г. и 80 швейцарски франка през 2004 г. Швейцария също получава квота при същите условия. Тези пътувания подлежат на обичайната контролна процедура.

4. По системата за таксуване, приложима от 1 януари 2005 г., усреднената стойност на таксите не превишава 325 швейцарски франка за превозни средства, чието действително общо тегло при натоварване не превишава 40 тона и изминаващо разстояние от 300 км през Алпите. Таксата за най-замърсяващата категория не трябва да превишава 380 швейцарски франка.

5. Част от таксите, упоменати в параграфи 3 и 4, може да се състои от магистрални такси за използването на специализирана алпийска инфраструктура. Тази част не трябва да представлява повече от 15 % от таксите, упоменати в параграфи 3 и 4.

6. Теглата, споменати в параграф 4, се определят според броя на превозните средства за една категория на стандарт EURO, действащи в Швейцария. Броят на превозните средства във всяка категория се установява на основата на статистически данни от преброяването на населението, които се проучват от Съвместния комитет. Съвместният комитет определя теглото на основата на

▼B

прегледи, провеждани на всеки две години, първият от които се провежда преди 1 юли 2004 г., за да се отчетат тенденциите в структурата на парка от превозни средства, действащи в Швейцария, и промените в стандартите EURO.

*Член 41***Мерки на Общността**

Общността продължава да развива системите за таксуване, прилагани на нейна територия, свързани с разходите, породени от използването на инфраструктурата. Тези системи се базират на принципа „ползвателят плаща“.

*Член 42***Преглед на нивото на таксите**

1. Считано от 1 януари 2007 г., и на двугодишни интервали след това, се коригират максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4, за да се отчете процента на инфлация в Швейцария през изтеклите две години. За тази цел Швейцария изпраща на Съвместния комитет най-късно до 30 септември на годината, предшестваща коригирането, статистическите данни, необходими за обосноваване на предвижданата корекция. Съвместният комитет се събира по искане на Общността в рамките на 30 дни от получаване на това съобщение, за провеждане на консултации относно съответната корекция.

Ако през периода между подписването на настоящото споразумение и 31 декември 2004 г. средният годишен процент на инфлация в Швейцария превишава 2 %, максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4, се коригират, за да се вземе предвид само инфлацията, която превишава годишния процент от 2 %. Прилага се процедурата, определена в предишната алинея.

2. Считано от 1 януари 2007 г. Съвместният комитет може, по искане на страните, да направи преглед на максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4, с оглед на коригирането им по взаимно съгласие. Този преглед се предприема въз основа на следните критерии:

- ниво и структура на таксите в двете договарящи страни, по-специално по отношение на сравними трансалпийски маршрути,
- разпределението на трафика между сравнимите трансалпийски маршрути,
- тенденции на разпределение на видовете в алпийския регион,
- развитието на трансалпийската железопътна инфраструктура.

Г. ПРИДРУЖАВАЩИ МЕРКИ*Член 43***Улесняване на граничния контрол**

1. Договарящите страни се задължават да намалят и опростят формалностите, свързани с транспортните операции, особено в областта на митниците.

▼B

2. Споразумението между Европейската икономическа общност и Конфедерация Швейцария относно опростяването на проверките и формалностите по отношение на превоза на стоки от 21 ноември 1990 г., Конвенцията за общата транзитна процедура от 20 май 1987 г. и, в случая на железопътния транспорт, Споразумението между железопътните компании относно техническите инспекции за насочването на вагони за стоки към международни транспортни операции служат като основа за мерките, предприети от договарящите страни в изпълнение на параграф 1.

*Член 44***Екологични стандарти за търговски превозни средства**

1. С оглед осигуряване на по-добро опазване на околната среда и без да е в ущърб на задълженията, възложени по член 7, договарящите страни целят по-специално въвеждането на екологични стандарти, които предоставят високо ниво на опазване на околната среда, за да се намалят отработените газове, емисиите на частици и шумът от тежкотоварни превозни средства за превоз на стоки.

2. Договарящите страни провеждат редовни консултации в хода на подготовката на тези стандарти.

3. Категорията емисии EURO за тежкотоварни превозни средства (както са определени в законодателството на Общността), ако не е посочена в документа за регистрация на превозното средство, се удостоверява считано от датата, на която превозното средство за първи път е влязло в употреба, както е упоменато в посочения документ, или, когато е уместно, от допълнителен специален документ, издаден от компетентните органи на издаващата страна.

*Член 45***Пункт за наблюдение на трафика**

1. Веднага след влизане в сила на настоящото споразумение се създава постоянен наблюдателен пункт за наблюдение на пътния, железопътния и комбинирания трафик в алпийския регион. Той докладва ежегодно относно тенденциите в трафика пред Съвместния комитет, създаден по силата на член 51 от настоящото споразумение. Съвместният комитет може да поиска от наблюдателния пункт да подготви и специален доклад, по-специално в случаите, когато се прилагат разпоредбите на членове 46 и 47 от настоящото споразумение.

2. Работата на наблюдателния пункт се финансира от договарящите страни в пропорции, които се определят от Съвместния комитет.

3. Договарящите страни определят административните процедури за дейността на наблюдателния пункт с решение на Съвместния комитет, което се взема на неговото първо заседание.

Д. КОРЕКТИВНИ МЕРКИ*Член 46***Едностранични защитни мерки**

1. Ако след 1 януари 2005 г. въпреки конкурентните железопътни цени и правилното приложение на мерките, предвидени в член 36 по отношение на параметрите за качество, има

▼B

трудности с швейцарските трансалпийски автомобилни трафикопотоци и ако по време на 10-седмичен период средният процент на използване на железопътния капацитет в Швейцария (придружен и непридружен комбиниран превоз) е по-малък от 66 %, Швейцария може, чрез дерогация от разпоредбите на член 40, параграфи 4 и 5, да увеличи таксите, предвидени в член 40, параграф 4, с не повече от 12,5 %. Всички приходи от това увеличение се използват за повишаване на конкурентоспособността на железопътния и комбинирания превоз спрямо автомобилния превоз.

2. Когато на нейна територията възникнат същите обстоятелства както тези, предвидени в параграф 1, Общността може, при съпоставими условия, да предприеме подобни корективни действия.

3. а) Мярката, посочена по-горе, е ограничена по обхват и продължителност до стриктно необходимото за поправяне на положението. Продължителността на мярката не може да превишава шест месеца, но може да се удължи за още един период от шест месеца. По-нататъшни продължения могат да бъдат договаряни в рамките на Съвместния комитет.

б) Когато една от договарящите страни е приложила мерките по параграфи 1 и 2 по предишен повод, по-нататъшно прибегване до такива мерки от същата договаряща страна се извършва при следните условия:

— когато продължителността на предишните мерки не превишава шест месеца, по-нататъшни мерки могат да се предприемат само след период от 12 месеца от датата на прекратяване на предишните мерки,

— когато продължителността на предишните мерки превишава шест месеца, по-нататъшни мерки могат да се предприемат само след период от 18 месеца от датата на прекратяване на предишните мерки,

— при никакви обстоятелства не могат да се въвеждат защитни мерки повече от два пъти в рамките на пет години от датата, на която такива мерки са били въведени за първи път.

Съвместният комитет може да реши, по взаимно съгласие, да въведе дерогация от тези условия при определени случаи.

4. Преди да се предприемат мерките, предвидени в параграфите по-горе, съответната договаряща страна информира Съвместния комитет за намеренията си. Съвместният комитет провежда заседание, за да разгледа въпроса. Освен когато Съвместният комитет реши друго, съответната договаряща страна може да предприеме въпросната мярка след период от 30 дни от датата на нотифициране на Съвместния комитет за мярката.

*Член 47***Съгласувани защитни мерки**

1. В случай на сериозно нарушение на трансалпийските трафикопотоци, което е в ущърб с постигането на целите, определени в член 30 от настоящото споразумение, Съвместният комитет се събира, по молба на една от договарящите страни, за да се вземе решение относно подходящите мерки за справяне със ситуацията.

▼B

Договарящата страна, поискала свикването уведомява веднага пункта за наблюдение на трафика, който докладва в рамките на 14 дни относно ситуацията и за всички мерки, които трябва да се предприемат.

2. Съвместният комитет се събира в рамките на 15 дни от постъпване на молбата. Той проучва положението, като надлежно взема предвид доклада на наблюдателния пункт. В рамките на 60 дни от първото си заседание по въпроса Съвместният комитет взема решение по мерките, които трябва да се предприемат. Периодът може да бъде удължен по взаимно съгласие.

3. Защитните мерки се ограничават по обхват и продължителност до стриктно необходимото за справяне със ситуацията. Дава се приоритет на тези мерки, които най-малко нарушават действието на Споразумението.

*Член 48***Кризисни мерки**

Ако трансалпийският трафик е сериозно нарушен поради форс-мажорни причини, като например природно бедствие, договарящите страни предприемат, всяка на своята територия, всички възможни съгласувани действия за възстановяване и поддържане на трафикопотока. Дава се приоритет на чувствителни товари, като бързоразвалящи се стоки.

ДЯЛ V

ОБЩИ И ОКОНЧАТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ*Член 49***Изпълнение на Споразумението**

1. Договарящите страни предприемат всички подходящи мерки, както общи, така и конкретни, за да гарантират изпълнението на задълженията по настоящото споразумение.

2. Те се въздържат от предприемане на мерки, които има вероятност да застрашат постигането на целите на настоящото споразумение.

3. Разпоредбите на настоящото споразумение относно максималните разрешени ограничения на теглото за съчленени превозни средства и автовлакове и относно системите за таксуване на превоза, се въвеждат по двуетапна процедура, от 1 януари 2001 г. до 31 декември 2004 г. и от 1 януари 2005 г.

*Член 50***Корективни мерки**

Ако една договаряща страна установи, че другата договаряща страна не съблюдава задълженията, определени в настоящото споразумение, или не изпълнява решение на Съвместния комитет, увредената договаряща страна може, след консултации в рамките на Съвместния комитет, да предприеме подходящите мерки за поддържане на баланса на настоящото споразумение. Договарящите страни предоставят на Съвместния комитет цялата необходима информация, за да му дадат възможност да проведе задълбочено проучване на ситуацията.

*Член 51***Съвместен комитет**

1. Създава се Съвместен комитет, наречен „Комитет за вътрешен транспорт Общност/Швейцария“; той се състои от представители на договарящите страни и отговаря за управлението и правилното прилагане на настоящото споразумение. За тази цел той изготвя препоръки. Комитетът взема решения по въпроси, предвидени в Споразумението; тези решения трябва да се изпълняват от договарящите страни в съответствие с техните собствени правила. Съвместният комитет приема решенията си по общо съгласие.
2. Съвместният комитет отговаря по-конкретно за мониторинга и прилагането на разпоредбите на Споразумението, и по-специално на член 27, параграф 6, членове 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 и 54. Той привежда в изпълнение клаузите за коригиране и преразглеждане, упоменати в членове 52 и 55.
3. За да осигурят задоволителното прилагане на настоящото споразумение, договарящите страни редовно обменят информация и, по молба на една от тях, провеждат консултации в рамките на Съвместния комитет. Договарящите страни обменят информация, предоставена от органите, отговарящи за приложението на настоящото споразумение, и по-специално за издаване на разрешителни и за провеждане на проверки. Тези органи участват в директен обмен на кореспонденция.
4. Съвместният комитет приема с решение своя процедурен правилник, който включва, сред другите разпоредби, процедурите за свикване на заседания, определяне на председател и определяне на неговите задължения.
5. Съвместният комитет заседава в зависимост от нуждите и най-малкото един път годишно. Всяка от договарящите страни може да поиска свикването на заседание.
6. Съвместният комитет може да реши да създаде такива работни или експертни групи, каквито счете за подходящо, за да го подпомагат при изпълнение на неговите задачи.
7. Този комитет изпълнява и задълженията, които преди това бяха изпълнявани от Съвместния комитет, известен като „Комитет за вътрешен транспорт Общност/Швейцария“, създаден по силата на член 18 от Споразумението от 1992 г.

*Член 52***Разработване на закони**

1. При спазване на принципа за недискриминация и на разпоредбите на настоящото споразумение, настоящото споразумение не накрънява правото на двете договарящи страни да изменят едностранно местното си законодателство в областите, обхванати от Споразумението.
2. Веднага след като една от договарящите страни разработи ново законодателство в област, обхваната от настоящото споразумение, тя иска официално мнението на експертите на другата договаряща страна. През периода, предшестваш официалното приемане на това ново законодателство, договарящите страни се информират взаимно и провеждат консултации както и когато е необходимо. По молба на една от договарящите страни, в Съвместния комитет се провежда предварителен обмен на мнения, по-специално по отношение на влиянието, което би имало такова изменение върху действието на Споразумението.

▼B

3. По време на приемане на измененото законодателство и най-късно осем дни след неговото публикуване в *Официален вестник на Европейските общности* или в Официалния сборник на федерални закони и укази, съответната договаряща страна нотифицира на другата договаряща страна текста на тези нови разпоредби. По молба на една от договарящите страни, в рамките на Съвместния комитет се обменят възгледи относно влиянието на изменението върху действието на настоящото споразумение, не по-късно от два месеца след датата на представяне на молбата.

4. Съвместният комитет:

- приема решение за ревизиране на приложения 1, 3, 4 и 7 или, ако е необходимо, предлага разпоредбите на настоящото споразумение да бъдат ревизирани, така че да се включат в тях, както и когато е необходимо и на основата на реципрочност, измененията на съответното законодателство, или
- приема решение, чрез което измененията на съответното законодателство се приемат за съответстващи на настоящото споразумение, или
- решава за приемане на всяка друга мярка, която цели защитата на правилното действие на настоящото споразумение.

5. Съвместният комитет приема решение относно процедурите за адаптиране на настоящото споразумение към съответните разпоредби на бъдещите споразумения между Общността или Швейцария, от една страна, и трети страни, от друга страна, както е посочено в членове 13 и 19.

6. С оглед постигане на целите, определени в настоящото споразумение, договарящите страни предприемат, в съответствие с графика, определен в член 49, всички необходими мерки, за да гарантират, че правата и задълженията, равностойни на тези, съдържащи се в правните инструменти на Общността, изброени в приложение 1, се прилагат активно в хода на техните взаимоотношения.

*Член 53***Поверителност**

От представителите, експертите и другите агенти на договарящите страни се изисква, дори след прекратяване на техните назначения, да не разкриват информация, получена в контекста на настоящото споразумение, и която по самото си естество е обхваната от задължението за професионална тайна.

*Член 54***Уреждане на спорове**

1. Всяка договаряща страна може да отнесе спорен въпрос, който се отнася до тълкуването или приложението на настоящото споразумение, до Съвместния комитет, който полага усилия да разреши спора. На Съвместния комитет се предоставя цялата подходяща информация за задълбочено проучване на ситуацията с оглед намирането на приемливо решение. За тази цел, от Съвместния комитет се изисква да проучи всички възможности за поддържане на доброто функциониране на настоящото споразумение.



Член 55

Ревизиране на Споразумението

1. Ако една от договарящите страни желае разпоредбите на настоящото споразумение да бъдат ревизирани, тя нотифицира за това Съвместния комитет. При спазване на параграфи 2 и 3, изменената версия на настоящото споразумение влиза в сила при приключване на съответните вътрешни процедури.
2. Приложения 1, 3, 4 и 7 могат да бъдат изменяни с решение на Съвместния комитет в съответствие с член 51, параграф 1, така че да се отчете развитието на законодателството на Общността в тази област.
3. Приложения 5, 6, 8 и 9 могат да бъдат изменяни с решение на Съвместния комитет в съответствие с член 51, параграф 1.

Член 56

Приложения

Приложения от 1 до 10 съставляват неразделна част от настоящото споразумение.

Член 57

Териториален обхват

Настоящото споразумение се прилага, от една страна, на териториите, в които се прилага Договорът за създаването на Европейската общност и при условията, определени в посочения Договор и, от друга страна, на територията на Швейцария.

Член 58

Заклучителни разпоредби

1. Настоящото споразумение се ратифицира или одобрява от договарящите страни в съответствие със собствените им процедури. То влиза в сила на първия ден от втория месец, следващ окончателното нотифициране относно депозирането на инструментите за ратификация или одобрение на всички седем споразумения, както следва:

- Споразумение за железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници,
- Споразумение за свободното движение на хора,
- Споразумение за въздушния превоз,
- Споразумение за търговията със селскостопански продукти,
- Споразумение относно взаимното признаване във връзка с оценката на съответствието,
- Споразумение относно някои аспекти на обществените поръчки,
- Споразумение относно научното и технологичното сътрудничество.

▼B

2. Настоящото споразумение се сключва за първоначален период от седем години. То се подновява за неопределен срок, освен ако Общността или Швейцария не нотифицират другата страна за противното преди изтичането на първоначалния период. Когато се направи такава нотификация, се прилага параграф 4.

3. Общността или Швейцария могат да прекратят настоящото споразумение чрез нотифициране на решението си на другата договаряща страна. Когато се направи такава нотификация, се прилага параграф 4.

4. Седемте споразумения, упоменати в параграф 1, престават да бъдат приложими шест месеца след получаването на нотификацията за неподновяване по параграф 2, или за прекратяване по параграф 3.

Hecho en Luxemburgo, el veintiuno de junio de mil novecientos noventa y nueve, en doble ejemplar en lenguas alemana, danesa, española, finesa, francesa, griega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa y sueca, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

Udfærdiget i Luxembourg, den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems, i to eksemplarer på dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, spanischer und schwedischer Sprache, wobei jeder dieser Wortlaute gleichermaßen verbindlich ist.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι μία Ιουνίου χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα, εις διπλοῦν στην αγγλική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, ισπανική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, σουηδική, και φινλανδική γλώσσα, κάθε κείμενο από τα οποία είναι αυθεντικό.

Done at Luxembourg on the twenty-first day of June in the year one thousand and ninety-nine, and drawn up in duplicate in the Danish, Dutch, English, Finnish, French, German, Greek, Italian, Portuguese, Spanish and Swedish languages, each text being equally authentic.

Fait à Luxembourg, le vingt-et-un juin mil neuf cent quatre-vingt dix-neuf, en double exemplaire en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, chacun de ces textes faisant également foi.

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove, in duplice copia, in lingua danese, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola, svedese e tedesca, ciascun testo facente ugualmente fede.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenennegentig, in twee exemplaren in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Italiaanse, de Nederlandse, de Portugese, de Spaanse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Feito em Luxemburgo, em vinte e um de Junho de mil novecentos e noventa e nove, em duplo exemplar nas línguas alemã, dinamarquesa, espanhola, finlandesa, francesa, grega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa e sueca, fazendo fé qualquer dos textos.

Tehty Luxemburgissa kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän kahdena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalilain, ranskan, ruotsin, saksan, suomen ja tanskan kielellä, ja kaikki teksti ovat yhtä todistusvoimaiset.

Utfärdat i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundranittionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

▼B

Por la Comunidad Europea
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Voor de Europese Gemeenschap
 Pela Comunidade Europeia
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar




Por la Confederación Suiza
 For Det Schweiziske Edsforbund
 Für der Schweizerischen Eidgenossenschaft
 Για την Ελβετική Συνομοσπονδία
 For the Swiss Confederation
 Pour la Confédération suisse
 Per la Confederazione svizzera
 Voor de Zwitserse Bondsstaat
 Pela Confederação Suíça
 Sveitsin valaliiton puolesta
 På Schweiziska Edsförbundets vägnar






СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

- | | |
|----------------|--|
| Приложение 1: | член 5, параграф 2, член 6, член 7, параграф 1, член 24, параграф 1, член 25, параграф 5 и член 27, параграф 2: приложими разпоредби |
| Приложение 2: | член 8, параграф 5: правила за прилагане на таксите, предвидени в член 8 |
| Приложение 3: | член 9, параграф 1: модел на разрешително за международен автомобилен превоз на стоки |
| Приложение 4: | член 9, параграф 3: списък на видовете превоз, които да бъдат освободени от всякакъв лицензионен или разрешителен режим за превози |
| Приложение 5: | членове 12 и 13: списък на съществуващите права по действащите двустранни споразумения |
| Приложение 6: | член 15, параграф 2: освобождаване от ограничението на теглото и от забраната за шофиране през нощта и в неделя |
| Приложение 7: | членове 17, 18 и 21: международен превоз на пътници с автомобили, пътуващи по определен маршрут, и с автобуси |
| Приложение 8: | членове 19 и 20: списък на съществуващите права по действащите двустранни споразумения |
| Приложение 9: | член 36: качествени параметри за железопътни и комбинирани транспортни услуги |
| Приложение 10: | член 40, параграф 1: правила за прилагане на таксите, предвидени в член 40 |

▼ M9

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРИЛОЖИМИ РАЗПОРЕДБИ

Съгласно член 52, параграф 6 от настоящото споразумение Швейцария прилага правни разпоредби, съответстващи на посочените по-долу разпоредби:

Съответни разпоредби от правото на Европейския съюз

РАЗДЕЛ 1 – ДОСТЪП ДО ПРОФЕСИЯТА

- Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (кодифицирана версия) (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82).
- Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51), последно изменен с Регламент (ЕС) № 517/2013 на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ L 158, 10.6.2013 г., стр. 1);
- Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72), последно изменен с Регламент (ЕС) № 517/2013 на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ L 158, 10.6.2013 г., стр. 1).

За целите на настоящото споразумение:

- а) Съюзът и Конфедерация Швейцария освобождават от задължението да притежават атестация за водач всички граждани на Конфедерация Швейцария, на държава — членка на Европейския съюз, и на държава — членка на Европейското икономическо пространство;
- б) Конфедерация Швейцария може да освобождава гражданите на държави, различни от посочените в буква а) по-горе, от задължението да притежават атестация за водач само след консултация с Европейския съюз и с неговото съгласие;
- в) разпоредбите на глава III от Регламент (ЕО) № 1072/2009 (свързани с каботаж) не се прилагат.
- Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88), последно изменен с Регламент (ЕС) № 517/2013 на Съвета от 13 май 2013 г. (ОВ L 158, 10.6.2013 г., стр. 1);
- За целите на настоящото споразумение разпоредбите на глава V от Регламент (ЕО) № 1073/2009 (свързани с каботаж) не се прилагат.
- Решение 2009/992/ЕС на Комисията от 17 декември 2009 г. относно минималните изисквания по отношение на данните, които трябва да се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози (ОВ L 339, 22.12.2009 г., стр. 36).
- Регламент (ЕС) № 1213/2010 на Комисията от 16 декември 2010 г. за установяване на общи правила относно свързването на националните електронни регистри на пътнотранспортни предприятия (ОВ L 335, 18.12.2010 г., стр. 21).
- Регламент (ЕС) № 361/2014 на Комисията от 9 април 2014 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно документите за международен превоз на пътници, извършван с автобус, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2121/98 на Комисията (ОВ L 107, 10.4.2014 г., стр. 39).

▼ M9

- Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 74, 19.3.2016 г., стр. 8).

РАЗДЕЛ 2 – СОЦИАЛНИ НОРМИ

- Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).
- Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).
- Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).
- Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35), последно изменена с Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 г. (ОВ L 74, 19.3.2016 г., стр. 8).
- Регламент (ЕС) № 581/2010 на Комисията от 1 юли 2010 г. относно максималните периоди за изтегляне на съответните данни от превозни средства и от карти на водача (ОВ L 168, 2.7.2010 г., стр. 16).
- Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/68 на Комисията от 21 януари 2016 г. относно общите процедури и спецификации, необходими за взаимното свързване на електронните регистри на картите на водачи (ОВ L 15, 22.1.2016 г., стр. 51), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1503 на Комисията от 25 август 2017 г. (ОВ L 221, 26.8.2017 г., стр. 10).
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/502 на Комисията от 28 февруари 2018 г. (ОВ L 85, 28.3.2018 г., стр. 1).
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/548 на Комисията от 23 март 2017 г. за създаване на стандартен формуляр за писменото заявление за сваляне или счупване на пломба на тахограф (ОВ L 79, 24.3.2017 г., стр. 1).

▼ M9

- Решение за изпълнение (ЕС) 2017/1013 на Комисията от 30 март 2017 г. за изготвяне на стандартния отчетен формуляр, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 153, 16.6.2017 г., стр. 28).

РАЗДЕЛ 3 — ТЕХНИЧЕСКИ НОРМИ

Моторни превозни средства

- Директива 70/157/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно допустимото ниво на шума и изпускателната уредба на моторни превозни средства (ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 16), последно изменена с Директива 2007/34/ЕО на Комисията от 14 юни 2007 г. (ОВ L 155, 15.6.2007 г., стр. 49).
- Директива 88/77/ЕИО на Съвета от 3 декември 1987 г. за сближаването на законодателствата на държавите членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от дизелови двигатели, използвани в превозните средства, и емисиите на газообразни замърсители от бензинови двигатели, зареждани с природен газ или втечнен нефтен газ, използвани в превозните средства (ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33), последно изменена с Директива 2001/27/ЕО на Комисията от 10 април 2001 г. (ОВ L 107, 18.4.2001 г., стр. 10).
- Директива 91/671/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки във връзка със задължителното използване на обезопасителни колани в моторните превозни средства под 3,5 тона (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 26), последно изменена с Директива за изпълнение 2014/37/ЕС на Комисията от 27 февруари 2014 г. (ОВ L 59, 28.2.2014 г., стр. 32).
- Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27), изменена с Директива 2002/85/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. (ОВ L 327, 4.12.2002 г., стр. 8).
- Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59), изменена с Директива 2002/7/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 февруари 2002 г. (ОВ L 67, 9.3.2002 г., стр. 47).
- Регламент (ЕО) № 2411/98 на Съвета от 3 ноември 1998 г. относно признаването във вътрешния трафик на Общността на отличителния знак на държавата членка, в която са регистрирани моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 299, 10.11.1998 г., стр. 1).
- Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства (ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1), последно изменена с Директива 2010/47/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. (ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 33).
- Директива 2005/55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 септември 2005 г. за сближаване на законодателствата на държавите членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от дизелови двигатели, използвани в превозните средства, и емисиите на газообразни замърсители от бензинови двигатели, зареждани с гориво от природен газ или втечнен нефтен газ, използвани в превозните средства (ОВ L 275, 20.10.2005 г., стр. 1), последно изменена с Директива 2008/74/ЕО на Комисията от 18 юли 2008 г. (ОВ L 192, 19.7.2008 г., стр. 51).

▼ M9

- Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕС) № 133/2014 на Комисията от 31 януари 2014 г. (ОВ L 47, 18.2.2014 г., стр. 1).
- Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕС) 2016/1004 на Комисията от 22 юни 2016 г. (ОВ L 165, 23.6.2016 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕС) № 627/2014 на Комисията от 12 юни 2014 г. (ОВ L 174, 13.6.2014 г., стр. 28).
- Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).
- Регламент (ЕС) № 540/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. относно нивото на шума от моторни превозни средства и заменяемите шумозаглушителни уредби, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на Директива 70/157/ЕИО (ОВ L 158, 27.5.2014 г., стр. 131), изменен с делегиран регламент (ЕС) 2017/1576 на Комисията от 26 юни 2017 г. (ОВ L 239, 19.9.2017 г., стр. 3).

Превоз на опасни товари

- Директива 95/50/ЕО на Съвета от 6 октомври 1995 г. относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари (ОВ L 249, 17.10.1995 г., стр. 35), последно изменена с Директива 2008/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. (ОВ L 162, 21.6.2008 г., стр. 11).
- Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13), последно изменена с Директива (ЕС) 2018/1846 на Комисията от 23 ноември 2018 г. (ОВ L 299, 26.11.2018 г., стр. 58).

За целите на настоящото споразумение в Швейцария се прилагат следните дерогации от Директива 2008/68/ЕО:

1. Автомобилен транспорт

Дерогации за Швейцария съгласно член 6, параграф 2, буква а) от Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари

RO - а - CH - 1

Предмет: превоз на дизелово гориво и мазут за отопление с номер UN 1202 в цистерни-контейнери за строителството.

▼ M9

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точки 1.1.3.6 и 6.8.

Съдържание на приложението към Директивата: изключения относно количествата, превозвани от транспортна единица, разпоредби относно изработката на цистерните.

Съдържание на националното законодателство: за цистерните-контейнери за строителството, които не са изработени съгласно точка 6.8, а съгласно националното законодателство, които имат вместимост, по-малка или равна на 1 210 l, и се използват за превоз на мазут за отопление или на дизелово гориво с номер UN 1202, могат да се ползват изключенията в точка 1.1.3.6 от ADR.

Първоначално позоваване на националното законодателство: точка 1.1.3.6.3, буква б) и точка 6.14 от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR; RS 741.621).

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

RO - а - СН - 2

Предмет: освобождаване от изискването за притежание на превозен документ за определени количества опасни товари съгласно точка 1.1.3.6.

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точки 1.1.3.6 и 5.4.1.

Съдържание на приложението към Директивата: изискване за притежание на превозен документ.

Съдържание на националното законодателство: за превоз на непочистени празни опаковки от транспортна категория 4 и пълни или празни газови цилиндри за дихателни апарати, които се използват от службите за спешна помощ или като водолазно оборудване, в количества, които не превишават ограниченията, предвидени в точка 1.1.3.6, не се прилага задължението за притежание на превозен документ, както е посочено в точка 5.4.1.

Първоначално позоваване на националното законодателство: точка 1.1.3.6.3, буква в) от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR; RS 741.621).

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

RO - а - СН - 3

Предмет: превоз на непочистени празни цистерни от дружества, обслужващи складови съоръжения за течности, които са опасни за водите.

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точки 6.5, 6.8, 8.2 и 9.

Съдържание на приложението към Директивата: изработване, оборудване и инспекция на цистерни и превозни средства; обучение на водачите.

Съдържание на националното законодателство: когато дружества, обслужващи складови съоръжения за течности, опасни за водите, използват превозни средства и непочистени празни цистерни/контейнери за съхранение на течности по време на обслужването на неподвижни резервоари, за тях не се прилагат разпоредбите относно изработването, оборудването и инспекцията, нито разпоредбите за етиктирането и маркирането с оранжева табела, предвидени в ADR. За тях се прилагат специални разпоредби за етиктиране и маркиране, а водачът на превозното средство не е задължен да премине обучението, описано в точка 8.2.

Първоначално позоваване на националното законодателство: точка 1.1.3.6.3.10 от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR; RS 741.621).

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

Дерогации за Швейцария съгласно член 6, параграф 2, буква б), подточка i) от Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари.

▼ **M9****RO - bi - CH - 1**

Предмет: превоз на битови отпадъци, съдържащи опасни товари, до инсталации за обезвреждане на отпадъци.

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точки 2, 4.1.10, 5.2 и 5.4.

Съдържание на приложението към Директивата: класификация, комбинирано опаковане, маркиране и етикетирание, документация.

Съдържание на националното законодателство: правилата включват разпоредби, свързани с опростената класификация на битовите отпадъци, съдържащи опасни товари (битови отпадъци), от признат от компетентния орган експерт, както и с използването на подходящи резервоари и с обучението на водачите. Битовите отпадъци, които не могат да бъдат класифицирани от експерта, може да бъдат превозени до център за преработване на отпадъци в малки количества, идентифицирани по опаковката и транспортната единица.

Първоначално позоваване на националното законодателство: точка 1.1.3.7 от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR; RS 741.621).

Забележки: тези правила може да се прилагат единствено за превоз на битови отпадъци, съдържащи опасни товари, между обществени площадки за преработване на отпадъци и инсталации за обезвреждане на отпадъци.

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

RO - bi - CH - 2

Предмет: обратен превоз на фойерверки

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точки 2.1.2, 5.4.

Съдържание на приложението към Директивата: класификация и документация.

Съдържание на националното законодателство: с оглед улесняване на обратния превоз на фойерверки с номера UN 0335, 0336 и 0337 от търговците на дребно до доставчиците се предвижда освобождаване от изискването в превозния документ да се посочват нетната маса и класификацията на продукта.

Първоначално позоваване на националното законодателство: точка 1.1.3.8 от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR; RS 741.621).

Забележки: за продуктите, предназначени за продажба на дребно, на практика не е възможно да се извърши подробна проверка на точното съдържание на всеки непродаден артикул във всяка опаковка.

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

RO - bi - CH - 3

Предмет: удостоверение за обучение по ADR за пътувания с цел превоз на повредени превозни средства, пътувания за извършване на ремонт, пътувания за проверка на автоцистерна/цистерна, както и пътувания с автоцистерни, които се извършват от експерти, отговарящи за проверката на съответното превозно средство.

Позоваване на приложение I, раздел I.1 от посочената директива: точка 8.2.1.

Съдържание на приложението към Директивата: Съдържание на приложението към Директивата:

Съдържание на националното законодателство: Съдържание на националното законодателство: не се изисква обучение, нито удостоверение по ADR за пътувания с цел превоз на повредени превозни средства или пробно кормуване, свързани с извършване на ремонт, пътувания в автоцистерни за проверка на автоцистерната/цистерната, както и пътувания на експерти, отговарящи за проверката на автоцистерни.

▼ **M9**

Първоначално позоваване на националното законодателство: указания на Федералния департамент по околна среда, транспорт, енергетика и съобщения (DETEC) от 30 септември 2008 г. относно автомобилния превоз на опасни товари.

Забележки: в някои случаи превозни средства, които са повредени или се ремонтират, както и автоцистерни, които се подготвят за технически преглед или се проверяват по време на инспекцията, все още съдържат опасни товари.

Разпоредбите в точки 1.3 и 8.2.3 остават приложими.

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

2. Железопътен транспорт

Дерогации за Швейцария съгласно член 6, параграф 2, буква а) от Директива 2008/68/ЕО от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари

RA - а - СН - 1

Предмет: превоз на дизелово гориво и мазут за отопление с номер UN 1202 в цистерни-контейнери за строителството.

Позоваване на приложение II, раздел II.1 от посочената директива: точка 6.8.

Съдържание на приложението към Директивата: разпоредби относно изработката на цистерните.

Съдържание на националното законодателство: разрешава се използването на цистерни-контейнери, които не са изработени съгласно посоченото в точка 6.8, а съгласно националното законодателство, които имат вместимост, по-малка или равна на 1 210 l, и се използват за превоз на мазут за отопление или на дизелово гориво с номер UN 1202.

Първоначално позоваване на националното законодателство: приложение към Наредбата на Федералния департамент по околна среда, транспорт, енергетика и съобщения (DETEC) от 3 декември 1996 г. относно железопътния превоз и превоза по въжана линия на опасни товари (RSD, RS 742.401.6) и глава 6.14 от допълнение 1 към Наредбата за автомобилния превоз на опасни товари от 29 ноември 2002 г. (SDR, RS 741.621).

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

RA - а - СН - 2

Предмет: превозен документ.

Позоваване на приложение II, раздел II.1 от посочената директива: точка 5.4.1.1.1.

Съдържание на приложението към Директивата: обща информация, изисквана в превозния документ.

Съдържание на националното законодателство: може да се използва събирателно понятие в превозния документ, ако списък с изискваната информация съгласно посоченото по-горе придружава съответния превозен документ.

Първоначално позоваване на националното законодателство: приложение към Наредбата на Федералния департамент по околна среда, транспорт, енергетика и съобщения (DETEC) от 3 декември 1996 г. относно железопътния превоз и превоза по въжана линия на опасни товари (RSD, RS 742.401.6).

Срокът на действие изтича на: 1 януари 2023 г.

- Директива 2010/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 юни 2010 г. относно транспортируемото оборудване под налягане и за отмяна на директиви 76/767/ЕИО, 84/525/ЕИО, 84/526/ЕИО, 84/527/ЕИО и 1999/36/ЕО на Съвета (ОВ L 165, 30.6.2010 г., стр. 1).

РАЗДЕЛ 4 – ПРАВА НА ДОСТЪП И ТРАНЗИТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25).

▼ M9

- Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70).
- Директива 95/19/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на инфраструктурата (ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 75).
- Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44), последно изменена с Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 г. (ОВ L 201, 10.7.2014 г., стр. 9).
- Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51), последно изменена с Директива (ЕС) 2016/882 на Комисията от 1 юни 2016 г. (ОВ L 146, 3.6.2016 г., стр. 22).
- Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 153, 14.6.2007 г., стр. 9), изменен с Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. (ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22).
- Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30), изменено с Решение 2011/107/ЕС на Комисията от 10 февруари 2011 г. (ОВ L 43, 17.2.2011 г., стр. 33).
- Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1), последно изменена с Директива 2014/38/ЕС на Комисията от 10 март 2014 г. (ОВ L 70, 11.3.2014 г., стр. 20).
- Решение 2009/965/ЕО на Комисията от 30 ноември 2009 г. относно приемането на референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 341, 22.12.2009 г., стр. 1), изменено с Решение за изпълнение (ЕС) 2015/2299 на Комисията от 17 ноември 2015 г. (ОВ L 324, 10.12.2015 г., стр. 15).
- Регламент (ЕС) № 36/2010 на Комисията от 3 декември 2009 г. относно образци на Общността за свидетелства за управление на локомотив, допълнителни удостоверения, заверени копия на допълнителните удостоверения и формуляри за заявления за свидетелства за управление на локомотив съобразно с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 13, 19.1.2010 г., стр. 1).
- Решение 2010/713/ЕС на Комисията от 9 ноември 2010 г. относно модули за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за проверката на ЕО, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1).
- Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт (ОВ L 326, 10.12.2010 г., стр. 11).

▼ M9

- Регламент (ЕС) № 1169/2010 на Комисията от 10 декември 2010 г. общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешително за железопътна безопасност (ОВ L 327, 11.12.2010 г., стр. 13).
- Регламент (ЕС) № 201/2011 от 1 март 2011 г. относно образца на декларация за съответствие на разрешен тип железопътно возило (ОВ L 57, 2.3.2011 г., стр. 8).
- Решение 2011/275/ЕС на Комисията от 26 април 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 126, 14.5.2011 г., стр. 53), изменено с Решение 2012/464/ЕС на Комисията от 23 юли 2012 г. (ОВ L 217, 14.8.2012 г., стр. 20).
- Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22).
- Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11), последно изменен с Регламент (ЕС) 2019/775 на Комисията от 16 май 2019 г. (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 103).
- Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32).
- Решение 2011/765/ЕС на Комисията от 22 ноември 2011 г. относно критериите за признаване на центрове за обучение, участващи в обучението на машинисти, относно критериите за признаване на изпитващи и критериите за организиране на изпити в съответствие с Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 314, 29.11.2011 г., стр. 36).
- Решение 2012/88/ЕС на Комисията от 25 януари 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската железопътна система (ОВ L 51, 23.2.2012 г., стр. 1), последно изменено с Решение (ЕС) 2015/14 на Комисията от 5 януари 2015 г. (ОВ L 3, 7.1.2015 г., стр. 44).
- Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1), изменено с Решение 2013/710/ЕС на Комисията от 2 декември 2013 г. (ОВ L 323, 4.12.2013 г., стр. 35).

В Швейцария се прилагат следните национални правила, посочени в член 6 от Решение № 2/2019 на Съвместния комитет:

- CH-TSI OPE-001: Процес на експлоатация на железопътната система: записване на устни съобщения (ETF-GI) *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Решение 2012/757/ЕС, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI OPE-002: Процес на експлоатация на железопътната система: метод за комуникация *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Решение 2012/757/ЕС, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI OPE-003: Процес на експлоатация на железопътната система: език „оперативен“ *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Решение 2012/757/ЕС, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI OPE-004: Процес на експлоатация на железопътната система: спешно повикване *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Решение 2012/757/ЕС, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*

▼ M9

- Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката (ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 8).
 - Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО (ОВ L 104, 12.4.2013 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕС) 2015/924 на Комисията от 8 юни 2015 г. (ОВ L 150, 17.6.2015 г., стр. 10).
 - Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 8), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1136 на Комисията от 13 юли 2015 г. (ОВ L 185, 14.7.2015 г., стр. 6).
 - Решение за изпълнение 2014/880/ЕС на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 489).
 - Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 1), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 г. (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 1).
 - Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 179), изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/868 на Комисията от 13 юни 2018 г. (ОВ L 149, 14.6.2018 г., стр. 16).
 - Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228), последно изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/868 на Комисията от 13 юни 2018 г. (ОВ L 149, 14.6.2018 г., стр. 16).
- В Швейцария се прилагат следните национални правила, посочени в член 6 от Решение № 2/2019 на Съвместния комитет:
- CH-TSI LOC&PAS-001: Широчина на плъзгача на пантографа
 - CH-TSI LOC&PAS-002: Тесни стрелкови улици/удостоверения за управление в участъци със стрелки
 - CH-TSI LOC&PAS-003: Малки радиуси в крива $r < 250$ m
 - CH-TSI LOC&PAS-004: Сила на странично изместване на коловоза
 - CH-TSI LOC&PAS 005: Недостиг на надвишение
 - CH-TSI LOC&PAS-006: Одобряване на превозни средства с махално окачване на коша от серия N
 - CH-TSI LOC&PAS-007: Смазване на реборда
 - CH-TSI LOC&PAS-009: Емисии на отработили газове от превозни средства с ДВГ (*правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.*)
 - CH-TSI LOC&PAS-010: Светлинен предупредителен сигнал отпред на влака: 3 x червено

▼ M9

- CH-TSI LOC&PAS-011: Ограничаване на теглителната сила
- CH-TSI LOC&PAS-012: Проводимост
- CH-TSI LOC&PAS 013: Взаимодействие пантограф/контактна мрежа
- CH-TSI LOC&PAS-014: Съвместимост с оборудването за контрол на свободното състояние на коловоза
- CH-TSI LOC&PAS-017: Профил на свободното пространство
- CH-TSI LOC&PAS-018: Минимален радиус в крива
- CH-TSI LOC&PAS-019: Сигнал „non leading input“ за челното превозно средство *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-020: Сигнал „sleeping input“ при многократна тяга (мотрисен влак) *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-022: Връщане на внезапната спирачка в изходно положение *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-025: Обезопасяване на устройството за прекъсване на бордовото оборудване от системата ETCS *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-026: Забрана на SIGNUM/ZUB върху превозните средства, оборудвани с ERTMS/ETCS базова линия 3
- CH-TSI LOC&PAS-027: Ръчно радиоуправление на маневрите (режим „Маневриране“) *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-028: Профил на свободното пространство, врати
- CH-TSI LOC&PAS-029: Безопасност срещу дерайлиране Y/Q
- CH-TSI LOC&PAS-030: Употреба на спирачни уредби без триене
- CH-TSI LOC&PAS-031: Безопасно изключване на тягата *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-035: Достатъчна ефективност на аварийната спирачка *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- CH-TSI LOC&PAS-037: Работна спирачка ETCS *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) № 1302/2014, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
- Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 394).
- Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421).
- Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 62/2006 (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438), последно изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/778 на Комисията от 16 май 2019 г. (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 356).

▼ M9

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ L 29, 5.2.2015 г., стр. 3).
 - Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга (ОВ L 148, 13.6.2015 г., стр. 17).
 - Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44). само следните разпоредби се прилагат в Швейцария: член 7 (параграфи 1—3), членове 8—10, 12, 15, 17, 21 (без параграф 7), 22—25, 27—42, 44, 45 и 49, както и приложения II, III и IV.
 - Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102—149). само следните разпоредби се прилагат в Швейцария: членове 9, 10 (без параграф 7), 13, 14 и 17, както и приложение III.
 - Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).
- Следните национални правила, посочени в член 6 от Решение № 2/2019 на Съвместния комитет, се прилагат в Швейцария:
- CH-TSI CCS-003: Активиране/деактивиране на предаването на пакет 44 към системите ZUB/SIGNUM
 - CH-TSI CCS-005: Сертификат „Quality of Service“ за предаването на данни GSM-R *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-006: Загубата на сигнал „Non leading permitted“ в режим „Non Leading“ *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-007: Правило за кривите на спиране за ERTMS/ETCS базова линия 2
 - CH-TSI CCS-008: Минимално изпълнение на „Change Requests“ *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-011: Функция „Euroloop“
 - CH-TSI CCS-015: Едновременно управление на два канала за данни GSM-R
 - CH-TSI CCS-016: Употреба на специфични параметри и функции за държавата *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-018: Забрана на нивата STM/NTC за ZUB/SIGNUM
 - CH-TSI CCS-019: Автоматично събиране и изобразяване на данните за влака *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-022: Заден ход в режим „Unfitted“
 - CH-TSI CCS-023: Извеждане на текстови съобщения
 - CH-TSI CCS-024: Данни за влака: NC_TRAIN, M_AXLELOAD, V_MAXTRAIN *(правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.)*
 - CH-TSI CCS-026: Следене в реално време на релсовото оборудване на линиите

▼ M9

- CH-TSI CCS-032: Регистриране на уникалния номер на влака за бордовото оборудване ETCS и радиокабината GSM-R (*правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.*)
- CH-TSI CCS-033: Функции на GSM-R Voice (*правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.*)
- CH-TSI CCS-034: Режим „Non Leading“
- CH-TSI CCS-035: Текст за извеждане върху DMI (*правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.*)
- CH-TSI CCS-038: Съобщение за значително увеличение на доверителния интервал при измерване на изминатото разстояние (*правило, което евентуално не отговаря на разпоредбите от Регламент (ЕС) 2016/919, като правилото трябва да се преразгледа преди 31 декември 2020 г.*)
- CH-CSM-RA-001: Досие за сигурността с оглед на получаване на одобрението ETCS в Швейцария
- CH-CSM-RA-002: Изисквания за скоростите над 200 km/h
- CH-CSM-RA-003: Качество на данните за влака
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 г. за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 90, 6.4.2018 г., стр. 66).
- Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 на Комисията от 16 февруари 2018 г. за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията (ОВ L 129, 25.5.2018 г., стр. 16).
- Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 г. за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията (ОВ L 129, 25.5.2018 г., стр. 26).
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/763 на Комисията от 9 април 2018 г. за определяне на практически разпоредби относно издаването на единни сертификати за безопасност на железопътни предприятия съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията (ОВ L 129, 25.5.2018 г., стр. 49).
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250 на Комисията от 12 февруари 2019 г. относно образците за „ЕО“ декларации и сертификати за съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите на железопътната система, относно образца на декларацията за съответствие с разрешен тип железопътно возило и относно „ЕО“ процедурите за проверка на подсистеми в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 201/2011 на Комисията (ОВ L 42, 13.2.2019 г., стр. 9).
- Препоръка (ЕС) 2019/780 на Комисията от 16 май 2019 г. относно практическите условия за издаване на разрешения за безопасност на управителите на инфраструктура (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., р. 390).

РАЗДЕЛ 5 – ДРУГИ ОБЛАСТИ

- Директива 92/82/ЕИО на Съвета от 19 октомври 1992 г. относно сближаването на процента на акцизния данък върху минералните масла (ОВ L 316, 31.10.1992 г., стр. 19).

▼ **M9**

- Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).
- Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**ПРАВИЛА ЗА ПРИЛОЖЕНИЕ НА ТАКСИТЕ, ПРЕДВИДЕНИ В
ЧЛЕН 8**

1. Швейцарската такса за превозни средства с действително общо тегло при натоварване от не повече от 28 тона, които използват разрешителното по член 8, параграф 2, не надвишава:

- 180 швейцарски франка за транзитно преминаване през Швейцария,
- 70 швейцарски франка за двустранно пътуване отиване- връщане от или до Швейцария.

2. Максималната швейцарска такса за превозни средства, разполагащи с разрешителното по член 8, параграф 3, и които имат действително общо тегло при натоварване повече от 34 тона, но не повече от 40 тона и преминават разстояние 300 км през Алпите, е 252 швейцарски франка за превозно средство, което не съответства на стандартите EURO, 211 швейцарски франка за превозно средство, което съответства на стандарта EURO I, и 178 швейцарски франка за превозно средство, съответстващо на стандарт EURO II. Таксата се прилага в съответствие с разпоредбите на член 40.

3. Максималната швейцарска такса за превозни средства, разполагащи с разрешителното по член 8, параграф 4, които имат действително общо тегло при натоварване повече от 34 тона, но не повече от 40 тона и преминават разстояние от 300 км през Алпите, е 300 швейцарски франка за превозно средство, което не съответства на стандартите EURO, 240 швейцарски франка за превозно средство, което съответства на стандарта EURO I, и 210 швейцарски франка за превозно средство, което съответства на стандарт EURO II. Таксата се прилага в съответствие с разпоредбите на член 40.

▼ M5

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

а)

(целулозна хартия със светлосин цвят 290 от палитрата Pantone или възможно най-близо до този цвят, формат DIN A4, 100 g/m² или повече)

(Първа страница на лиценза)

(Текст на официалния(те) или на един от официалните езици на държавата членка, която издава лиценза)

Отличителен знак на държавата членка ⁽¹⁾, която издава лиценза

Наименование на компетентния орган или структура

ЛИЦЕНЗ № ...

или

ЗАВЕРЕНО КОПИЕ № ...

за международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение

Настоящият лиценз дава право на ⁽²⁾

да извършва международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение по всеки маршрут, за пътувания или част от пътувания, които се извършват за чужда сметка или срещу възнаграждение на територията на Общността, така както е предвидено в Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари и в съответствие с общите условия на настоящия лиценз.

Забележки:

Настоящият лиценз е валиден от до

Издаден в, наг.

..... ⁽³⁾

⁽¹⁾ Отличителните знаци на държавите членки са: (B) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешка република, (DK) Дания, (D) Германия, (EST) Естония, (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (HR) Хърватия, (I) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Унгария, (MT) Малта, (NL) Нидерландия, (A) Австрия, (PL) Полша, (P) Португалия, (RO) Румъния, (SLO) Словения, (SK) Словакия, (FIN) Финландия, (S) Швеция, (UK) Обединено кралство.

⁽²⁾ Име или наименование на дружеството и пълен адрес на превозвача.

⁽³⁾ Подпис и печат на компетентния орган или структура, издаващ(а) лиценза.

▼ M5

б)

(Втора страница на лиценза)

(Текст на официалния(те) или на един от официалните езици на държавата членка, която издава лиценза)

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Настоящият лиценз се издава по силата на Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Той дава право на притежателя да участва в международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение по всеки маршрут за пътувания или части от пътувания, които се извършват на територията на Общността, и когато е целесъобразно, при спазване на посочените по-долу условия:

- чиито отправен и краен пункт се намират в две различни държави членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави,
- с тръгване от държава членка и местоназначение трета държава и обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави,
- между държави, които не са членки, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави членки,

и за празни курсове, направени във връзка с такъв превоз.

При превоз от държава членка до трета държава и обратно настоящият лиценз е валиден за частта от пътуването в рамките на територията на Общността. Той е валиден в държавата членка, където е извършено натоварването или разтоварването, само след като бъде сключено необходимото споразумение между Общността и съответната трета държава в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Лицензът се издава лично на притежателя и не може да бъде прехвърлян.

Той може да бъде отнеман от компетентния орган на държавата членка, която го е издала, в случай, че притежателят:

- не е спазил всички условия за използване на лиценза,
- е представил невярна информация във връзка с необходимите за издаване или удължаване на срока на лиценза данни.

Оригиналът на лиценза се съхранява от предприятието превозвач.

Заверено копие на лиценза се съхранява в превозното средство⁽¹⁾. При състави от превозни средства то трябва да придружава моторното превозно средство. То покрива състава от превозни средства, дори ако ремаркетът или полуремаркетът няма регистрация или разрешително за ползване на пътищата на името на притежателя на лиценза или има регистрация или разрешително за ползване на пътищата в друга държава.

Лицензът се представя при поискване от оправомощен инспектор.

Притежателят на лиценза е длъжен да спазва на територията на всяка държава членка действащите в тази държава закони, подзаконови и административни разпоредби, и по-специално в областта на транспорта и движението.

⁽¹⁾ „Превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държава членка, или състав от превозни средства, от които най-малко моторното превозно средство е регистрирано в държава членка, и които се използват изключително за автомобилен превоз на товари.

▼ M5

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРЕВОЗИ И ПРАЗНИ КУРСОВЕ, ИЗВЪРШЕНИ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРЕВОЗИ, КОИТО СА ОСВОБОДЕНИ ОТ ВСЯКАКВИ ЛИЦЕНЗИОННИ РЕЖИМИ И РАЗРЕШИТЕЛНИ ЗА ПРЕВОЗ

1. Превоз на поща като универсална услуга.
2. Превоз на повредени и аварирали превозни средства.
3. Превоз на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона.
4. Превоз на товари с моторни превозни средства, при условие че са изпълнени следните условия:
 - а) превозваните товари са собственост на предприятието или са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени и ремонтирани от предприятието;
 - б) целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието поради негови собствени изисквания;
 - в) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;
 - г) превозните средства, превозващи товарите, са собственост на предприятието или са закупени от него на изплащане, или са наети, при условие че в последния случай те отговарят на условията на Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.

Тази разпоредба не се прилага за използването на заменящо превозно средство по време на кратка авария на нормално използваното превозно средство;

 - д) превозът трябва да има само спомагателен характер спрямо основните дейности на предприятието.
5. Превоз на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия.

⁽¹⁾ Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82).



ПРИЛОЖЕНИЕ 5

СПИСЪК НА РАЗПОРЕДБИТЕ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ДВУСТРАННИТЕ СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ, СКЛЮЧЕНИ ОТ ШВЕЙЦАРИЯ С РАЗЛИЧНИТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА ОБЩНОСТТА ОТНОСНО ПРЕВОЗА НА СТОКИ В ТРИЪГЪЛЕН ТРАФИК

Страна	Подписано споразумение (дата)	Влизане в сила	Условия
Германия	17.12.1953	1.2.1954	Член 7: По силата на националното законодателство, триъгълният трафик в точния смисъл на думата е разрешен; друг така наречен триъгълен трафик е забранен.
Австрия	22.10.1958	4.4.1959	Член 8: На превозвачите, които имат право да извършват превоз на стоки е разрешено да превозват, в превозни средства, регистрирани в една от договарящите страни: а) стоки, предназначени за или идващи от една от страните. Триъгълният трафик в точния смисъл на думата е разрешен; друг така наречен триъгълен трафик е забранен.
Белгия	25.2.1975	24.7.1975	Член 4, параграф 1), буква б): Триъгълен трафик в точния смисъл на думата е разрешен; друг така наречен триъгълен трафик е забранен.
Дания	27.8.1981	25.3.1982	Член 4, параграф 2: Превоз от трета страна до другата договаряща страна или от другата договаряща страна до трета страна подлежи на разрешително, издадено за всеки конкретен случай от другата договаряща страна.
Испания	23.1.1963	21.8.1963	Протокол от 29 октомври 1971: Триъгълният трафик в точния смисъл на думата е разрешен; друг така наречен триъгълен трафик е забранен.
Финландия	16.1.1980	28.5.1981	Член 6, параграф 2 и протокол от заседанията на Съвместния комитет Швейцария-Финландия от 23 и 24 май 1989 г., точка 2.2: триъгълен трафик в точния смисъл на думата и друг така наречен триъгълен трафик е разрешен, под условие за разрешително.
Франция	20.11.1951	1.4.1952	Съгласно националното законодателство: Швейцарски превозвачи: всички видове триъгълен трафик, забранени във Франция. Френски превозвачи: всички видове триъгълен трафик, разрешени в Швейцария.
Гърция	8.8.1970	6.9.1971	Член 3 и протокол на заседанието на Съвместния комитет Швейцария-Гърция на 11 до 13 декември 1972 г.: всички видове триъгълен трафик са разрешени (със специални разрешителни за квоти).
Италия	-	-	Протокол от заседанието на Съвместния комитет Швейцария-Италия на 14 юни 1993 г.: Швейцарски превозвачи: разрешителни за квоти за триъгълен трафик в точния смисъл на думата; друг така наречен триъгълен трафик е забранен. Италиански превозвачи: триъгълен трафик в точния смисъл на думата разрешен без разрешително; разрешителни за квоти за друг в точния смисъл на думата триъгълен трафик.



Страна	Подписано споразумение (дата)	Влизане в сила	Условия
Ирландия	-	-	Съгласно националното законодателство: Швейцарски превозвачи: всички видове тригълен трафик са забранени освен когато е издадено разрешително от ирландските власти. Ирландски превозвачи: всички видове тригълен трафик са разрешени при връзка с Швейцария.
Люксембург	17.5.1972	1.6.1972	Споразумението се прилага за превоза на пътници. Не са договорени никакви мерки по отношение на превоза на стоки. Тригълният трафик е разрешен съгласно националното законодателство. (Приложение на принципа за реципрочност). Всички видове тригълен трафик са разрешени.
Нидерландия	20.5.1952	15.6.1952	Споразумението е валидно за превоза на пътници. Не са договорени никакви мерки по отношение на превоза на стоки. Тригълният трафик е разрешен съгласно националното законодателство. (Приложение на принципа за реципрочност). Всички видове тригълен трафик са разрешени.
Португалия	28.6.1973	1.1.1974	Всички видове тригълен трафик са либерализирани по решение, взето от Съвместния комитет Швейцария-Португалия на 6 юни 1996 г.
Обединено кралство	20.12.1974	21.11.1975	Член 3(б) Тригълният трафик в точния смисъл на думата е разрешен; друг така наречен тригълен трафик е забранен.
Швеция	12.12.1973	22.4.1974	Член 4, параграфи 1 и 2: Тригълният трафик е разрешен със специални разрешителни за квоти.

Тригълен трафик в точния смисъл на думата: когато превозното средство, следвайки нормалния маршрут, преминава транзитно през страната, в която е регистрирано, например, когато превозно средство, регистрирано в Швейцария пренася стоки от Германия до Италия през Швейцария.

Друг така наречен тригълен трафик: когато транспортното средство не преминава транзитно през страната, в която е регистрирано, например, когато едно превозно средство, регистрирано в Швейцария пренася стоки от Германия за Италия през Австрия.



ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯТА НА ТЕГЛОТО И ОТ ЗАБРАНАТА ЗА ШОФИРАНЕ ПРЕЗ НОЩТА И В НЕДЕЛЯ

I. Освобождение от ограничението на теглото през периода, завършващ на 31 декември 2004 г.

За пътувания, които започват в чужбина с местоназначение в областта на швейцарската граница ⁽¹⁾, (и обратното), се разрешават изключения без такса за стоките до общо 40 тона и за 40-футови контейнери по ISO за комбиниран транспорт до общо 44 тона. По причини, свързани с конструкцията на пътя, някои митнически постове прилагат по-ниски граници.

II. Други освобождавания от ограниченията на теглото

За пътувания, които започват в чужбина с местоназначение извън областта на швейцарската граница ⁽¹⁾, (и обратното), и за транзитно преминаване през Швейцария, също може да бъде разрешено действително общо тегло при натоварване, което да е по-голямо от максимално позволеното тегло в Швейцария, за видове превоз, които не са споменати в член 8:

- а) за превоз на стоки, които са неделими, в случаите когато изискванията не могат да бъдат спазени, въпреки използването на подходящо превозно средство;
- б) за трансфери или за използването на специални превозни средства, по-специално работещи превозни средства, които поради целта, за която се използват, не са съвместими с разпоредбите относно теглото;
- в) при спешни случаи, за превоз на аварирани или счупени превозни средства;
- г) за превоз на продукти за кетъринг на самолетите;
- д) за автомобилните преходи в началните и крайни етапи на комбинирания транспорт, обикновено в радиус в рамките на 30 км от терминала.

III. Освобождение от забраната за шофиране през нощта и в неделя

Предвиждат се следните освобождавания от забраната за шофиране през нощта и в неделя:

а) *без специално разрешение*

- пътувания, осъществявани, за да се предостави аварийна помощ в случаи на бедствия,
- пътувания, осъществявани, за да се предостави аварийна помощ в случай на Происшествия, по-специално такива в обществен транспорт и въздушния трафик;

б) *със специално разрешение*

За превоза на стоки, които, поради тяхното естество, оправдават нощното пътуване, и поради важни причини - пътуването в неделите:

- развалящи се селскостопански продукти (като ягоди, малини, плодове и зеленчуци, растения (включително рязани цветя) или прясно изцедени плодови сокове) през цялата година,
- прасета и пилета за клане,

⁽¹⁾ Граничната зона на Швейцария е определена в Приложение 4 към протокола на петата среща на Съвместния комитет, създаден по Споразумението от 1992 г., състояла се в Брюксел на 2 април 1998 г. Обикновено това е зона в радиус от 10 км от митническия пост.

▼B

- прясно мляко и развалящи се млечни продукти,
- цирково оборудване, музикални инструменти, принадлежащи на оркестър, театрални декори, и т.н.,
- ежедневници, в които има редакторски елемент, и пощенски пратки, превозвани съгласно законна задължение за извършване на услуга.

За да се улеснят процедурите за издаване на разрешение, разрешителни, валидни до 12 месеца за какъвто и да е брой пътувания могат да бъдат издавани, при условие че всички пътувания са от еднакво естество.

▼ M5

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ С ТУРИСТИЧЕСКИ
АВТОБУСИ И АВТОБУСИ***Член 1***Определения**

За целите на настоящото споразумение се прилагат следните определения:

1. Редовни услуги

1.1. Редовни услуги са услугите, които осигуряват превоз на пътници на определени интервали по определени маршрути, като пътниците се вземат и свалят на предварително определени спирки. Редовните услуги са достъпни за всички, като, когато е необходимо, подлежат на задължителна резервация.

Редовният характер на услугата не се влияе от промени в условията за експлоатация на услугата.

1.2. Услуги, без значение от кого са организирани, които осигуряват превоза на определени категории пътници при изключването на други пътници, доколкото такива услуги се осъществяват при условията, определени в точка 1.1, се считат за редовни услуги. Такива услуги се наричат „специализирани редовни услуги“.

Специализираните редовни услуги включват по-специално:

- а) превоза на работници между дома и работното им място;
- б) превоза до и от образователни институции за ученици и студенти;

Фактът, че специализираната услуга може да се променя в зависимост от нуждите на потребителите, не се отразява върху определянето ѝ като редовна услуга.

1.3. Организирането на паралелни или временни услуги, обслужващи същата група клиенти като съществуващи редовни услуги, необслужването на някои спирки и обслужването на допълнителни спирки от съществуващи редовни услуги, е подчинено на същите правила като съществуващите редовни услуги.

2. Случайни услуги

2.1. Случайните услуги са услуги, които не отговарят на определението за редовни услуги, включително специализирани редовни услуги, и които се характеризират по-специално с това, че превозват групи пътници, събрани по инициатива на потребителя или на самия превозвач.

За организирането на паралелни или временни услуги, сравними със съществуващите редовни услуги, и обслужващи същата група от обществото като последните, се изисква разрешително в съответствие с процедурата, установена в раздел I.

2.2. Услугите, упоменати в настоящата точка 2, не престават да бъдат случайни услуги само защото се предоставят на определени интервали.

2.3. Случайните услуги могат да се предоставят от група превозвачи, действащи от името на същия потребител.

Наименованията на такива превозвачи и, когато е уместно, пунктовете за връзка по маршрута се съобщават на компетентните органи на заинтересованите държави членки на Европейския съюз и Швейцария в съответствие с процедурите, които се определят от Съвместния комитет.

3. Превоз за собствена сметка

Транспортни операции за собствена сметка са операции, които се извършват с нетърговска или с нестопанска цел от физическо или юридическо лице, при условие че:

— транспортната дейност е само спомагателна дейност за това физическо или юридическо лице,

▼ M5

— използваните превозни средства са собственост на това физическо или юридическо лице или са получени от това лице на изплащане, или са предмет на дългосрочен договор за лизинг, и се управляват от член на персонала на това физическо или юридическо лице или от самото физическо лице, или от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение.

Раздел I

РЕДОВНИ УСЛУГИ, ЗА КОИТО СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО

Член 2

Вид разрешително

1. Разрешителните се издават на името на превозвача; те не могат да бъдат прехвърляни от него на трети лица. Въпреки това превозвачът, получил разрешителното, със съгласието на органа по член 3, параграф 1 от настоящото приложение, може да извършва услугата чрез подизпълнител. В този случай наименованието на предприятието подизпълнител и ролята му като такъв се посочват в разрешителното. Подизпълнителят трябва да отговаря на условията, определени в член 17 от Споразумението.

В случая на сдружение на предприятия за експлоатация на редовна услуга разрешителното се издава за всички предприятия. То се дава на предприятието, което управлява операцията, а на другите се предоставят копия. В разрешителното се посочват наименованията на всички оператори.

2. Максималният срок на валидност на разрешителното е пет години.

3. В разрешителното се посочва:

- а) видът на услугата;
- б) маршрутът на услугата, по-специално мястото на отпътуване и мястото на пристигане;
- в) срокът на валидност на разрешителното;
- г) спирките и разписанието.

4. Разрешителното трябва да съответства на образца, установен в Регламент (ЕС) № 361/2014 на Комисията ⁽¹⁾.

5. Разрешителното дава право на притежателя(ите) му да извършва(т) редовни услуги на териториите на договарящите страни.

6. Операторът на редовна услуга може да използва допълнителни превозни средства за справяне с временни и изключителни ситуации.

В този случай превозвачът трябва да гарантира, че в превозното средство са на разположение следните документи:

— копие от разрешителното за редовна услуга;

— копие от договора между оператора на редовната услуга и дружеството, доставящо допълнителните превозни средства, или еквивалентен документ,

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 361/2014 на Комисията от 9 април 2014 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно документите за международен превоз на пътници, извършван с автобус, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2121/98 на Комисията (ОВ L 107, 10.4.2014 г., стр. 39).

▼ M5

— заверено копие на лиценз на Общността, в случай на превозвачи от Общността, или на сходния швейцарски лиценз в случая на швейцарски превозвачи, издаден на оператора, осигуряващ допълнителните превозни средства за услугата.

Член 3

Подаване на заявления за издаване на разрешителни

1. Подаването на заявления за разрешителни от страна на оператори от Европейския съюз се извършва в съответствие с разпоредбите на член 7 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, а подаването на заявления за разрешителни от страна на швейцарски оператори се извършва в съответствие с разпоредбите на глава 3 от Наредбата от 4 ноември 2009 г. относно превоза на пътници (OTV) ⁽²⁾. За услугите, освободени от разрешителни в Швейцария, но за които се изисква разрешително в Европейския съюз, швейцарските оператори, които кандидатстват за разрешително, подават заявленията си пред компетентните швейцарски органи, ако мястото на отпътуване на такава услуга е в Швейцария.

2. Заявленията трябва да съответстват на образца, установен в Регламент (ЕС) № 361/2014.

3. Заявителите представят всякакви допълнителни сведения, които сметнат за необходими или които са им поискани от издаващия орган, и по-специално графика за шофиране, позволяващ да се контролира спазването на правилата по отношение на периодите на шофиране на превозното средство и на почивка, както и копие от лиценз на Общността за международния автомобилен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение на пътници за превозвачите от Европейския съюз или сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, издаден на оператора на редовната услуга.

Член 4

Процедура за получаване на разрешително

1. Разрешителните се издават със съгласието на компетентните органи на договарящите страни, на чиито територии се вземат или свалят пътниците. Издаващият орган изпраща своите преценки на тези органи — както и на компетентните органи на държавите — членки на Европейския съюз, чиито територии се пресичат, без да се вземат или свалят пътници — заедно с копие от заявлението и копия от всички други подходящи документи.

2. Компетентните органи на Швейцария и на държавите членки на Европейския съюз, чието съгласие е било поискано, нотифицират издаващия орган за решението си в срок от два месеца. Този срок започва да тече от датата на получаване на заявлението за разрешително, фигурираща в потвърждението за получаване. Ако в рамките на този срок издаващият орган не е получил отговор, се счита, че консултираните органи са дали своето съгласие, и издаващият орган издава разрешителното. Ако решението, получено от страна на компетентните органи на договарящите страни, чието съгласие е било поискано, е отрицателно, в него се посочват мотивите.

3. При спазване на разпоредбите на параграфи 7 и 8, издаващият орган взема решение в срок от четири месеца от датата, на която превозвачът е подал заявлението.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

⁽²⁾ RS/SR/745.11.

▼ M5

4. Разрешителното се предоставя, освен в случаите, когато:
 - а) заявителят не е способен да предоставя услугата, която е обект на заявлението, с оборудването, с което пряко разполага;
 - б) в миналото кандидатът не е спазил националното или международното законодателство в областта на автомобилния превоз, и по-специално условията и изискванията, отнасящи се до разрешителните за международни услуги за автомобилен превоз на пътници, или е извършил сериозни нарушения на законодателството относно автомобилния транспорт, и по-специално правилата, приложими за превозни средства и периоди на шофиране и почивка на водачите;
 - в) в случай на заявление за подновяване на разрешително, не са били удовлетворени условията за издаване на разрешително;
 - г) компетентният орган на договаряща страна реши въз основа на подробен анализ, че съответната услуга ще засегне сериозно жизнеспособността на сходна услуга, обхваната от един или повече договори за обществена услуга съгласно общностното законодателство, по пряко засегнатите участъци. В тези случаи компетентният орган, на недискриминираща основа установява критерии, за да се определи дали услугата, за която е подадено заявление, би засегнала сериозно жизнеспособността на посочената по-горе сходна услуга, и съобщава тези критерии на Съвместния комитет при поискване от негова страна;
 - д) компетентният орган на договаряща страна реши въз основа на подробен анализ, че основното предназначение на услугата не е превозът на пътници между спирките, разположени в договарящите страни.

В случай че дадена съществуваща международна услуга с туристически автобуси и автобуси засяга сериозно по пряко засегнатите участъци жизнеспособността на сходна услуга, обхваната от един или повече договори за обществена услуга съгласно правото на някоя от договарящите страни, вследствие на извънредни обстоятелства, които не е било възможно да бъдат предвидени в момента на издаване на разрешителното, компетентният орган на договарящата страна може, със съгласието на Съвместния комитет, да суспендира или да отнеме разрешителното за предоставяне на международната услуга с автобуси и туристически автобуси, след като даде шест-месечно предизвестие на превозвача.

Фактът, че даден превозвач предлага по-ниски цени от тези, предлагани от други автомобилни превозвачи, или че въпросната връзка вече се обслужва от други автомобилни превозвачи, не може сам по себе си да бъде оправдание за отказ на заявлението.

5. Издаващият орган може да отхвърля заявления само на основания, които съответстват на настоящото споразумение.
6. Ако процедурата за постигане на съгласието, посочено в параграф 1, не доведе до положителен резултат, може да бъде сезиран Съвместният комитет.
7. Съвместният комитет взема решение във възможно най-кратък срок, като решението влиза в сила в срок от тридесет дни след нотифицирането на решението на Швейцария и на засегнатите държави — членки на Европейския съюз.
8. След приключване на процедурата по настоящия член издаващият орган информира за това всички органи, упоменати в параграф 1, и когато е уместно, им изпраща копие от разрешителното.

Член 5

Издаване и подновяване на разрешителни

1. След приключване на процедурата по член 4 от настоящото приложение издаващият орган издава разрешителното или официално отхвърля заявлението.

▼ **M5**

2. Решението за отказ по заявлението трябва да бъде мотивирано. Договарящите страни гарантират възможността за превозвачите да защитят правата си, ако заявлението им бъде отхвърлено.

3. Член 4 от настоящото приложение се прилага *mutatis mutandis* за заявления за подновяване на разрешителни или за промяна на условията, при които услугите, за които се изисква разрешително, трябва да бъдат осъществявани.

В случай на незначителна промяна на условията за експлоатация, по-специално коригиране на тарифи или разписания, е достатъчно издаващият орган трябва да предостави въпросната информация на компетентните органи на другата договаряща страна.

*Член 6***Изтичане на срока на действие на разрешителното**

Процедурата, която трябва да се следва по отношение на изтичането на срока на действие на разрешителното, е в съответствие с разпоредбите на член 10 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 и член 46 от Наредбата относно превоза на пътници (OTV).

*Член 7***Задължения на превозвачите**

1. Освен в случай на непреодолима сила, до изтичането на действието на разрешителното операторът на дадена редовна услуга е длъжен да предприеме всички мерки, за да осигури транспортна услуга, която отговаря на необходимите норми за непрекъснатост, редовност и капацитет, както и на другите условия, определени от компетентния орган в съответствие с член 2, параграф 3 от настоящото приложение.

2. Превозвачът публикува маршрута на услугата, спирките, разписанието, тарифата и условията за експлоатация по такъв начин, че информацията да е леснодостъпна за всички потребители.

3. Швейцария и съответните държави членки на Европейския съюз могат, по взаимно съгласие и със съгласието на притежателя на разрешителното, да правят промени в условията за експлоатация на дадена редовна услуга.

Раздел II

СЛУЧАЕН ПРЕВОЗ И ДРУГИ УСЛУГИ, ОСВОБОДЕНИ ОТ РАЗРЕШИТЕЛНИ*Член 8***Контролен документ**

1. Услугите, посочени в член 18, параграф 1 от Споразумението, се осъществяват с контролен документ (пътен лист).

2. Превозвач, който осъществява случаен превоз, трябва да попълва пътен лист преди всяко пътуване.

3. Кочанът с пътни листове се предоставя от компетентните органи на Швейцария или на държавата — членка на Европейския съюз, в която е установен превозвачът, или от структури, които са определени от тези органи.

▼ **M5**

4. Образецът на контролния документ и начинът, по който той се използва, са определени в Регламент (ЕС) № 361/2014.
5. В случая на услуга по член 18, параграф 2 от Споразумението, за контролен документ служи договорът или негово заверено копие.

*Член 9***Удостоверение**

Удостоверението по член 18, параграф 6 от Споразумението се издава от компетентните органи на Швейцария или на държавата — членка на Европейския съюз, в която е регистрирано превозното средство.

То трябва да съответства на образца, установен в Регламент (ЕС) № 361/2014.

Раздел III

ПРОВЕРКИ И САНКЦИИ*Член 10***Билети за превоз**

1. Превозвачите, експлоатиращи редовна услуга, с изключение на специализираните редовни услуги, издават индивидуални или групови билети за превоз, в които са посочени:
 - мястото на отпътуване и мястото на пристигане, и когато е уместно, обратното пътуване,
 - срока на валидност на билета,
 - цената на билета.
2. Билетът за превоз по параграф 1 се показва при поискване на всеки упълномощен инспектор.

*Член 11***Проверки на пътя и в предприятията**

1. В случай на превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение в превозното средство трябва да се намира и да бъде представен при поискване на упълномощения проверяващ служител заверено копие на лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, както и — в зависимост от характера на услугата — разрешителното (или негово заверено копие) или пътният лист.

В случая на транспортни операции за собствена сметка, удостоверението (или негово заверено копие) трябва да се намира в превозното средство и да се представя при поискване на всеки упълномощен проверяващ служител.

2. Превозвачите, които експлоатират туристически автобуси и автобуси за извършването на международен превоз на пътници, допускат всички проверки, които имат за цел да гарантират, че операциите се извършват правилно, по-специално по отношение на периодите на шофиране и почивка.

*Член 12***Взаимопомощ и санкции**

1. Компетентните органи на договарящите страни си помагат взаимно, за да се осигурят прилагането и контролът на разпоредбите, предвидени в настоящото приложение. Те обменят информация чрез националните звена за контакт, създадени съгласно член 18 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

▼ M5

2. Компетентните органи на договарящата страна, в която превозвачът е установен, отнемат лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, ако притежателят му:

- а) вече не отговаря на условията на член 17, параграф 1 от Споразумението, или
- б) е предоставил неточна информация относно данните, необходими за издаване на лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи.

3. Издаващият орган отнема разрешителното, ако притежателят му повече не отговаря на условията за издаване на това разрешително по силата на настоящото споразумение, и по-специално, ако компетентните органи на договарящата страна, в която е установен превозвачът, поискат това. Издаващият орган веднага информира за това компетентните органи на другата договаряща страна.

4. В случай на сериозно нарушение на нормативната уредба, свързана с транспорта и пътната безопасност, и по-специално на нормите, приложими към превозните средства, времето на шофиране и почивка на водачите и извършването без разрешително на паралелни или временни услуги, посочени в член 1, точка 2.1, компетентните органи на договарящата страна, в която е установен превозвачът, извършил нарушението, могат да пристъпят към отнемане на лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, или към временни и/или частични отнемания на заверени копия на лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или на сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи.

Тези санкции се определят в зависимост от тежестта на нарушението, извършено от притежателя на лиценза на Общността за превозвачи от Европейския съюз или на сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, и в зависимост от общия брой заверени копия на лиценза, с които притежателят разполага за международните транспортни операции.

Във възможно най-кратък срок и най-късно в срок от шест седмици след вземане на окончателно решение по въпроса компетентните органи на договарящата страна на установяването съобщават на компетентните органи на договарящата страна, на чиято територия са констатирани нарушенията, дали са наложени санкциите, предвидени по-горе. Ако не са наложени такива санкции, компетентните органи на договарящата страна на установяването посочват основанията за това.

5. Когато на компетентните органи на една от договарящите страни стане известно тежко нарушение на настоящото приложение или на законодателството в областта на автомобилния транспорт, което е извършено от превозвач, установен извън тази договарящата страна, договарящата страна, на чиято територия е констатирано нарушението, във възможно най-кратък срок и най-късно в срок от шест седмици след вземането на окончателно решение по въпроса предава на компетентните органи на договарящата страна, в която е установен превозвачът, следната информация:

- а) описание на нарушението, както и датата и часа на извършването му;
- б) категорията, вида и тежестта на нарушението; и
- в) санкциите, които са наложени, и санкциите, които са изпълнени.

Компетентните органи на приемащата договаряща страна могат да поискат от компетентните органи на договарящата страна на установяването да наложат административни санкции в съответствие с параграф 4.

6. Договарящите страни гарантират, че превозвачите имат правото да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

▼ **M5***Член 13***Вписвания в националните електронни регистри**

Договарящите страни гарантират, че тежките нарушения на законодателството в областта на автомобилния транспорт, извършени от превозвачи, установени на тяхна територия, които са довели до налагане на санкция от компетентните органи на държава членка на Европейския съюз или на Швейцария, както до временното или постоянното отнемане на лиценза на Общността за превозвачите от Европейския съюз или на сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, или на завереното копие на лиценза на Общността или на сходния швейцарски лиценз, се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози. Вписванията в регистъра, които се отнасят до временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността за превозвачи от Европейския съюз или на сходния швейцарски лиценз за швейцарските превозвачи, се съхраняват в базата данни най-малко в продължение на две години, считано от датата на изтичане на срока на отнемане в случая на временно отнемане или от датата на отнемане в случая на постоянно отнемане.



ПРИЛОЖЕНИЕ 8

СПИСЪК НА РАЗПОРЕДБИТЕ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ДВУСТРАННИТЕ СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ, СКЛЮЧЕНИ ОТ ШВЕЙЦАРИЯ С РАЗЛИЧНИ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА ОБЩНОСТТА, ВЪВ ВРЪЗКА С ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА РАЗРЕШИТЕЛНИ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ В ТРИБЪГЛЕН ТРАФИК

Страна	Подписано споразумение (дата)	Влизане в сила	Условия
Германия	17.12.1953 г.	1.2.1954 г.	Членове 4 и 5: — в съответствие с националното законодателство — при спазване на принципа за реципрочност
Австрия	22.10.1958 г.	4.4.1959 г.	Член 6: — в съответствие с националното законодателство — при спазване на принципа за реципрочност
Белгия	25.2.1975 г.	24.7.1975 г.	Член 3: — в съответствие с националното законодателство
Дания	27.8.1981 г.	25.3.1982 г.	Членове 3 и 5: — в съответствие с националното законодателство
Испания	23.1.1963 г.	21.8.1963 г.	Членове 2 и 3: — изрично упълномощаване на другата договаряща страна — по взаимно съгласие (реципрочност)
Финландия	16.1.1980 г.	28.5.1981 г.	Член 3: — в съответствие с националното законодателство
Франция	20.11.1951 г.	1.4.1952 г.	Глава II: — по взаимно съгласие — при спазване на принципа за реципрочност
Гърция	8.8.1970 г.	6.9.1971 г.	Член 2: — по взаимно съгласие (реципрочност)
Италия	-	-	В съответствие с националното законодателство (няма двустранно споразумение)
Ирландия	-	-	В съответствие с националното законодателство (няма двустранно споразумение)
Люксембург	17.5.1972 г.	1.6.1972 г.	Член 3: В съответствие с националното законодателство
Нидерландия	20.5.1952 г.	15.6.1952 г.	Параграф 2, алинея 2 В съответствие с националното законодателство
Португалия	28.6.1973 г.	1.1.1974 г.	Протокол към Споразумението, раздели 5 и 6 — взаимно споразумение — реципрочност
Обединено кралство	20.12.1974 г.	21.11.1975 г.	В съответствие с националното законодателство (споразумението се отнася само до превоза на стоки)
Швеция	12.12.1973 г.	22.4.1974 г.	Член 3: В съответствие с националното законодателство



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

**КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ И КОМБИНИРАНИТЕ
ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ**

Ако Швейцария желае да предприеме защитните мерки, посочени в член 46 от Споразумението, се прилагат следните условия.

1. Средната цена на железопътния или комбиниран транспорт през Швейцария не трябва да бъде по-висока от разходите за превозно средство с 40 тона максимално разрешено тегло, пропътуващо разстояние от 300 км през Алпите. По-специално, средната цена, начислявана за придружен комбиниран транспорт („пътуваща автомагистрала“) не трябва да превишава разходите за железопътен превоз (пътни такси и променливи разходи).
2. Швейцария е предприела стъпки за повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт и железопътния превоз на стоки през нейната територия.
3. Параметрите, използвани при оценяване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт и на железопътния превоз на стоки включват най-малкото следното:
 - степента, до която графициите и скоростта отговарят на потребностите на потребителите,
 - степента, до която доставчиците на услугата гарантират и поемат отговорност за нейното качество,
 - степента, до която швейцарските оператори спазват своите ангажменти за качество на услугата или, ако те не успеят да направят това, степента, до която потребителите са компенсирани,
 - условията на резервации.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 10***ПРАВИЛА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ТАКСИТЕ, ПРЕДВИДЕНИ В
ЧЛЕН 40**

При спазване на разпоредбите на член 40, параграф 3, буква б) и, параграф 5, таксите, предвидени в член 40 се прилагат както следва:

- а) в случай на транспортни операции в Швейцария, таксите се увеличават или намаляват пропорционално на степента, до която действителното разстояние, пропътувано в Швейцария е по-голямо от или по-малко от 300 км;
- б) таксите са пропорционални на категорията на теглото на превозното средство.



ЗАКЛЮЧИТЕЛЕН АКТ

Упълномощените представители

на ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

и

на КОНФЕДЕРАЦИЯ ШВЕЙЦАРИЯ

на срещата си на двадесет и първи юни през хиляда деветстотин деветдесет и девета година в Люксембург за подписване на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилен превоз на стоки и пътници, приеха съвместните декларации, упоменати по-долу, приложени към настоящия заключителен акт:

— Съвместна декларация относно член 38, параграф 6;

— Съвместна декларация относно по-нататъшни допълнителни преговори.

Те също взеха предвид следните декларации, приложени към настоящия заключителен акт:

— Декларация относно участието на Швейцария в комитети,

— Декларация на Швейцария относно използването на тарифни квоти (40 t),

— Декларация на Европейската общност относно използването на тарифни квоти (40 t),

— Декларация на Швейцария относно член 40, параграф 4,

— Декларация на Швейцария относно улесняването на митническите процедури (член 43, параграф 1).

Hecho en Luxemburgo, el ventiuno de junio de mil novecientos noventa y nueve.

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι μία Ιουνίου χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα.

Done at Luxembourg on the twenty-first day of June in the year one thousand nine hundred and ninety-nine.

Fait à Luxembourg, le vingt-et-un juin mil neuf cent quatre-vingt dix-neuf.

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenenneentig.

Feito em Luxemburgo, em vinte e um de Junho de mil novecentos e noventa e nove.

Tehty Luxemburgissa kahdentenäkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän.

Som skedde i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundra nittonio.

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia

Euroopan yhteisön puolesta

▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



Por la Confederación Suiza

For Det Schweiziske Edsforbund

Für der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία

For the Swiss Confederation

Pour la Confédération suisse

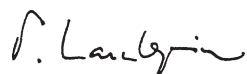
Per la Confederazione svizzera

Voor de Zwitserse Bondsstaat

Pela Confederação Suíça

Sveitsin valaliiton puolesta

På Schweiziska Edsförbundets vägnar





СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ

относно член 38, параграф 6

Договарящите страни декларират, че разпоредбите на член 38, параграф 6 не накърняват прилагането, в рамките на швейцарската федерална система, на инструментите, попадащи в рамките на Федералната система за финансово изравняване.



СЪВМЕСТНА ДЕКЛАРАЦИЯ

относно по-нататъшни допълнителни преговори

Европейската общност и Конфедерация Швейцария декларират намерението си да провеждат преговори за сключване на споразумения в области от общ интерес, като актуализирането на Протокол 2 към Споразумението за свободна търговия от 1972 г., и участието на Швейцария в някои програми на Общността за обучението, младежта, медиите, статистиката и околната среда. Подготвителната работа за тези преговори започва непосредствено след приключването на провеждането на настоящите двустранни преговори.



ДЕКЛАРАЦИЯ

относно участието на Швейцария в комитети

Съветът дава съгласието си представители на Швейцария да могат, доколкото темите ги засягат, да участват в срещите на следните комитети и експертни работни групи като наблюдатели:

- Комитети на научноизследователски програми, включително Комитета за научни и технически изследвания (CREST),
- Административна комисия за социално осигуряване на работници мигранти,
- Координираща група относно взаимното признаване на дипломи за висше образование,
- Консултативни комитети относно въздушните маршрути и прилагането на правилата за конкуренция в областта на въздушния транспорт.

Представителите на Швейцария не присъстват при провеждане на гласуването в комитетите.

В случаите, когато други комитети работят в области, обхванати от споразуменията, в които Швейцария е приела или законодателството на Общността, или равностойни мерки, Комисията се консултира с швейцарски експерти по метода, определен в член 100 от Споразумението за ЕИП.

**ДЕКЛАРАЦИЯ НА ШВЕЙЦАРИЯ****относно използването на тарифни квоти (40 t)**

Швейцария декларира, че не повече от 50 % от квотите, предвидени в член 8 от Споразумението за швейцарски превозни средства, чиято действителна обща товароносимост не превишава 40 t, ще бъдат използвани за внос, износ и транзитен превоз.



ДЕКЛАРАЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

относно използването на тарифни квоти (40 t)

Общността декларира, че в съответствие с настоящите оценки очаква, че приблизително 50 % от нейните квоти, предвидени в член 8, ще бъдат използвани за двустранни транспортни операции.

**ДЕКЛАРАЦИЯ НА ШВЕЙЦАРИЯ****относно член 40, параграф 4**

Швейцария декларира във връзка с прилагането на таксите, упоменати в член 40, параграф 4 от Споразумението, че ще определи приложимите такси до отварянето на първия основен тунел, или най-късно до 1 януари 2008 г., в зависимост от това кое от двете е по-рано, на размер по-нисък от максималната сума, разрешена от горепосочената разпоредба. Въз основа на този график, Швейцария възнамерява да определи нивото през 2005 г., 2006 г. и 2007 г. средно на 292,50 CHF и максимум на 350 CHF.



ДЕКЛАРАЦИЯ НА ШВЕЙЦАРИЯ

относно улесняване на митническите процедури (член 43, параграф 1)

С цел улесняване на митническото освобождаване при пресичане на сухопътните граници между Европейския съюз и Швейцария, Швейцария се съгласява със следните мерки, които ще бъдат приети приоритетно през 1999 г., в Смесения комитет, създаден съгласно Споразумението от 1992 г.:

- да гарантира, в сътрудничество с митническите служби на нейните съседи, че работното време на службите на главните пропускателни пунктове са достатъчни, за да се позволи на тежкотоварните превозни средства да започнат пътуването си през Швейцария веднага щом приключи нощната забрана или да продължат пътуването си, докато започне забраната. Ако е необходимо, за тази цел може да се удържи допълнителна такса, която се включва в допълнителните разходи. Въпреки това тази такса не надвишава CHF 8;
- да достигне, до 1 януари 2000 г., и да поддържа в бъдеще, в сътрудничество с митническите власти на съседните страни, време за митническо освобождаване на тежкотоварни превозни средства от 30 минути за всеки контролно-пропускателен пункт между Швейцария и Европейския съюз (измервано от влизането при първата митническа служба до освобождаването от втората).