

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**

AFTALE

mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej

(EFT L 114 af 30.4.2002, s. 91)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Afgørelse nr. 2/2004 truffet af Landtransportudvalget Fællesskabet/ Schweiz den 22. juni 2004	L 75	60	22.3.2005
► <u>M2</u>	Afgørelse nr. 1/2009 truffet af Landtransportudvalget Fællesskabet/ Schweiz den 16. juni 2009	L 273	15	17.10.2009
► <u>M3</u>	Afgørelse nr. 1/2010 truffet af Landtransportudvalget Fællesskabet/ Schweiz den 22. december 2010	L 19	34	22.1.2011



AFTALE

mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej

DET SCHWEIZISKE FORBUND, i det følgende benævnt »Schweiz«, og

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB, i det følgende benævnt »Fællesskabet«,

i det følgende under ét benævnt »de kontraherende parter«,

SOM ER SIG BEVIDST, at de har en gensidig interesse i at fremme samarbejdet og samhandelen, især ved at indrømme hinanden adgang til deres respektive transportmarkeder, således som det er bestemt i artikel 13 i aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om gods-transport ad landevej og med jernbane af 2. maj 1992, i det følgende benævnt aftalen af 1992,

SOM ØNSKER at udvikle en samordnet transportpolitik for at fremme anvendelsen af mere miljøvenlige gods- og persontransportmidler med henblik på at forene miljøbeskyttelse med effektive transportsystemer, især i Alpeområdet,

SOM ØNSKER at sikre en sund konkurrence mellem transportformerne, og som finder, at de forskellige transportformer skal dække de omkostninger, som de giver anledning til,

SOM ER SIG BEVIDST, at det er nødvendigt at sikre sammenhængen mellem den schweiziske transportpolitik og Fællesskabets almindelige transportpolitiske principper, særlig i forbindelse med gennemførelsen af samordnede love og forskrifter,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

AFSNIT I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Almindelige principper og mål

1. Målet med denne aftale mellem Fællesskabet og Schweiz er dels at liberalisere de kontraherende parters adgang til hinandens marked for godstransport og personbefordring ad landevej og med jernbane, således at der sikres en mere effektiv afvikling af trafikken ad de ruter, som teknisk, geografisk og økonomisk egner sig bedst til samtlige de transportformer, der er omfattet af aftalen, og dels at fastlægge retningslinjerne for en samordnet transportpolitik.

2. Aftalens bestemmelser og disses anvendelse bygger på principperne om gensidighed og frit valg af transportform.

3. De kontraherende parter forpligter sig til ikke at træffe diskriminerende foranstaltninger inden for rammerne af denne aftale.

▼B*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. Denne aftale finder anvendelse på bilateral godstransport og personbefordring ad landevej mellem de kontraherende parter, transittrafik gennem de kontraherende parters områder med forbehold af aftalen af 1992, jf. dog artikel 7, stk. 3, trekantstransport (gods og personer) ad landevej samt »grand cabotage« (udenrigskystfart) for Schweiz.
2. Denne aftale finder anvendelse på international godstransport og personbefordring med jernbane samt på international kombineret transport. Aftalen gælder ikke jernbanetransportvirksomheder, hvis aktiviteter er begrænset til transport i byer og forstæder eller regional transport.
3. Denne aftale finder anvendelse på transport udført af vej- eller jernbanetransportvirksomheder, der har hjemsted hos en af de kontraherende parter.

*Artikel 3***Definitioner****1. Landevejstransport**

I denne aftale forstås ved:

- *erhverv med godstransport ad landevej*: den aktivitet, der udøves af enhver virksomhed, som for fremmed regning udfører godstransport med et motorkøretøj eller med et sæt køretøjer
- *erhverv med personbefordring ad landevej*: den aktivitet, der udøves af enhver virksomhed, som for fremmed regning udfører international personbefordring med bus
- *virksomhed*: enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har en sådan status
- *køretøj*: et motorkøretøj, som er indregistreret hos en kontraherende part, eller et sæt køretøjer, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret hos en kontraherende part, og som udelukkende er beregnet til godstransport, eller et motorkøretøj, som ved sin indretning og sit udstyr er egnet til at befordre mere end 9 personer, føreren indbefattet, og som er bestemt til sådant brug
- *international transport*: kørsel med et køretøj, som kører fra en kontraherende parts område til den anden kontraherende parts område eller til et tredjeland og omvendt, samt tomkørsel ad den omtalte rute; såfremt kørslen påbegyndes eller afsluttes i et tredjeland, skal transporten udføres af et køretøj, der er indregistreret hos den kontraherende part, på hvis område kørslen påbegyndes eller afsluttes

▼B

- *transit*: godstransport eller personbefordring (uden læsning og aflæsning) samt tomkørsel gennem en kontraherende parts område
- »grand cabotage« for Schweiz: godstransport for fremmed regning fra én EF-medlemsstat til en anden foretaget med et i Schweiz indregistreret køretøj, uanset om køretøjet under den pågældende kørsel og efter den sædvanlige ruteplan kører i transit gennem Schweiz eller ej
- *trekantstransport til og fra tredjelande*: godstransport eller personbefordring fra en kontraherende part til et tredjeland og omvendt foretaget med et køretøj, der er indregistreret hos den anden kontraherende part, uanset om køretøjet under den pågældende kørsel og efter den sædvanlige ruteplan kører i transit gennem indregistreringslandet eller ej
- *tilladelse*: tilladelser eller koncessioner, der kræves efter den kontraherende parts lovgivning,

2. Jernbanetransport

I denne aftale forstås ved:

- *jernbanevirksomhed*: en privat eller offentlig virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for jernbanedriften; jernbanedriften kan sikres under anvendelse af materiel, der ikke ejes af den pågældende jernbanevirksomhed, og personale, der ikke er den pågældende jernbanevirksomheds eget personale
- *international sammenslutning*: en sammenslutning af mindst to jernbanevirksomheder, der er etableret i hver sin EF-medlemsstat eller — for den enes vedkommende — i Schweiz, med henblik på at drive international transportvirksomhed mellem Fællesskabet og Schweiz
- *infrastrukturforvalter*: et offentligt organ eller en virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastruktur, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne
- *tilladelse*: en tilladelse udstedt af den kompetente myndighed hos en kontraherende part til en virksomhed, der er anerkendt som jernbanevirksomhed. Karakteren af jernbanevirksomhed kan være begrænset til udførelsen af særlige former for transportydelser
- *tilladelsesudstedende myndighed*: de organer, der af hver kontraherende part har fået til opgave at udstede tilladelser
- *kanal*: den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra ét punkt til et andet på et bestemt tidspunkt
- *tildeling*: et tildelingsorgans allokering af jernbaneinfrastrukturkapacitet

▼B

- *tildelingsorgan*: den myndighed og/eller infrastrukturforvalter, som en af de kontraherende parter har udpeget til at tildele infrastrukturkapacitet
- *transport i byer og forstæder*: transportydelser til opfyldelse af behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne
- *regional transport*: transportydelser til opfyldelse af en regions transportbehov
- *kombineret transport*: godstransport foretaget med landevejskøretøjer eller lasteenheder, som forsendes med jernbane for en del af strækningens vedkommende og ad landevej på de indledende og/eller afsluttende strækninger
- *konkurrencedygtige jernbanepreiser*: jernbanepreiserne anses for konkurrencedygtige, når de gennemsnitlige jernbanepreiser i Schweiz ikke er højere end omkostningerne ved vejtransport som defineret i bilag 9 for tilsvarende strækninger.

*Artikel 4***Forbehold for aftalen af 1992**

Med forbehold af de undtagelser, der er indført ved denne aftale, berøres de kontraherende parters rettigheder og pligter i henhold til aftalen af 1992 ikke af denne aftale.

AFSNIT II

INTERNATIONAL VEJTRANSPORT**A. FÆLLES BESTEMMELSER***Artikel 5***Adgang til erhvervet**

1. Virksomheder, som ønsker at udøve erhverv med landevejstransport skal:
 - a) være hæderlige
 - b) være i besiddelse af passende økonomisk evne
 - c) opfylde betingelsen med hensyn til faglig dygtighed.
2. De nærmere bestemmelser herom findes i bilag 1, afdeling 1.

*Artikel 6***Sociale bestemmelser**

De sociale bestemmelser, der finder anvendelse, er anført i bilag 1, afdeling 2.

▼B*Artikel 7***Tekniske bestemmelser**

1. Schweiz vedtager senest seks måneder efter denne aftales undertegnelse ordninger svarende til den EF-lovgivning om de tekniske vilkår for vejtransport, hvortil der henvises i bilag 1, afdeling 3, jf. dog stk. 2 og 3.

2. Schweiz indrømmes en overgangsperiode på to år fra denne aftales ikrafttræden, inden for hvilken landet skal bringe sin lovgivning vedrørende syn af køretøjer i overensstemmelse med fællesskabsretten.

3. Fra 1. januar 2001 må den faktiske totalvægt i Schweiz for leddelte køretøjer og lastvognstog ikke overstige 34 tons for alle trafikformer.

Fra 1. januar 2005 bringer Schweiz sin lovgivning om den tilladte totalvægt for disse køretøjer i overensstemmelse med de regler, der gælder i Fællesskabet på tidspunktet for aftalens undertegnelse.

4. Indførelsen af de vejafgifter, der er fastlagt i artikel 40, finder sted sideløbende med den gradvise forhøjelse af den i stk. 3 fastsatte vægtgrænse.

5. Hver kontraherende part forpligter sig til ikke at underkaste køretøjer, som er godkendt i den anden kontraherende part, strengere bestemmelser end dem, der gælder på dens eget område.

*Artikel 8***Overgangsordning for køretøjers vægt**

1. Med henblik på den gradvise indførelse af den endelige ordning i henhold til artikel 7, stk. 3, andet afsnit, er godstransport med køretøjer, hvis faktiske totalvægt med last overstiger 28 tons (før den 31.12.2000) eller 34 tons (mellem 1.1.2001 og 31.12.2004), men ikke overstiger 40 tons, fra Fællesskabet til et sted på den anden side af det schweiziske grænseområde som defineret i bilag 6 (og omvendt) eller i transit gennem Schweiz, omfattet af en kontingentordning, som indebærer betaling af en afgift for anvendelsen af infrastrukturen efter de retningslinjer, der er fastsat i stk. 2, 3 og 4. For køretøjer indregistreret i Schweiz kan kontingentordningen ligeledes anvendes for transport inden for schweizisk område.

2. Fællesskabet tildeles et kontingent på 250 000 tilladelser for år 2000. Schweiz får tildelt et kontingent på 250 000 tilladelser for år 2000. Såfremt aftalen ikke træder i kraft den 1. januar 2000, reduceres antallet af tilladelser for år 2000 forholdsmæssigt.

3. Fællesskabet tildeles et kontingent på 300 000 tilladelser for såvel år 2001 som år 2002. Schweiz får tildelt et kontingent på 300 000 tilladelser for såvel år 2001 som år 2002.

4. Fællesskabet tildeles et kontingent på 400 000 tilladelser for såvel år 2003 som år 2004. Schweiz får tildelt et kontingent på 400 000 tilladelser for såvel år 2003 som år 2004.

▼B

5. Anvendelsen af de i stk. 2, 3, og 4 omhandlede tilladelser er for hver schweizisk eller fællesskabstransportkøber betinget af betaling af en afgift for anvendelsen af den schweiziske infrastruktur, som beregnes og opkræves efter de i bilag 2 fastsatte retningslinjer.

6. Fra 1. januar 2005 er køretøjer, som opfylder de tekniske bestemmelser, der er fastsat i artikel 7, stk. 3, andet afsnit, i henhold til artikel 32 fritaget fra enhver ordning med kontingenter eller tilladelser.

B. INTERNATIONAL VEJGODSTRANSPORT*Artikel 9***Godstransport mellem parternes områder**

1. International vejgodstransport for fremmed regning samt tomkørsel mellem de kontraherende parters områder udføres på grundlag af den EF-tilladelse for EF-transportvirksomheder, der er omhandlet i forordning (EØF) nr. 881/92, jf. modellen i bilag 3, og på grundlag af en tilsvarende schweizisk tilladelse for schweiziske transportvirksomheder.

2. For transport omfattet af denne aftale træder de således udstedte tilladelser i stedet for de bilaterale tilladelser, som udveksles mellem EF-medlemsstaterne og Schweiz, og som var nødvendige indtil denne aftales ikrafttrædelse.

3. De i bilag 4 omhandlede transporter er fritaget for enhver ordning med tilladelser.

4. Fremgangsmåderne for udstedelse, anvendelse, fornyelse og inddragelse af tilladelser samt fremgangsmåderne for den gensidige assistance er omfattet af forordning (EØF) nr. 881/92 for så vidt angår fællesskabstransportvirksomhederne og af tilsvarende schweiziske bestemmelser.

*Artikel 10***Godstransport i transit gennem parternes områder**

1. International vejgodstransport for fremmed regning samt tomkørsel i transit gennem de kontraherende parters områder er liberaliseret. Disse transporter udføres på grundlag af de i artikel 9 fastsatte tilladelser.

2. Artikel 9, stk. 2, 3 og 4, finder anvendelse.

*Artikel 11***Transit gennem Østrig**

Et system med økopoint svarende til det, der er fastsat i artikel 11 i protokol nr. 9 til akten vedrørende Østrigs tiltrædelse af Den Europæiske Union, finder anvendelse ved schweiziske transportvirksomheders transitkørsel gennem østrigsk område i protokollens løbetid. Beregningsmetoden og de nærmere regler samt procedurerne for forvaltning af og kontrol med økopointene fastsættes på grundlag af en administrativ ordning, som de kontraherende parter efter fælles overenskomst indfører ved indgåelsen af denne aftale, og som mutatis mutandis svarer til bestemmelserne i ovennævnte protokol nr. 9.

▼B*Artikel 12***»Grand cabotage« for Schweiz**

1. Fra år 2001 er det tilladt at udføre »grand cabotage« for Schweiz på følgende betingelser:

— cabotagekørslen udføres på grundlag af den schweiziske tilladelse, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1

— cabotagekørslen begrænser sig til én transport på hjemvejen efter en godstransport mellem Schweiz og en EF-medlemsstat.

2. Indtil år 2001 kan eksisterende rettigheder i henhold til gældende bilaterale aftaler dog fortsat udøves. Bilag 5 indeholder en liste over disse rettigheder.

3. Fra år 2005 er »grand cabotage« for Schweiz fuldstændig liberaliseret. Transporten udføres på grundlag af den schweiziske tilladelse, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1.

*Artikel 13***Trekantstransport til og fra tredjelande**

1. Ordningen for trekantstransport til og fra tredjelande fastsættes efter fælles overenskomst efter indgåelsen af den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland på den ene side og Schweiz og det pågældende tredjeland på den anden side. Ordningen skal sikre gensidighed i behandlingen af fællesskabstransportkøbere og schweiziske transportkøbere i forbindelse med trekantstransport.

2. Indtil indgåelsen af aftaler mellem Fællesskabet og de pågældende tredjelande berører denne aftale ikke de bestemmelser vedrørende trekantstransport, der er fastsat i de bilaterale aftaler mellem EF-medlemsstaterne og Schweiz om transport til og fra tredjelande. I bilag 5 til denne aftale findes en liste over disse rettigheder.

3. Efter fastsættelsen af ordningen i henhold til stk. 1 indgår Schweiz bilaterale aftaler med disse tredjelande eller tilpasser eksisterende aftaler i fornødent omfang.

*Artikel 14***Transport mellem to punkter på en EF-medlemsstats område eller mellem to punkter på schweizisk område**

Denne aftale giver ikke tilladelse til transport mellem to punkter på en EF-medlemsstats område udført med et i Schweiz indregistreret køretøj eller til transport mellem to punkter på schweizisk område med et i en EF-medlemsstat indregistreret køretøj.

▼B*Artikel 15***Forbud mod nat- og søndagskørsel og undtagelser fra vægtgrænsen**

1. Forbuddet mod natkørsel på schweizisk område gælder alene tidsrummet mellem kl. 22 og kl. 05.
2. Undtagelserne fra vægtgrænsen og fra forbuddet mod nat- og søndagskørsel er anført i bilag 6.
3. Undtagelserne fra forbuddet mod natkørsel indrømmes uden forskelsbehandling og kan opnås ved henvendelse til ét kontor. De opnås mod betaling af et gebyr til dækning af administrationsomkostningerne.

*Artikel 16***Bortfald af visse undtagelser fra vægtgrænsen**

Fra denne aftales ikrafttrædelse finder bestemmelserne i bilag 6, nr. III, punkt 3 og 4 i aftalen af 1992 ikke længere anvendelse.

C. INTERNATIONAL PERSONBEFORDRING MED BUS*Artikel 17***Betingelser, der skal opfyldes af transportvirksomheder**

1. En transportvirksomhed, der udfører personbefordring for fremmed regning, kan udføre denne befordring, som defineret i bilag 7, artikel 1, uden at der må ske forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller hjemsted, hvis virksomheden:

- i den EF-medlemsstat, hvor den har hjemsted, eller i Schweiz har tilladelse til at udføre personbefordring med bus i form af rutekørsel, speciel rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel,
- overholder bestemmelserne om trafiksikkerhed gældende for køretøjer og førere heraf.

2. En transportvirksomhed, der udfører personbefordring for egen regning, kan udføre befordring, som defineret i bilag 7, artikel 1, nr. 3, uden at der må ske forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller hjemsted, hvis virksomheden:

- i den EF-medlemsstat, hvor den har hjemsted, eller i Schweiz har tilladelse til at udføre personbefordring med bus på de betingelser for adgang til markedet, der er fastsat i national lovgivning,
- overholder bestemmelserne om trafiksikkerhed gældende for køretøjer og førere heraf

▼B

3. Enhver transportvirksomhed, som opfylder kriterierne i stk. 1, skal for at udføre international personbefordring med bus være i besiddelse af en EF-tilladelse for EF-transportvirksomheder eller en tilsvarende schweizisk tilladelse for schweiziske transportvirksomheder.

Modellen samt procedurene for udstedelse, anvendelse og fornyelse af tilladelserne er omfattet af forordning (EØF) nr. 684/92 som ændret ved forordning (EF) nr. 11/98 for EF-transportvirksomheder og af tilsvarende schweiziske bestemmelser.

*Artikel 18***Adgang til markedet**

1. Der kræves ingen tilladelse for lejlighedsvis kørsel, som defineret i bilag 7, artikel 1, nr. 2.1.

2. Der kræves ingen tilladelse for speciel rutekørsel, som defineret i bilag 7, artikel 1, nr. 1.2, hvis den specielle rutekørsel på Fællesskabets område er omfattet af en kontrakt mellem den, der har tilrettelagt kørslen, og transportvirksomheden.

3. Der kræves ej heller nogen tilladelse for tomkørsel i forbindelse med den kørsel, der er omhandlet i stk. 1 og 2.

4. Der kræves tilladelse i henhold til bilag 7, artikel 2 ff., for rutekørsel.

5. Der kræves tilladelse i henhold til bilag 7, artikel 2 ff., for speciel rutekørsel, der ikke er omfattet af en kontrakt mellem den, der har tilrettelagt kørslen, og transportvirksomheden.

I Schweiz kræves ingen tilladelse for sådan kørsel.

6. Befordring ad landevej for egen regning, som defineret i bilag 7, artikel 1, nr. 3, kræver ingen tilladelse, men er på Fællesskabets område underkastet en ordning med attester.

*Artikel 19***Trekantstransport til og fra tredjelande**

1. Ordningen for trekantstransport til og fra tredjelande fastsættes efter fælles overenskomst efter indgåelsen af den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland på den ene side og Schweiz og det pågældende tredjeland på den anden side. Ordningen skal sikre gensidighed i behandlingen af fællesskabstransportkøbere og schweiziske transportkøbere i forbindelse med trekantstransport.

2. Indtil indgåelsen af aftaler mellem Fællesskabet og de pågældende tredjelande berører denne aftale ikke de bestemmelser vedrørende den i stk. 1 omhandlede transport, der er fastsat i bilaterale aftaler mellem EF-medlemsstaterne og Schweiz om transport til og fra tredjelande. Bilag 8 til denne aftale indeholder en liste over disse rettigheder.

▼B

3. Efter fastsættelsen af ordningen i henhold til stk. 1 indgår Schweiz bilaterale aftaler med disse tredjelande eller tilpasser eksisterende aftaler i fornødent omfang.

*Artikel 20***Transport mellem to punkter på samme kontraherende parts område**

1. Denne aftale giver ikke tilladelse til befordring mellem to punkter på samme kontraherende parts område udført af transportvirksomheder med hjemsted på den anden kontraherende parts område.

2. Dog kan eksisterende rettigheder i henhold til gældende bilaterale aftaler mellem EF-medlemsstaterne og Schweiz fortsat udøves, forudsat at der ikke sker forskelsbehandling mellem Fællesskabets transportvirksomheder eller konkurrencefordrejning. Bilag 8 til denne aftale indeholder en liste over disse rettigheder.

*Artikel 21***Procedurer**

Procedurene i forbindelse med udstedelse, anvendelse, fornyelse og bortfald af tilladelser samt procedurene vedrørende gensidig assistance er omfattet af bestemmelserne i bilag 7.

*Artikel 22***Overgangsbestemmelse**

Tilladelser til kørsel, som allerede er givet på tidspunktet for denne aftales ikrafttræden, gælder fortsat indtil deres udløb, for så vidt der fortsat kræves tilladelse for den pågældende kørsel.

AFSNIT III

INTERNATIONAL JERNBANETRANSPORT*Artikel 23***Forvaltningsmæssig uafhængighed**

De kontraherende parter forpligter sig til:

- at sikre jernbanevirksomhedernes forvaltningsmæssige uafhængighed, bl.a. ved at give dem en uafhængig status, gøre det muligt for dem at tilpasse deres aktiviteter til markedet og forvalte aktiviteterne under deres ledelsesorganers ansvar
- at adskille forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen fra jernbanevirksomhedernes transportaktiviteter, i det mindste på regnskabsområdet; støtte, der ydes til en af disse to aktiviteter, kan ikke overføres til den anden.

▼B*Artikel 24***Ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen og ret til at benytte denne til transittrafik**

1. Jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger har de adgangs- og/eller transitrettigheder, der er fastsat i den EF-lovgivning, hvortil der henvises i bilag 1, afdeling 4.
2. Jernbanevirksomheder, der er etableret på en kontraherende parts område, har adgang til infrastrukturen på den anden kontraherende parts område med henblik på at udføre kombineret international transport.
3. De jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger, som udøver deres adgangs- og/eller transitrettigheder, indgår de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og -sikkerhed i forbindelse med den internationale transport, der er omhandlet i stk. 1 og 2.

*Artikel 25***Jernbanetilladelser**

1. En tilladelse gældende for den pågældende type jernbaneydelse er en forudsætning for at ansøge om adgang til jernbaneinfrastrukturen eller tilladelse til at udføre transittrafik og således også for tilladelsen til at udføre transport. Tilladelsen giver ikke i sig selv ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen.
2. En jernbanevirksomhed kan ansøge om tilladelse i Schweiz eller i den EF-medlemsstat, hvor den har sit hjemsted. De kontraherende parter udsteder ikke tilladelse og forlænger ikke tilladelsens gyldighed, hvis kravene i denne aftale ikke er opfyldt.
3. Tilladelser udstedes af den specielt udpegede tilladelsesudstedende myndighed til eksisterende og nye virksomheder under de kontraherende parters ansvar.
4. Anerkendelsen af tilladelserne i Fællesskabet eller i Schweiz bygger på gensidighed.
5. For at opnå tilladelse skal visse krav stillet af de kontraherende parter med hensyn til hæderlighed, finansiell kapacitet og faglig kompetence være opfyldt i hele licensens gyldighedsperiode. De gældende bestemmelser på dette område er anført i bilag 1, afdeling 4.
6. En tilladelse er gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder de i ovennævnte lovbestemmelser fastsatte forpligtelser. Den ansvarlige myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering heraf med jævne mellemrum.
7. Procedurene for kontrol, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af en tilladelse er underkastet ovennævnte lovbestemmelser.

▼B*Artikel 26***Tildeling af sikkerhedscertifikat**

1. De kontraherende parter bestemmer, at jernbanevirksomhederne endvidere skal fremlægge et sikkerhedscertifikat, der fastsætter de sikkerhedsmæssige krav, som jernbanevirksomhederne skal opfylde med henblik på at sikre en risikofri kørsel på de berørte strækninger.
2. Jernbanevirksomheden kan ansøge en instans, der er udpeget af den kontraherende part, på hvis område den anvendte infrastruktur befinder sig, om sikkerhedscertifikatet.
3. For at få udstedt sikkerhedscertifikatet skal jernbanevirksomheden overholde schweizisk lovgivning for så vidt angår den del af den kørte strækning, der er beliggende i Schweiz, og fællesskabslovgivningen for så vidt angår den del af den kørte strækning, der er beliggende på Fællesskabets område.

*Artikel 27***Tildeling af kanaler**

1. Hver kontraherende part udpeger det organ, der skal være ansvarligt for kapacitetsfordelingen, enten der er tale om en særlig myndighed eller om infrastrukturforvalteren. Tildelingsorganet, der skal have kendskab til alle disponible kanaler, skal specielt sikre:
 - at jernbaneinfrastrukturkapaciteten fordeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag
 - at fordelingsproceduren muliggør en effektiv og optimal udnyttelse af infrastrukturen, jf. dog stk. 3 og 4.
2. Den jernbanevirksomhed eller internationale sammenslutning som ansøger om tildeling af en eller flere kanaler, henvender sig til tildelingsorganet eller tildelingsorganerne hos den kontraherende part, på hvis område afgangsstedet for den pågældende ydelse er beliggende. Det tildelingsorgan, som ansøgningen indgives til, orienterer straks de øvrige tildelingsorganer, der berøres af ansøgningen. Sidstnævnte træffer en afgørelse senest en måned efter, at de nødvendige oplysninger er modtaget; det enkelte tildelingsorgan kan afslå en ansøgning. Det tildelingsorgan, som ansøgningen er blevet indgivet til, træffer — efter samråd med de øvrige berørte tildelingsorganer — afgørelse om ansøgningen senest to måneder efter, at alle nødvendige oplysninger er indgivet. Procedurerne for behandling af en ansøgning om infrastrukturkapacitet er underkastet bestemmelserne i bilag 1, afdeling 4.
3. Fællesskabet og Schweiz kan træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der ved fordelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet gives fortrinsstilling til følgende jernbaneydelser:
 - a) tjenester, der udføres af hensyn til offentligheden
 - b) tjenester, der helt eller delvis udføres på grundlag af infrastrukturer, der er specielt konstrueret eller tilpasset til disse tjenester (f.eks. højhastighedslinjer eller særlige godslinjer).

▼B

4. Fællesskabet og Schweiz kan, hvis det sker uden forskelsbehandling, pålægge tildelingsorganet ved tildelingen af infrastrukturkapacitet at indrømme særlige rettigheder til jernbanevirksomheder, der leverer visse typer tjenester eller leverer disse i visse regioner, såfremt sådanne rettigheder er en nødvendig forudsætning for at sikre en offentlig trafikbetjening på et rimeligt niveau eller en effektiv anvendelse af infrastrukturkapaciteten eller for at muliggøre finansiering af nye infrastrukturer.
5. De kontraherende parter kan fastsætte, at der ved ansøgninger om adgang til infrastruktur skal stilles depositum eller tilsvarende sikkerhed.
6. Fællesskabet og Schweiz vedtager og offentliggør procedurerne for fordeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. De underretter desuden det ved artikel 51 oprettede blandede udvalg herom.

*Artikel 28***Regnskaber og afgifter**

1. Infrastrukturforvalterens regnskaber skal over en rimelig periode udvise i det mindste balance mellem på den ene side indtægterne fra disse afgifter og eventuelle statstilskud og på den anden side infrastrukturudgifterne.
2. Infrastrukturforvalteren opkræver en afgift for brugen af den jernbaneinfrastruktur, som han forvalter, hos de jernbanevirksomheder eller internationale sammenslutninger, der anvender denne infrastruktur.
3. Infrastrukturafgifterne fastsættes bl.a. efter ydelsens art, tidspunktet for ydelsen, markedssituationen og infrastrukturens art og grad af slitage.
4. Afgifterne betales til infrastrukturforvalteren(-forvalterne).
5. Efter høring af infrastrukturforvalteren fastlægger hver kontraherende part de nærmere bestemmelser for afgiftsfastsættelsen. Der må ikke ske forskelsbehandling ved opkrævningen af afgifter for ydelser af tilsvarende art på samme marked.
6. Infrastrukturforvalteren skal i god tid informere de jernbanevirksomheder eller internationale sammenslutninger, der benytter de pågældende infrastrukturer til de i artikel 24 omhandlede ydelser, om enhver væsentlig ændring af den pågældende infrastrukturens kvalitet eller kapacitet.

*Artikel 29***Klageadgang**

1. Fællesskabet og Schweiz træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de afgørelser, der træffes om fordeling af infrastrukturkapacitet eller om opkrævning af afgifter, kan indbringes for en uafhængig instans. Denne instans træffer afgørelse senest to måneder efter, at alle de nødvendige oplysninger er indgivet.

▼B

2. De kontraherende parter træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de afgørelser, der træffes i henhold til stk. 1 og i henhold til artikel 25, stk. 3, underkastes en retslig prøvelse.

AFSNIT IV

SAMORDNET TRANSPORTPOLITIK

A. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

*Artikel 30***Mål**

1. De kontraherende parter er enige om i fornødent omfang at fastlægge en samordnet politik for godstransport og personbefordring. Formålet med denne politik er at forene hensynet til effektive transportsystemer med hensynet til miljøbeskyttelse og således sikre en bæredygtig mobilitet.

2. De kontraherende parter bestræber sig på at indføre en høj grad af sammenlignelighed mellem transportvilkårene, herunder de skattemæssige vilkår, på deres respektive områder, bl.a. for at undgå omdirigering af trafikken i Alpeområderne eller opnå en bedre fordeling af trafikken i disse områder.

*Artikel 31***Foranstaltninger**

1. For at opnå dette mål træffer de kontraherende parter foranstaltninger til at sikre en sund konkurrence mellem og inden for de forskellige transportformer og fremme anvendelsen af mere miljøvenlige gods- og personbefordringsmidler.

2. Disse foranstaltninger omfatter ud over bestemmelserne i afsnit II og III:

- etablering af jernbaneinfrastrukturer gennem Alperne og indførelse af ydelser i form af jernbanetransport og kombineret transport, der kan konkurrere på pris og kvalitet;
- indførelse af egnede vejtransportafgifter;
- ledsageforanstaltninger.

3. De foranstaltninger, som de kontraherende parter træffer som led i denne aftale, gennemføres gradvis og om muligt på samordnet måde.

*Artikel 32***Principper**

De i artikel 31 omhandlede foranstaltninger skal overholde følgende principper, jf. dog bestemmelserne i artikel 47:

- ingen direkte eller indirekte forskelsbehandling på grundlag af transportvirksomhedens nationalitet, køretøjets indregistreringssted eller transportens oprindelses- og/eller bestemmelsessted,

▼B

- frit valg af transportmiddel,
- ingen ensidige kvantitative restriktioner,
- territorialitet,
- proportionalitet mellem beskatningen og transportomkostningerne, herunder på grundlag af kriterier vedrørende køretøjstype,
- gennemsigtighed,
- sammenlignelighed mellem vilkårene for anvendelse af de forskellige transalpine passager,
- ingen skævvridning af trafikstrømmene i Alpeområderne
- gensidighed.

B. JERNBANETRANSPORT OG KOMBINERET TRANSPORT*Artikel 33***Mål**

1. De kontraherende parter er enige om som mål at sørge for et udbud af jernbaneydelser og kombinerede transportydelser, som har tilstrækkelig kapacitet, og som prismæssigt og kvalitetsmæssigt kan konkurrere med vejtransporten i Alpeområdet under overholdelse af principperne i artikel 32, idet markedskræfternes frie spil skal sikres, bl.a. i forbindelse med åbningen af adgangen til jernbaneinfrastrukturen i henhold til afsnit III. Også jernbanevirksomhedernes uafhængighed skal sikres.
2. Med henblik herpå skal de kontraherende parter:
 - inden for rammerne af deres beføjelser træffe infrastrukturelle og driftsmæssige foranstaltninger i Schweiz og på Fællesskabets område for at sikre de schweiziske ydelsers levedygtighed på længere sigt, sammenhæng med og integration i et jernbanesystem, der dækker store afstande,
 - ligeledes forpligte sig til at fremme sammenkoblingsmulighederne og interoperabiliteten mellem deres jernbanenet og kombinerede transportnet. De kontraherende parter sørger for, at der i fornødent omfang samarbejdes herom med de relevante internationale organisationer samt institutioner, og pålægger Det Blandede Udvalg at følge op på disse aspekter.
3. De kontraherende parter forpligter sig til at gennemføre de bestemmelser, der er nødvendige, for at den gradvise indførelse af de i artikel 40 omhandlede afgiftsregler sker samtidig med, at brugerne får rådighed over jernbaneydelser og kombinerede transportydelser, som kapacitetsmæssigt, prismæssigt og kvalitetsmæssigt er egnede til at sikre en rimelig trafikfordeling mellem de forskellige transalpine passager.

*Artikel 34***Jernbanekapaciteten**

1. De kontraherende parter bekræfter deres respektive forpligtelser, jf. artikel 5 og 6 i aftalen af 1992, ifølge hvilken Schweiz skal bygge den nye jernbanelinje gennem Alperne, mens Fællesskabet skal udvide kapaciteten på tilkørselsvejene nord og syd for den nye jernbanelinje.

▼B

De kontraherende parter er enige om, at disse nye jernbaneinfrastrukturer skal bygges med fritrumsprofilen C som defineret af Den Internationale Jernbaneunion (UIC).

2. For så vidt angår Fællesskabet træffes de i stk. 1 omhandlede infrastrukturforanstaltninger inden for rammerne af og i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, herunder hovedlinjerne gennem Alperne, der benyttes til jernbanetransport og kombineret transport, navnlig tilslutningsvejene til de schweiziske jernbaneinfrastrukturer samt installationerne til brug for kombineret transport.

3. De to kontraherende parter samarbejder for at gøre det muligt for deres respektive kompetente myndigheder at planlægge og samordne gennemførelsen af de infrastrukturforanstaltninger vedrørende jernbanetransport og kombineret transport, der er nødvendige for at opfylde forpligtelserne i stk. 1 og 2, samt at harmonisere tidsplanen for arbejdet på grundlag af kapacitetsbehovet. Sideløbende hermed tilstræber parterne at opnå det fastsatte mål, nemlig rentable investeringer. Parterne træffer i Det Blandede Udvalg alle hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik herpå.

4. Det Blandede Udvalg kan oprette et underudvalg, der skal overvåge samordningen af infrastrukturprojekterne i Alpeområdet. Underudvalgets medlemmer er repræsentanter for Schweiz, Fællesskabet og de EF-medlemsstater, der ligger i Alpeområdet.

*Artikel 35***Økonomiske parametre**

1. De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af det i artikel 33 fastsatte mål. Med henblik herpå sørger de for, at godstransporten med jernbane og den kombinerede transport gennem Schweiz forbliver konkurrencedygtige, også for så vidt angår den ledsagede kombinerede transport, og fastholder et pris- og kvalitetsniveau, der kan sammenlignes med niveauet for vejtransporten på samme rute, idet garantien for jernbanevirksomhedernes uafhængighed respekteres.

2. For at sikre et egnet udbud af jernbaneydelser og kombinerede transportydelser kan de kontraherende parter yde økonomisk støtte til investeringer i jernbaneinfrastruktur, det nødvendige faste eller mobile udstyr til omladning mellem forskellige former for landtransport, transportmateriel, der særlig er tilpasset kombineret transport og anvendes hertil, samt i den udstrækning, deres respektive lovgivninger tillader det, til driftsomkostningerne i forbindelse med kombinerede transport, der føres i transit gennem schweizisk område, for så vidt som disse foranstaltninger bidrager til en styrkelse af kvaliteten og mere konkurrencedygtige priser for jernbanetransport og kombineret transport og ikke fordrejer konkurrencen mellem virksomhederne i uforholdsmæssig grad. Fastsættelsen af priserne for jernbanestrækningen påhviler fortsat de kompetente myndigheder eller enheder.

3. De kontraherende parter kan ligeledes indgå aftaler om offentlig tjeneste med jernbanevirksomhederne for at sikre tilstrækkelige jernbanetransportydelser, navnlig under hensyntagen til sociale og miljømæssige faktorer.

▼B

4. De kontraherende parter drager inden for grænserne af deres respektive beføjelser omsorg for, at de markedsmæssige virkninger af eventuel offentlig støtte fra en af de kontraherende parter ikke modvirkes af interventioner fra den anden kontraherende part eller fra en enhed beliggende på den førstnævnte kontraherende parts eget område eller på den anden kontraherende parts område.

5. Det Blandede Udvalg overvåger de kontraherende parters anvendelse af bestemmelserne i denne artikel.

*Artikel 36***Kvalitetsparametre**

1. De kontraherende parter er enige om at træffe alle nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af det i artikel 33 fastsatte mål. Med henblik herpå forpligter de sig til at fremme kombineret transport.

2. I den i artikel 8 omhandlede overgangsfase forpligter Schweiz sig i henhold til afsnit II i aftalen af 1992 ligeledes til at tilbyde mulighed for ledsaget kombineret transport (»rullende vej«), der kan konkurrere med vejtransport med hensyn til kvalitet og pris.

3. De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at fremme den kombinerede transport. Parterne sørger navnlig for gennemførelsen af følgende bestemmelser:

— overholdelse af de tekniske og sociale bestemmelser gældende for vejtransport, bl.a. for så vidt angår køre- og hviletid, hastighedsbegrænsninger og de øvre grænser for vægt og mål,

— begrænsning af grænsekontrollen i forbindelse med jernbanetransport og flytning af denne kontrol til læsnings- eller aflæsningsstedet, jf. konventionen af 20. maj 1987 mellem Fællesskabet og Schweiz samt mellem EFTA-landene vedrørende en fælles transitordning,

— lettere tilrettelæggelse af den kombinerede transport gennem en forenkling af de love og forskrifter, som hver af de kontraherende parter er underkastet,

— tilskyndelse til de kombinerede transportvirksomheder og jernbanevirksomheder til at forbedre deres servicekvalitet.

Bilag 9 indeholder en liste over jernbaneparametre. Der skal tages hensyn til disse parametre, såfremt artikel 46 bringes i anvendelse.

4. De kontraherende parter søger på deres kompetenceområde at træffe egnede foranstaltninger med henblik på hurtig oprettelse af jernbanefragtkorridorer. Parterne informerer regelmæssigt hinanden om de foranstaltninger, de planlægger med hensyn til disse jernbanekorridorer.

5. Det Blandede Udvalg udarbejder hvert andet år en rapport om gennemførelsen af de i denne artikel omhandlede foranstaltninger.

▼B**C. VEJTRANSPORTAFGIFTER***Artikel 37***Mål**

I overensstemmelse med målene i afsnit III i aftalen af 1992 sætter de kontraherende parter sig som mål på deres kompetenceområde og efter deres respektive procedurer gradvis at indføre afgiftssystemer, hvor de omkostninger, som forårsages af køretøjerne eller af andre transportformer, overvælttes på disse.

*Artikel 38***Principper**

1. Afgiftssystemerne bygger på principperne i artikel 32, bl.a. ikke-diskrimination, proportionalitet og gennemsigtighed.
2. Afgifterne består af afgifter på køretøjer, brændstofafgifter og vejafgifter.
3. Ved gennemførelsen af de i artikel 37 omhandlede mål vælges fortrinsvis de foranstaltninger, som ikke leder trafikken bort fra den rute, der teknisk, økonomisk og geografisk er den bedste rute mellem transportens afgangssted og endelige bestemmelsessted.
4. Foranstaltningerne gennemføres således, at de ikke hindrer den frie bevægelighed for varer og tjenester mellem de kontraherende parter, især for så vidt angår administrationen og opkrævningen af bompeng og vejafgifter, undgåelse af systematisk kontrol ved grænsen mellem de kontraherende parter og af overdrevne formaliteter. For at undgå vanskeligheder i denne forbindelse bestræber Schweiz sig på at anvende de gældende fællesskabsregler på dette område.
5. Bestemmelserne i dette kapitel gælder for køretøjer med en tilladt totalvægt (TTV), som fremgår af indregistreringsattesten, på 12 tons og derover. Denne aftale er dog ikke til hinder for, at hver kontraherende part på sit eget område træffer foranstaltninger vedrørende køretøjer med en TTV på under 12 tons.
6. De kontraherende parter yder hverken direkte eller indirekte statsstøtte til virksomheder, navnlig transportvirksomheder, for at afhjælpe konsekvenserne for disse af, at omkostningerne ved transporten påhviler dem i form af de ved denne aftale fastsatte afgifter.

*Artikel 39***Systemernes interoperabilitet**

De kontraherende parter rådfører sig med hinanden i Det Blandede Udvalg for at opnå en passende grad af interoperabilitet mellem deres elektroniske systemer til opkrævning af vejafgifter.

▼B*Artikel 40***Schweiziske foranstaltninger**

1. For at opnå de i artikel 37 fastsatte mål indfører Schweiz med henblik på de forhøjelser af de øvre vægtgrænser, der er fastsat i artikel 7, stk. 3, en ikke-diskriminerende afgiftsordning for køretøjer; ordningen indføres i to etaper, som begynder henholdsvis den 1. januar 2001 og den 1. januar 2005. Afgiftsordningen bygger bl.a. på principperne i artikel 38, stk. 1, samt retningslinjerne i bilag 10.

2. Afgifterne differentieres på grundlag af tre emissionsnormkategorier (EURO). I den afgiftsordning, der gælder fra den 1. januar 2005, skal afgiftsforskellen mellem kategorierne være så stor som muligt, men må ikke overstige 15 % af det vægtede gennemsnit af de i stk. 4 omhandlede afgifter.

3. a) I den afgiftsordning, der gælder fra den 1. januar 2001, må maksimumbeløbene for et køretøj, hvis faktiske totalvægt ikke overstiger 34 tons, og som tilbagelægger en 300 km lang strækning gennem Alperne, ikke overstige henholdsvis 205 CHF for køretøjer, der ikke opfylder EURO-normerne, 172 CHF for køretøjer, der opfylder EURO I-normen, og 145 CHF for køretøjer, der opfylder EURO II-normen.

b) Uanset litra a) tildeles Fællesskabet i perioden fra den 1. januar 2001 til den 31. december 2004 et årligt kontingent gældende for 220 000 enkeltture med tomkørsel eller kørsel med lette produkter, forudsat at køretøjets faktiske totalvægt ikke overstiger 28 tons, i transit gennem de schweiziske Alper mod betaling af en infrastrukturafgift på 50 CHF i år 2001, 60 CHF i år 2002, 70 CHF i år 2003 og 80 CHF i år 2004. Schweiz tildeles ligeledes et kontingent på samme betingelser. Disse kørsler underkastes den sædvanlige kontrolprocedure.

4. Det vægtede gennemsnit af afgifterne efter den afgiftsordning, der gælder fra den 1. januar 2005, må ikke overstige 325 CHF for køretøjer, hvis faktiske totalvægt med last ikke overstiger 40 tons, og som kører på en 300 km lang strækning gennem Alperne. Afgiften for den mest forurenende kategori må ikke overstige 380 CHF.

5. En del af de i stk. 3 og 4 omhandlede afgifter kan bestå af bompenge for anvendelse af de særlige infrastrukturer i Alperne. Denne del må ikke udgøre mere end 15 % af de i stk. 3 og 4 omhandlede afgifter.

6. Den i stk. 4 omhandlede vægtning afhænger af antallet af køretøjer i hver EURO-normkategori, der kører i Schweiz. Antallet af køretøjer i hver kategori fastslås på grundlag af optællinger, der gennemgås

▼B

af Det Blandede Udvalg. Det Blandede Udvalg træffer afgørelse om vægtningen på grundlag af undersøgelser, der gennemføres hvert andet år, første gang inden den 1. juli 2004, for at tage hensyn til udviklingen i den schweiziske vognparks sammensætning og i EURO-normerne.

*Artikel 41***Fællesskabsforanstaltninger**

Fællesskabet fortsætter udviklingen af afgiftsordninger, der finder anvendelse på dets område, og som har sammenhæng med omkostningerne ved at anvende infrastrukturen. Disse systemer bygger på princippet om brugerbetaling.

*Artikel 42***Revision af afgiftsniveaet**

1. Med virkning fra den 1. januar 2007 og hvert andet år derefter reguleres de i artikel 40, stk. 4, fastsatte afgiftslofter for at tage hensyn til inflationen i Schweiz i de forløbne to år. Til brug for denne regulering meddeler Schweiz senest den 30. september i det år, der går forud for reguleringen, Det Blandede Udvalg de statistikker, der er nødvendige for at begrunde den påtænkte regulering. Det Blandede Udvalg træder efter anmodning fra Fællesskabet sammen inden 30 dage efter at have fået meddelt de nævnte statistikker for at foretage høringer angående reguleringen.

Såfremt den gennemsnitlige inflationstakt i Schweiz i perioden mellem undertegnelsen af denne aftale og den 31. december 2004 overstiger 2 % årligt, reguleres de i artikel 40, stk. 4, fastsatte afgiftslofter således, at der alene tages hensyn til den inflation, der ligger over gennemsnitsniveauet på 2 % årligt. Fremgangsmåden i første afsnit finder anvendelse.

2. Det Blandede Udvalg kan fra den 1. januar 2007 efter anmodning fra en af de kontraherende parter tage de i artikel 40, stk. 4, fastsatte afgiftslofter op til fornyet overvejelse med henblik på en regulering, der besluttet efter fælles overenskomst. Denne revision finder sted på grundlag af følgende kriterier:

- afgiftsniveaet og -strukturen hos de to kontraherende parter, særlig for sammenlignelige passager gennem Alperne
- fordelingen af trafikken mellem sammenlignelige passager gennem Alperne
- udviklingen i fordelingen mellem de forskellige transportformer i Alpeområdet
- udviklingen af jernbaneinfrastrukturen gennem Alperne.

D. LEDSAGEFORANSTALTNINGER*Artikel 43***Lempelse af grænsekontrollen**

1. De kontraherende parter forpligter sig til at lette og forenkler transportformaliteterne, særlig på toldområdet.

▼B

2. Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om forenkling af kontrol og formaliteter i forbindelse med godstransport af 21. november 1990, konventionen om en fælles forsendelsesprocedure af 20. maj 1987 samt for så vidt angår jernbanetransport aftalen mellem jernbanevirksomheder om syn i forbindelse med overdragelse af godsvogne i international trafik udgør grundlaget for de foranstaltninger, som de kontraherende parter træffer i medfør af stk. 1.

*Artikel 44***Økologiske normer for lastvogne**

1. For at fremme miljøbeskyttelsen stræber de kontraherende parter bl.a. efter at indføre høje miljøbeskyttelsesnormer for at reducere emissionen af udstødningsgas, svævestøv og støj fra tunge lastvogne, uden at dette dog berører forpligtelserne i henhold til artikel 7.

2. De kontraherende parter rådfører sig regelmæssigt med hinanden under udarbejdelsen af disse normer.

3. Såfremt de tunge køretøjers emissionskategori (EURO) (som defineret i EF-lovgivningen) ikke fremgår af køretøjets indregistreringsattest, skal kategorien kontrolleres fra køretøjets første ibrugtagningsdato, som fremgår af denne attest eller eventuelt af et særligt tillægssdokument udstedt af de kompetente myndigheder i udstedelseslandet.

*Artikel 45***Trafikovervågningscenter**

1. Fra denne aftales ikrafttræden oprettes der et permanent center for overvågning af vej- og jernbanetrafikken samt den kombinerede trafik i Alpeområdet. Centret aflægger hvert år rapport om trafikens udvikling for det ved artikel 51 oprettede blandede udvalg. Det Blandede Udvalg kan ligeledes anmode centret om at udarbejde en særlig rapport, bl.a. i tilfælde af anvendelse af bestemmelserne i artikel 46 og 47.

2. Centrets arbejde finansieres af de kontraherende parter, idet fordelingsnøglen fastsættes af Det Blandede Udvalg.

3. De kontraherende parter fastsætter de administrative retningslinjer for centrets drift ved en beslutning, som Det Blandede Udvalg skal træffe på sit første møde.

E. KORRIGERENDE FORANSTALTNINGER*Artikel 46***Ensidige beskyttelsesforanstaltninger**

1. Såfremt der efter den 1. januar 2005 trods konkurrencedygtige jernbanepreiser og korrekt anvendelse af de i artikel 36 fastsatte foranstaltninger vedrørende kvalitetsparametre opstår vanskeligheder med afviklingen af landevejstrafikken gennem de schweiziske Alper, og såfremt den gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse for udbuddet af jernbaneydelser på schweizisk område (kombineret ledsaget og uledsaget

▼B

transport) i en tiugers periode er under 66 %, kan Schweiz som en undtagelse fra reglerne i artikel 40, stk. 4 og 5, forhøje de i artikel 40, stk. 4, fastsatte afgifter med højst 12,5 %. Hele proventet af forhøjelsen anvendes til jernbanetransporten og den kombinerede transport for at gøre disse mere konkurrencedygtige i forhold til vejtransporten.

2. Fællesskabet kan, hvis de i stk. 1 omhandlede omstændigheder optræder på dets område, under sammenlignelige forhold anvende tilsvarende foranstaltninger for at afhjælpe situationen.

3. a) De i stk. 1 og 2 fastsatte beskyttelsesforanstaltningers rækkevidde og varighed begrænses til det absolut nødvendige for at afhjælpe situationen. Varigheden er højst seks måneder, men kan én gang forlænges med seks måneder. Det Blandede Udvalg kan vedtage yderligere forlængelser efter fælles overenskomst.

b) Såfremt en kontraherende part allerede tidligere har anvendt de i stk. 1 eller 2 omhandlede foranstaltninger, er denne kontraherende parts anvendelse af foranstaltningerne underkastet følgende betingelser:

— såfremt den tidligere anvendelsesperiode ikke oversteg seks måneder, kan der først anvendes nye foranstaltninger tolv måneder efter udløbet af den tidligere anvendelsesperiode

— såfremt anvendelsesperioden oversteg seks måneder, kan der først anvendes nye foranstaltninger atten måneder efter udløbet af den tidligere anvendelsesperiode

— der kan under ingen omstændigheder være mere end to perioder med anvendelse af beskyttelsesforanstaltninger i en femårsperiode regnet fra begyndelsen af den første periode med anvendelse af beskyttelsesforanstaltninger.

Det Blandede Udvalg kan i særlige tilfælde efter fælles overenskomst fravige ovennævnte begrænsninger.

4. Før anvendelsen af de i ovenstående stykker fastsatte foranstaltninger underretter den pågældende kontraherende part Det Blandede Udvalg om sin hensigt. Det Blandede Udvalg træder sammen for at behandle spørgsmålet. Træffer Det Blandede Udvalg ikke anden afgørelse, kan den pågældende kontraherende part træffe den pågældende foranstaltning efter en frist på 30 dage fra anmeldelsen af foranstaltningen til Det Blandede Udvalg.

*Artikel 47***Beskyttelsesforanstaltninger efter fælles overenskomst**

1. I tilfælde af alvorlig skævvridning af trafikstrømmen gennem Alperne, som bringer opnåelsen af de mål, der er fastsat i denne aftales artikel 30, i fare, træder Det Blandede Udvalg efter anmodning fra en af de kontraherende parter sammen for at beslutte, hvilke

▼B

foranstaltninger der skal træffes for at afhjælpe situationen. Den pågældende kontraherende part underretter straks Trafikovervågningscentret herom, og Centret udarbejder inden 14 dage en rapport om situationen og om de foranstaltninger, der eventuelt skal træffes.

2. Det Blandede Udvalg træder sammen senest 15 dage efter anmodningen. Det undersøger situationen under behørig hensyntagen til rapporten fra Trafikovervågningscentret. Det Blandede Udvalg vedtager de foranstaltninger, der eventuelt skal træffes, senest 60 dage efter sit første møde om spørgsmålet. Disse frister kan forlænges efter fælles overenskomst.

3. Disse beskyttelsesforanstaltninger begrænses med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det absolut nødvendige for at afhjælpe situationen. Der skal først og fremmest vælges de foranstaltninger, som er mindst forstyrrende for aftalens gennemførelse.

*Artikel 48***Kriseforanstaltninger**

Såfremt der opstår en situation, hvor trafikken gennem Alperne forstyrres alvorligt på grund af force majeure, f.eks. i tilfælde af naturkatastrofer, skal de kontraherende parter efter samråd og for deres respektive områder træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre trafikafviklingen. Visse følsomme transporter som f.eks. transport af letfordærlige fødevarer får prioritet.

AFSNIT V

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER*Artikel 49***Iværksættelse af aftalen**

1. De kontraherende parter træffer alle almindelige eller særlige foranstaltninger, der kan sikre opfyldelsen af forpligtelserne i denne aftale.

2. Parterne afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der kan bringe gennemførelsen af aftalens mål i fare.

3. Aftalens bestemmelser om den tilladte totalvægt for leddelte køretøjer og vogntog og om fastsættelse af transportafgifter vil blive iværksat i to etaper, som løber fra den 1. januar 2001 til den 31. december 2004 og fra den 1. januar 2005.

*Artikel 50***Foranstaltninger til sikring af ligevægten**

Såfremt en kontraherende part konstaterer, at den anden kontraherende part ikke opfylder forpligtelserne i henhold til denne aftale, eller at den anden kontraherende part ikke gennemfører en beslutning truffet af Det Blandede Udvalg, kan den krænkede kontraherende part efter en høring i Det Blandede Udvalg træffe egnede foranstaltninger til opretholdelse af ligevægten i aftalen. De kontraherende parter forelægger Det Blandede Udvalg alle hensigtsmæssige oplysninger til brug for en grundig undersøgelse af situationen.

▼B*Artikel 51***Blandet udvalg**

1. Der nedsættes et blandet udvalg, benævnt »Landtransportudvalget Fællesskabet/Schweiz«, som består af repræsentanter for de kontraherende parter, og som er ansvarlig for forvaltningen og gennemførelsen af denne aftale. Det Blandede Udvalg afgiver henstillinger med henblik herpå. Det træffer beslutninger i de i aftalen fastsatte tilfælde; de kontraherende parter gennemfører disse beslutninger efter regler, som de selv fastsætter. Det Blandede Udvalg udtaler sig efter fælles overenskomst.
2. Det Blandede Udvalg sikrer navnlig opfølgning og anvendelse af bestemmelserne i denne aftale, bl.a. artikel 27, stk. 6, artikel 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 og 54. Udvalget iværksætter de i artikel 52 og 55 fastsatte tilpasnings- og revisionsbestemmelser.
3. For at sikre en korrekt gennemførelse af denne aftale udveksler de kontraherende parter regelmæssigt oplysninger og rådfører sig med hinanden i Det Blandede Udvalg efter anmodning fra en af de kontraherende parter. De kontraherende parter meddeler hinanden oplysningerne fra de myndigheder, der skal anvende denne aftale og bl.a. udstede tilladelser og foretage kontrol. Disse myndigheder brevsveksler direkte med hinanden.
4. Det Blandede Udvalg fastsætter ved en beslutning sin forretningsorden, som bl.a. indeholder reglerne for mødeindkaldelse, udpegning af formand og fastlæggelse af formandens mandat.
5. Det Blandede Udvalg træder sammen efter behov, dog mindst én gang om året. Hver kontraherende part kan anmode om indkaldelse af et møde.
6. Det Blandede Udvalg kan beslutte at nedsætte arbejdsgrupper eller ekspertgrupper, der skal bistå udvalget i udførelsen af dets hverv.
7. Udvalget udøver ligeledes de funktioner, der tidligere blev udøvet af Det Blandede Udvalg »Landtransportudvalget Fællesskabet/Schweiz«, som blev nedsat ved artikel 18 i aftalen af 1992.

*Artikel 52***Ændring af lovgivning**

1. Denne aftale anfægter ikke hver kontraherende parts ret til under overholdelse af princippet om ikke-diskrimination og bestemmelserne i denne aftale selvstændigt at ændre sin interne lovgivning på de områder, der er omfattet af denne aftale.
2. Når en kontraherende part udarbejder en ny lovgivning på et område, der er omfattet af denne aftale, indhenter den uformelt en ekspertudtalelse fra den anden kontraherende part. I perioden før den officielle vedtagelse af den nye lovgivning holder de kontraherende parter sig underrettet og foretager om nødvendigt høringer. På anmodning af en af de kontraherende parter udveksles der først synspunkter i Det Blandede Udvalg, navnlig om de konsekvenser, som en sådan ændring har for aftalens gennemførelse.

▼B

3. Så snart den ændrede lovgivning er vedtaget, dog senest otte dage efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* eller i Samlingen af forbundslove, meddeler den pågældende kontraherende part den anden kontraherende part ordlyden af disse nye bestemmelser. På anmodning af en af de kontraherende parter udveksles der i Det Blandede Udvalg synspunkter om ændringens konsekvenser for denne aftales gennemførelse senest to måneder efter datoen for anmodningen.

4. Det Blandede Udvalg:

— vedtager en beslutning om revision af bilag 1, 3, 4 og 7 eller foreslår om nødvendigt en revision af bestemmelserne i denne aftale for på grundlag af gensidighed om nødvendigt at integrere ændringerne af den pågældende lovgivning i aftalen eller bilagene, eller

— vedtager en beslutning, ifølge hvilken ændringerne af den pågældende lovgivning anses for at være i overensstemmelse med denne aftale, eller

— vedtager enhver anden foranstaltning, der skal sikre gennemførelsen af denne aftale.

5. Det Blandede Udvalg vedtager retningslinjerne for tilpasningen af denne aftale til de relevante bestemmelser i de i artikel 13 og 19 omhandlede fremtidige aftaler mellem Fællesskabet eller Schweiz på den side og tredjelande på den anden side.

6. For at opnå målene i denne aftale træffer de kontraherende parter efter den i artikel 49 fastsatte tidsplan alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der i deres indbyrdes relationer gælder samme rettigheder og forpligtelser som dem, der er fastsat i de i bilag 1 omhandlede fællesskabsretsakter.

*Artikel 53***Fortrolighed**

De kontraherende parter repræsentanter, eksperter og andre befuldmægtigede må, selv efter nedlæggelsen af deres hverv, ikke videregive oplysninger, der er opnået som led i denne aftale, og som ifølge deres natur er omfattet af tavshedspligt.

*Artikel 54***Afgørelse af tvister**

Hver kontraherende part kan indbringe en tvist om fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale for Det Blandede Udvalg. Dette bestræber sig på at afgøre tvisten. Alle oplysninger, på grundlag af hvilke Det Blandede Udvalg kan behandle sagen grundigt og finde en acceptabel løsning, forelægges dette udvalg. Det Blandede Udvalg undersøger alle muligheder for at sikre aftalens fortsatte gennemførelse.

▼B*Artikel 55***Revision af aftalen**

1. Ønsker en kontraherende part en revision af bestemmelserne i denne aftale, underretter den Det Blandede Udvalg herom. Ændringen af denne aftale træder i kraft efter gennemførelsen af de respektive interne procedurer, jf. dog stk. 2 og 3.
2. Bilag 1, 3, 4 og 7 kan ved en beslutning truffet af Det Blandede Udvalg i henhold til artikel 51, stk. 1, ændres for at tage hensyn til ændringer af Fællesskabets lovgivning på det pågældende område.
3. Bilag 5, 6, 8 og 9 kan ved en beslutning truffet af Det Blandede Udvalg i henhold til artikel 51, stk. 1, ændres.

*Artikel 56***Bilag**

Bilag 1-10 udgør en integrerende del af denne aftale.

*Artikel 57***Territorialt anvendelsesområde**

Denne aftale gælder på den ene side for de områder, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse, og på de betingelser, der er fastsat i denne traktat, og på den anden side for, Schweiz' område.

*Artikel 58***Afsluttende bestemmelser**

1. Denne aftale ratificeres eller godkendes af de kontraherende parter i overensstemmelse med deres egne procedurer. Den træder i kraft den første dag i den anden måned efter meddelelsen om deponeringen af ratificerings- eller godkendelsesinstrumenterne for alle følgende syv aftaler:

- aftale om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej
- aftale om fri bevægelighed for personer
- aftale om luftfart
- aftale om handel med landbrugsprodukter
- aftale om gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering
- aftale om visse aspekter af offentlige indkøb
- aftale om videnskabeligt og teknologisk samarbejde.

▼B

2. Aftalen indgås for en første periode på syv år. Den forlænges på ubestemt tid, medmindre Fællesskabet eller Schweiz inden udløbet af den første periode giver den anden kontraherende part meddelelse om det modsatte. I tilfælde af en sådan meddelelse finder bestemmelserne i stk. 4 anvendelse.

3. Fællesskabet eller Schweiz kan opsige denne aftale ved at give den anden kontraherende part meddelelse herom. I tilfælde af en sådan meddelelse finder stk. 4 anvendelse.

4. Seks måneder efter modtagelsen den i stk. 2 omhandlede meddelelse om ikke-forlængelse eller den i stk. 3 omhandlede meddelelse om opsigelse finder de syv aftaler, der er nævnt i stk. 1, ikke længere anvendelse.

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 διπλούν 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, addi 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 negenenneentig, 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.

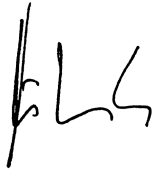
Feito em Luxemburgo, em vinte e um de Junho de mil novecentos e noventa e nove, em duplo exemplar nas línguas alemã, dinamarquesa, espanhola, finlandesa, francesa, grega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa e sueca, fazendo fê qualquer dos textos.

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentähdeksän kahtena kappaaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalin, ranskan, ruotsin, saksan, suomen ja tanskan kielellä, ja kaikki teksti ovat yhtä todistusvoimaiset.

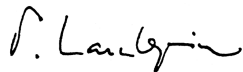
Utfärdat i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundraionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

▼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



▼B**LISTE OVER BILAG**

- Bilag 1: artikel 5, stk. 2, artikel 6, artikel 7, stk. 1, artikel 24, stk. 1, artikel 25, stk. 5, og artikel 27, stk. 2: bestemmelser, der finder anvendelse
- Bilag 2: artikel 8, stk. 5: retningslinjer for anvendelse af de i artikel 8 fastsatte afgifter
- Bilag 3: artikel 9, stk. 1: model til tilladelse til international vejgodstransport
- Bilag 4: artikel 9, stk. 3: liste over transportere, der er fritaget for enhver ordning med tilladelser
- Bilag 5: artikel 12 og 13: liste over eksisterende rettigheder i henhold til gældende bilaterale aftaler
- Bilag 6: artikel 15, stk. 2: undtagelser fra vægtgrænsen og fra forbuddet mod nat- og søndagskørsel
- Bilag 7: artikel 17, 18 og 21: international personbefordring og procedurer vedrørende tilladelser
- Bilag 8: artikel 19 og 20: liste over eksisterende rettigheder i henhold til gældende bilaterale aftaler
- Bilag 9: artikel 36: kvalitetsparametre for jernbanetransport og kombineret transport
- Bilag 10: artikel 40, stk. 1: retningslinjer for anvendelse af afgifterne i artikel 40

▼ M3

BILAG 1

BESTEMMELSER, DER FINDER ANVENDELSE

I henhold til artikel 52, stk. 6, i denne aftale anvender Schweiz lovbestemmelser, der svarer til nedenstående bestemmelser:

Relevante bestemmelser i gældende fællesskabsret

AFDELING 1 — ADGANG TIL ERHVERVET

— Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet gods-transport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport (EFT L 124 af 23.5.1996, s. 1), senest ændret ved direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 (EFT L 277 af 14.10.1998, s. 17).

AFDELING 2 — SOCIALE STANDARDER

— Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8), senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2009 af 23. januar 2009 (EUT L 21 af 24.1.2009, s. 3).

— Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 og Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 med henblik på at indføre en førerattest (EFT 76 af 19.3.2002, s. 1).

Ved anvendelsen af denne aftale

- a) gælder alene artikel 1 i forordning (EF) nr. 484/2002
 - b) fritager Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund enhver statsborger i Det Schweiziske Forbund, i en af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater og i en af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområdes medlemsstater for forpligtelsen til at være i besiddelse af en førerattest
 - c) kan Det Schweiziske Forbund kun fritage statsborgere i andre end de i litra a) nævnte stater for forpligtelsen til at være i besiddelse af en førerattest, hvis Det Europæiske Fællesskab er blevet hørt og har givet sit samtykke.
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

▼ M3

- Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2009 af 23. januar 2009 om niende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EUT L 21 af 24.1.2009, s. 3).

AFDELING 3 — TEKNISKE STANDARDER

Motorkøretøjer

- Rådets forordning (EF) nr. 2411/98 af 3. november 1998 om gensidig anerkendelse af registreringslandets kendingsbogstaver for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ved kørsel inden for Fællesskabet (EFT L 299 af 10.11.1998, s. 1).
- Rådets direktiv 91/542/EØF af 1. oktober 1991 om ændring af direktiv 88/77/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 295 af 25.10.1991, s. 1).
- Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 23.2.1992, s. 27), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/85/EF af 5. november 2002 (EFT L 327 af 4.12.2002, s. 8).
- Rådets direktiv 92/24/EØF af 31. marts 1992 om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser (EFT L 129 af 14.5.1992, s. 154).
- Rådets direktiv 92/97/EØF af 10. november 1992 om ændring af direktiv 70/157/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer (EFT L 371 af 19.12.1992, s. 1).
- Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/7/EF af 18. februar 2002 (EFT L 67 af 9.3.2002, s. 47).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedssele i køretøjer på under 3,5 tons (EUT L 115 af 9.5.2003, s. 63).
- Kommissionens direktiv 2003/26/EF af 3. april 2003 om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF for så vidt angår hastighedsbegrænsende anordninger og emissioner fra udstødningen på erhvervskøretøjer (EUT L 90 af 8.4.2003, s. 37).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (omarbejdning) (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

▼ **M3***Transport af farligt gods*

- Rådets direktiv 95/50/EF af 6. oktober 1995 om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej (EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/54/EF af 17. juni 2008 (EUT L 162 af 21.6.2008, s. 11).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13);

Ved anvendelsen af aftalen finder følgende undtagelsesbestemmelser fra direktiv 2008/68/EF anvendelse i Schweiz

1. Vejtransport

Undtagelsesbestemmelser for Schweiz på grundlag af artikel 6, stk. 2, litra a), i direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods

RO - a - CH - 1

Om: Transport af dieselolie og fyringsgasolie med UN-nummer 1202 i tankcontainere.

Henvisning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 1.1.3.6 og 6.8

Indhold i direktivets bilag: Undtagelser vedrørende mængder pr. transportende enhed, bestemmelser vedrørende konstruktion af tanke.

Den nationale lovgivnings indhold: Tankcontainere, som ikke er konstrueret efter bestemmelserne i 6.8, men efter bestemmelserne i national lovgivning, med en kapacitet på højst 1210 l og til brug for transport af fyringsgasolie eller dieselolie med UN-nummer 1202, kan være omfattet af undtagelserne i 1.1.3.6 i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (herefter benævnt »ADR«).

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: 1.1.3.6.3, b), og 6.14 i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR; RS 741.621).

Udløbsdato: 1. januar 2017.

RO - a - CH - 2

Om: Undtagelse fra kravet om transportdokument for visse mængder farligt gods som defineret i 1.1.3.6.

Henvisning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 1.1.3.6 og 5.4.1.

Indhold i direktivets bilag: Krav om transportdokument.

Den nationale lovgivnings indhold: Transport af urensede tomme containere, som henhører under transportkategori 4, og fyldte eller tomme gasflasker til åndedrætsudstyr til brug for beredskabstjenester eller som dykkerudstyr i en mængde, der ikke overstiger de fastsatte grænser i punkt 1.1.3.6, er ikke omfattet af kravet om et transportdokument, jf. punkt 5.4.1.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: 1.1.3.6.3, c), i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR; RS 741.621).

Udløbsdato: 1. januar 2017.

RO - a - CH - 3

Om: Transport af urensede tomme tanke foretaget af virksomheder, som udfører service på lagerfaciliteter for potentielt vandforurenende væsker.

▼ M3

Henviſning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 6.5, 6.8 og 8.2 og 9.

Indhold i direktivets bilag: Konstruktion, udrustning og eftersyn af tanke og koretøjer; uddannelse af førere.

Den nationale lovgivnings indhold: Koretøjer og urensede tomme tanke/containere, der anvendes af virksomheder, som udfører service på lagerfaciliteter for vandforurenende væsker, til opbevaring af væsker, mens stationære tanke serviceres, er ikke omfattet af bestemmelser om konstruktion, udrustning og eftersyn af tanke eller af bestemmelser om mærkning med orangefarvede fareskilte som fastsat af ADR. De er omfattet af særlige mærknings- og identifikationsregler, og der er ikke krav om, at føreren af koretøjet skal have gennemgået den i 8.2 omhandlede uddannelse.

Opriſdelig henviſning til den nationale lovgivning: 1.1.3.6.3.10 i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR; RS 741.621).

Udløbsdato: 1. januar 2017.

Undtagelsesbestemmelser for Schweiz på grundlag af artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i), i direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om inlændstransport af farligt gods

RO-b i -CH-1

Om: Transport af husholdningsaffald, der indeholder farligt affald, til bortskaffelsesanlæg.

Henviſning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 2, 4.1.10, 5.2 og 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering, sammenpakning, mærkning og dokumentation.

Den nationale lovgivnings indhold: Reglerne omfatter bestemmelser for den forenkledede klassificering af husholdningsaffald, der indeholder farligt (husholdnings-)gods, som foretages af en af de kompetente myndigheder anerkendt ekspert såvel som for anvendelse af egnede beholdere og for uddannelse af førere. Husholdningsaffald, som eksperten ikke kan klassificere, må i små mængder med tydelige oplysninger på pakken og beforderingsenheden transporteres til et behandlingsanlæg.

Opriſdelig henviſning til den nationale lovgivning: 1.1.3.7 i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR; RS 741.621).

Bemærkninger: Disse regler gælder kun for transport af husholdningsaffald, der indeholder farligt gods, mellem offentlige behandlingsanlæg og bortskaffelsesanlæg.

Udløbsdato: 1. januar 2017.

RO-b i -CH-2

Om: Returtransport af fyrværkeri

Henviſning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 2.1.2, 5.4.

Indhold i direktivets bilag: Klassificering og dokumentation.

Den nationale lovgivnings indhold: For at lette returtransport af fyrværkeri med UN-numrene 0335, 0336 og 0337 fra detailsalg til leverandører påtænkes undtagelsesbestemmelser med hensyn til angivelse af nettomasse og produktklassificering i transportdokumentet.

▼ M3

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: 1.1.3.8 i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR; RS 741.621).

Bemærkninger: Det er praktisk taget umuligt at gennemføre en omfattende kontrol af det nøjagtige indhold i hver enkelt del af et usolgt produkt i hver pakning, når det gælder produkter bestemt for detailhandelen.

Udløbsdato: 1. januar 2017.

R O - b i - C H - 3

Om: ADR-uddannelsesbevis for ture med henblik på transport af køretøjer, der er brudt sammen, i sammenhæng med reparationer og med henblik på tilegnelse af erfaring med tankkøretøjer/tanke såvel som ture i tankkøretøjer foretaget af sagkyndige, der er ansvarlige for undersøgelsen af det pågældende køretøj.

Henvisning til bilag I, del I.1, til dette direktiv: 8.2.1.

Indhold i direktivets bilag: Førere af køretøjer skal gennemføre uddannelseskurser.

Den nationale lovgivnings indhold: ADR-uddannelse og certifikater kræves ikke ved ture til transport af køretøjer, der er brudt sammen, eller prøvekørsler i sammenhæng med reparationer, ved ture i tankvogne for at tilegne sig erfaring med tankkøretøjer/tanke såvel som ture foretaget i tankvogne af sagkyndige, der er ansvarlige for undersøgelse af det pågældende køretøj.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Det føderale ministerium for miljø, transport, energi og telekommunikations (DETEC) anvisninger af 30. september 2008 om transport af farligt gods ad vej.

Bemærkninger: I nogle tilfælde indeholder køretøjer, som er brudt sammen eller er under reparation, og tankkøretøjer ved den tekniske inspektion eller ved forberedelserne hertil stadig farligt gods.

Kravene i 1.3 og 8.2.3 finder fortsat anvendelse.

Udløbsdato: 1. januar 2017.

2. J e r n b a n e t r a n s p o r t

Undtagelsesbestemmelser for Schweiz på grundlag af artikel 6, stk. 2, litra a), i direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om inlandstransport af farligt gods

R A - a - C H - 1

Om: Transport af dieselolie og fyringsgasolie med UN-nummer 1202 i tankcontainere.

Henvisning til bilag II, del II.1, til dette direktiv: 6.8

Indhold i direktivets bilag: Forskrifter vedrørende konstruktion af tanke.

Den nationale lovgivnings indhold: Tankcontainere, som ikke er konstrueret i henhold til 6.8, men i henhold til national lovgivning, der har en kapacitet på højst 1210 l og anvendes til transport af fyringsgasolie eller dieselolie med UN-nummer 1202, er tilladt.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Bilag til DETEC's forordning af 3. december 1996 om transport af farligt gods med jernbane og tovbaneanlæg (RSD, RS 742.401.6) og kapitel 6.14 i tillæg 1 til forordning om transport af farligt gods ad vej (SDR, RS 741.621).

Udløbsdato: 1. januar 2017.

▼ M3

RA - a - CH - 2

Om: Transportdokument.

Henvisning til bilag II, del II.1, til dette direktiv: 5.4.1.1.1

Indhold i direktivets bilag: Krav om generelle oplysninger i transportdokumentet.

Den nationale lovgivnings indhold: Der skal anvendes en samlebetegnelse i transportdokumentet, når der vedlægges en liste med de foreskrevne oplysninger med de foreskrevne oplysninger, jf. ovenstående.

Oprindelig henvisning til den nationale lovgivning: Bilag til DETEC's forordning af 3. december 1996 om transport af farligt gods med jernbane og tovbaneanlæg (RSD, RS 742.401.6).

Udløbsdato: 1. januar 2017.

AFDELING 4 — RET TIL ADGANG TIL JERNBANEINFRASTRUKTUREN OG RET TIL AT UDFØRE TRANSITTRAFIK

- Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70).
- Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter (EFT L 143 af 27.6.1995, s. 75).
- Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25).

AFDELING 5 — ANDRE OMRÅDER

- Rådets direktiv 92/82/EØF af 19. oktober 1992 om indbyrdes tilnærmelse af punktafgiftssatserne for mineralolier (EFT L 316 af 31.10.1992, s. 19).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39).

▼B*BILAG 2***RETNINGSLINJER FOR ANVENDELSE AF DE I ARTIKEL 8
FASTSATTE AFGIFTER**

1. Den schweiziske afgift for køretøjer, hvis faktiske totalvægt overstiger 28 tons, og som benytter den i artikel 8, stk. 2, omhandlede tilladelse, beløber sig til højst:

— 180 CHF for kørsel i transit gennem schweizisk område;

— 70 CHF for bilateral tur/returkørsel fra eller til schweizisk område.

2. Den schweiziske afgift for køretøjer, der benytter den i artikel 8, stk. 3, omhandlede tilladelse, hvis faktiske totalvægt med last overstiger 34 tons, men ikke 40 tons, og som tilbagelægger en 300 km lang strækning gennem Alperne, vil beløbe sig til højst 252 CHF for et køretøj, der ikke opfylder EURO-normerne, 211 CHF for et køretøj, der opfylder EURO I-normen og 178 CHF for et køretøj, der mindst opfylder EURO II-normen. Afgiften anvendes efter retningslinjerne i artikel 40.

3. Den schweiziske afgift for køretøjer, der benytter den i artikel 8, stk. 4, omhandlede tilladelse, hvis faktiske totalvægt med last overstiger 34 tons, men ikke 40 tons, og som kører på en 300 km lang strækning gennem Alperne, vil beløbe sig til 300 CHF for et køretøj, der ikke opfylder EURO-normer, 240 CHF for et køretøj, der opfylder EURO I-normen og 210 CHF for et køretøj, der mindst opfylder EURO II-normen. Afgiften anvendes efter retningslinjerne i artikel 40.

▼B

BILAG 3

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(a)

(Kraftigt blåt papir - format: DIN A4)

(Tilladelsens side 1)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

Stat, der udsteder tilladelsen:
Landets nationalitetsbetegnelse ⁽¹⁾:

Angivelse af den kompetente myndighed
eller det kompetente organ:

TILLADELSE Nr.

til international vejgodstransport for fremmed regning

Denne tilladelse berettiger ⁽²⁾

.....

.....

.....

til på alle transportforbindelser, for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, at udføre international vejgodstransport for fremmed regning som defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 og i de almindelige bestemmelser i denne tilladelse.

Særlige bemærkninger :

.....

.....

.....

Denne tilladelse gælder fra den til den

Udstedt i, den

.....
⁽³⁾

⁽¹⁾ Landets nationalitetsbetegnelse: (A) Østrig (fra den 1. januar 1997), (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (FIN) Finland, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxembourg, (NL) Nederlandene, (P) Portugal, (S) Sverige, (UK) Det Forenede Kongerige.

⁽²⁾ Transportvirksomhedens navn og fuldstændige adresse.

⁽³⁾ Underskrift og stempel for den kompetente myndighed eller det kompetente organ, der udsteder tilladelsen.



(Tilladelsens side 2)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Denne tilladelse er udstedt i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder ⁽¹⁾.

Tilladelsen giver ret til på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, og eventuelt på de betingelser, der stilles i tilladelsen, at udføre international vejgodstransport for fremmed regning:

- fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande,
- fra et tredjeland til et andet tredjeland med transit gennem en eller flere medlemsstater samt til tomkørsel i forbindelse med denne transport.

I forbindelse med transport fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt gælder denne tilladelse for den strækning, der tilbagelægges i den medlemsstat, hvor læsning eller aflæsning finder sted, så snart der er indgået den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 881/92.

Tilladelsen er personlig og kan ikke overdrages.

Tilladelsen kan inddrages af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der har udstedt den, hvis transportvirksomheden f.eks.:

- har undladt at opfylde alle de betingelser, der er knyttet til benyttelsen af tilladelsen,
- har afgivet unøjagtige oplysninger vedrørende de data, der var nødvendige for udstedelsen eller forlængelsen af tilladelsen.

Tilladelsen skal opbevares af transportvirksomheden.

En bekræftet kopi af tilladelsen skal medføres i køretøjet ⁽²⁾. Hvis det drejer sig om et sammenkoblet vogntog, skal kopien følge motorkøretøjet; tilladelsen gælder for det sammenkoblede vogntog, også selv om påhængs- eller sættevognen ikke er indregistreret eller godkendt til kørsel i tilladelsesindehaverens navn eller indregistreret eller godkendt til kørsel i en anden stat.

Tilladelsen skal på forlangende forevises kontrolpersonalet.

Indehaveren skal på hver medlemsstats område overholde de der gældende love og administrative bestemmelser, navnlig transportbestemmelser og færdselsregler.

⁽¹⁾ EFT L 95 af 9.4.1992, s. 1.

⁽²⁾ Ved »køretøj« forstås et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport.

*BILAG 4***TRANSPORTER, DER ER FRITAGET FOR ENHVER ORDNING MED
TILLADELSER**

1. Transport af postforsendelser som led i en offentlig tjenesteydelse.
2. Transport af beskadigede køretøjer eller køretøjer, der er ude af drift.
3. Transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 6 tons, eller hvis tilladte nyttelast, inklusive påhængskøretøjers nyttelast, ikke overstiger 3,5 tons.
4. Transport af gods med motorkøretøjer, såfremt nedenstående betingelser er opfyldt:
 - a) det befordrede gods skal være virksomhedens ejendom eller være blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne;
 - b) transporten skal tjene til at bringe godset til virksomheden, bringe det bort fra virksomheden, flytte det enten inden for virksomhedens område eller uden for virksomhedens område til eget brug;
 - c) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af virksomhedens eget personale;
 - d) de køretøjer, der transporterer godset, skal tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at køretøjerne opfylder betingelserne i Rådets direktiv 84/647/EØF af 19. december 1984 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Denne bestemmelse gælder ikke for anvendelse af et reservekøretøj i tilfælde, hvor det normalt anvendte køretøj er ude af drift for kortere tid;
 - e) transporten må kun være en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.
5. Transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer.



BILAG 5

OVERSIGT OVER BESTEMMELSERNE I DE BILATERALE AFTALER, DER ER INDGÅET AF SCHWEIZ OG DE FORSKELLIGE EF-MEDLEMSSTATER OM TREKANTSTRANSPORT AF GODS AD LANDEVEJ

Land	Aftale underskrevet den (dato)	Ikrafttrædelsesdato	Betingelser
Tyskland	17.12.1953	1.2.1954	artikel 7 efter national ret: egentlig trekantstransport tilladt; uegentlig trekantstransport forbudt.
Østrig	22.10.1958	4.4.1959	artikel 8 Virksomheder, der har ret til at udføre godstransport, har tilladelse til på køretøjer, der er indregistreret i en af de kontraherende stater, at transportere: a) Gods til eller fra en af disse stater Egentlig trekantstransport tilladt; uegentlig trekantstransport forbudt
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	artikel 4, nr. 1, litra b Egentlig trekantstransport tilladt; uegentlig trekantstransport forbudt.
Danmark	27.8.1981	25.3.1982	artikel 4, nr. 2 Transporter fra et tredjeland til den anden kontraherende part eller fra den anden kontraherende part til et tredjeland kræver tilladelse, som udstedes fra sag til sag af den anden kontraherende part.
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	Protokol af 29. oktober 1971: Egentlig trekantstransport tilladt; uegentlig trekantstransport forbudt.
Finland	16.1.1980	28.5.1981	artikel 6, nr. 2 og Referat af mødet i Det Blandede Udvalg Schweiz/Finland den 23. og 24. maj 1989 ad punkt 2.2: egentlig og uegentlig trekantstransport mulig, men kræver tilladelse.
Frankrig	20.11.1951	1.4.1952	Efter national ret. Schweiziske transportvirksomheder: Egentlig og uegentlig trekantstransport forbudt i Frankrig. Franske transportvirksomheder: Egentlig og uegentlig trekantstransport tilladt i Schweiz.
Grækenland	8.8.1970	6.9.1971	artikel 3 og Referat af mødet i Det Blandede Udvalg Schweiz/Grækenland den 11.-13. december 1972: egentlig og uegentlig trekantstransport tilladt (særlige kontingenterede tilladelser)
Italien	—	—	Referat af mødet i Det Blandede Udvalg Schweiz/Italien den 14. juni 1993. Schweiziske transportvirksomheder: Kontingenterede tilladelser til egentlig trekantstransport. Uegentlig trekantstransport er forbudt. Italienske transportvirksomheder: Egentlig trekantstransport mulig uden tilladelse. Kontingenterede tilladelser til uegentlig trekantstransport

▼ **B**

Land	Aftale underskrevet den (dato)	Ikrafttrædelsesdato	Betingelser
Irland	—	—	Efter national ret. Schweiziske transportvirksomheder: Egentlig og uegentlig trekantstransport kun mulig på grundlag af tilladelse udstedt af de irske myndigheder. Irske transportvirksomheder: Egentlig og uegentlig trekantstransport tilladt ved transport til og fra Schweiz.
Luxembourg	17.5.1972	1.6.1972	Aftalen gælder alene personbefordring. Der er ikke aftalt nogen ordning vedrørende godstransport. Trekantstransport tilladt efter national ret. (Anvendelse af gensidighedsprincippet). Egentlig og uegentlig trekantstransport tilladt.
Nederlandene	20.5.1952	15.6.1952	Aftalen gælder alene personbefordring. Der er ikke aftalt nogen ordning vedrørende godstransport. Trekantstransport tilladt efter national ret. (Anvendelse af gensidighedsprincippet). Egentlig og uegentlig trekantstransport tilladt.
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Egentlig og uegentlig trekantstransport liberaliseret i medfør af beslutning vedtaget på mødet i Det Blandede Udvalg Schweiz/Portugal den 6. juni 1996
Det Forenede Kongerige	20.12.1974	21.11.1975	artikel 3, litra b) Egentlig trekantstransport tilladt. Uegentlig trekantstransport forbudt.
Sverige	12.12.1973	22.4.1974	artikel 4, nr. 1 og 2 Trekantstransport mulig på grundlag af særlig kontingenteret tilladelse.

Egentlig trekantstransport: Når køretøjet efter den sædvanlige ruteplan kører i transit gennem indregistreringslandet. F.eks. et schweizisk køretøj, der under en transport fra Tyskland til Italien kører i transit gennem Schweiz.

Uegentlig trekantstransport: Når køretøjet ikke kører i transit gennem indregistreringslandet. F.eks. et schweizisk køretøj, som under en transport fra Tyskland til Italien kører i transit gennem Østrig.



BILAG 6

UNDTAGELSER FRA VÆGTGRÆNSEN OG FRA FORBUDET MOD
NAT- OG SØNDAGSKØRSEL

I. **Undtagelse fra vægtgrænsen i den periode, der slutter den 31. december 2004**

For kørsel fra udlandet til det schweiziske grænseområde⁽¹⁾ (og omvendt) tillades der undtagelser, uden gebyr, for alt gods indtil en samlet vægt på 40 tons og for transport af 40 fods ISO containere i kombineret transport indtil 44 tons. Af vejbygningsårsager anvender visse toldsteder en lavere vægt.

II. **Andre undtagelser fra vægtgrænsen**

For kørsel fra udlandet til et område hinsides det schweiziske grænseområde⁽¹⁾ (og omvendt) og for transit gennem Schweiz kan der for transport, der ikke er omfattet af artikel 8, også tillades en faktisk totalvægt med last, der er større end den i Schweiz tilladte totalvægt:

- a) for transport af udeleligt gods, når forskrifterne trods anvendelse af et passende køretøj ikke kan overholdes
- b) for overførsel eller anvendelse af specialkøretøjer, særlig arbejdskøretøjer, som på grund af den brug, de er bestemt til, ikke kan afpasses efter vægtforskrifterne
- c) for transport af beskadigede køretøjer eller køretøjer, der skal bortslæbes i nødstilfælde
- d) for transport af varer bestemt til proviantering af fly (*catering*)
- e) for de indledende og afsluttende vejstrækninger i forbindelse med kombineret transport, generelt inden for en radius af 30 km fra terminalen.

III. **Undtagelse fra forbuddet mod nat- og søndagskørsel**

Der gælder følgende undtagelser fra forbuddet mod søndags- og natkørsel:

a) *Uden særlig tilladelse*

- kørsel med henblik på førstehjælp i katastrofesituationer
- kørsel med henblik på førstehjælp i tilfælde af driftsulykker, navnlig i offentlige transportvirksomheder og inden for luftfart

b) *Med særlig tilladelse*

Følgende godstransport, som i kraft af sin art kræver natkørsel og i velbegrundede tilfælde kørsel om søndagen:

- transport af letfordærlige landbrugsprodukter (f.eks. bær, frugt og grønsager, blomster (inkl. afskårne) og friskpresset frugtsaft) i hele kalenderåret
- slagtesvin og slagtefjerkræ

⁽¹⁾ Grænseområdet er defineret i bilag 4 til referatet af femte møde i Det Blandede Udvalg, der er oprettet i medfør af aftalen af 1992. Mødet fandt sted i Bruxelles den 2. april 1998. I almindelighed er der tale om et område inden for en radius på ti km målt fra toldstedet.

▼B

- frisk mælk og letfordærlige mælkeprodukter
- cirkusmateriel, et orkestres musikinstrumenter, teaterdekorationer osv.
- dagblade omfattende redaktionelt stof og postbefordring som led i en offentlig servicevirksomhed.

For at lette proceduren for udstedelse af tilladelser kan der udstedes tilladelser med en gyldighed på op til 12 måneder for et hvilket som helst antal kørsler, forudsat at kørslerne er af samme art.

▼B*BILAG 7***INTERNATIONAL PERSONBEFORDRING MED BUS***Artikel 1***Definitioner**

I denne forordning anvendes følgende definitioner:

1. **Rutekørsel**

- 1.1. Ved rutekørsel forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at driftsvilkårene for kørslen tilpasses.

- 1.2. Uanset hvem der organiserer befordringen, betragtes befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, ligeledes som rutekørsel, såfremt den finder sted på de i nr. 1.1 anførte betingelser. Den pågældende befordring betegnes som »speciel rutekørsel«.

Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

- a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde
- b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution
- c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde.

Det forhold, at den specielle kørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, ændrer ikke dens karakter af rutekørsel.

- 1.3. Tilrettelæggelse af parallel eller midlertidig kørsel for samme passagerkreds som for den eksisterende rutekørsel samt den omstændighed, at den eksisterende rutekørsel foretages uden stop ved visse stoppesteder eller med stop ved yderligere stoppesteder, er underkastet de samme regler som den eksisterende rutekørsel.

2. **Lejlighedsvis kørsel**

- 2.1. Ved lejlighedsvis kørsel forstås kørsel, der ikke svarer til definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og som bl.a. er karakteriseret ved, at det er grupper, der er organiseret på initiativ af en ordregiver eller af transportvirksomheden selv, der befordres.

Udførelse af parallel eller midlertidig kørsel, der kan sammenlignes med eksisterende rutekørsel, og som tager sigte på samme passagerkreds, kræver tilladelse efter proceduren i afdeling I.

- 2.2. Kørsel som omhandlet i nærværende nr. 2 mister ikke sin karakter af lejlighedsvis kørsel, fordi den foretages med en vis regelmæssighed.
- 2.3. Lejlighedsvis kørsel kan udføres af en gruppe transportvirksomheder, der handler på samme ordregivers vegne.

Disse transportvirksomheders navne samt i givet fald tilslutningspunkterne undervejs meddeles til vedkommende EF-medlemsstater samt Schweiz' kompetente myndigheder efter nærmere regler, der fastsættes af Det Blandede Udvalg.

3. **Personbefordring for egen regning**

Ved personbefordring for egen regning forstås personbefordring, som en fysisk eller juridisk person udfører uden gevinst for øje og i ikke-erhvervs-mæssigt øjemed, forudsat

— at personbefordringen kun udgør en biaktivitet for denne fysiske eller juridiske person

▼B

- at de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne eller er omfattet af en langvarig leasingaftale og føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv.

Afdeling I

RUTEKØRSEL, DER KRÆVER TILLADELSE

*Artikel 2***Tilladelsens art**

1. Tilladelsen udstedes i transportvirksomhedens navn og kan ikke overdrages. Den virksomhed, der har fået tilladelsen, kan dog med den i dette bilags artikel 3, stk. 1, nævnte myndigheds samtykke udføre befordringen gennem en underleverandør. I så fald angives navnet på sidstnævnte virksomhed og dennes rolle som underleverandør på tilladelsen. Underleverandøren skal opfylde kravene i aftalens artikel 17.

Udføres rutekørsel af flere virksomheder i forening, udstedes tilladelsen i alle de deltagende virksomheders navn. Tilladelsen udleveres til den ledende virksomhed med kopi til de øvrige virksomheder. Navnene på samtlige virksomheder angives på tilladelsen.

2. Tilladelserne gælder højst fem år.
3. Tilladelserne skal indeholde følgende oplysninger:
 - a) kørselens art
 - b) ruten, navnlig afgang- og bestemmelsessted
 - c) tilladelsens gyldighedsperiode
 - d) stoppesteder og køreplaner.
4. Tilladelserne skal svare til den model, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2121/98 ⁽¹⁾.
5. Tilladelsen giver transportvirksomheden eller -virksomhederne ret til at udføre rutekørsel på de kontraherende parters område.
6. En rutekørselsvirksomhed kan midlertidigt og i særlige situationer benytte ekstra køretøjer.

Transportvirksomheden skal i så fald påse, at følgende dokumenter befinder sig i køretøjet:

- en kopi af tilladelsen til at udføre rutekørsel
- en kopi af den aftale, der er indgået mellem rutekørselsvirksomheden og den virksomhed, der stiller ekstra køretøjer til rådighed, eller et tilsvarende dokument
- en bekræftet kopi af den EF-tilladelse for EF-transportvirksomheder eller af den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder, der er udstedt til rutekørselsvirksomheden.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EØF) nr. 2121/98 af 2. oktober 1998 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 og (EF) nr. 12/98 hvad angår transportdokumenter vedrørende personbefordring med bus, offentliggjort i EFT L 268 af 3.10.1998, s. 10.

▼B*Artikel 3***Indgivelse af ansøgning om tilladelse**

1. Ansøgninger om tilladelse indgives af EF-transportvirksomheder i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EØF) nr. 684/92 som ændret ved forordning (EF) nr. 11/98 og af schweiziske transportvirksomheder i overensstemmelse med kapitel 5 i bekendtgørelse af 25. november 1998 om koncession på personbefordring (OCTV) ⁽¹⁾. For kørsel, hvortil der ikke kræves tilladelse i Schweiz, men kun i Fællesskabet, indgiver de schweiziske transportvirksomheder ansøgninger om tilladelse til de kompetente schweiziske myndigheder, såfremt afgangsstedet for kørslen er beliggende i Schweiz
2. Ansøgningerne skal svare til den i forordning (EF) nr. 2121/98 fastsatte model.
3. Ansøgeren giver til støtte for sin ansøgning om tilladelse alle yderligere oplysninger, som han skønner relevante, eller som den tilladelsesudstedende myndighed anmoder om, herunder bl.a. en driftsplan, således at det kan kontrolleres, at bestemmelserne om køre- og hviletid overholdes, samt en kopi af den EF-tilladelse til international personbefordring for fremmed regning for EF-transportvirksomheder eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder, der er udstedt til rutekørselsvirksomheden.

*Artikel 4***Procedure for udstedelse af tilladelse**

1. Tilladelsen udstedes efter aftale med de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter, på hvis område passagerer tages op eller sættes af. Den tilladelsesudstedende myndighed sender de nævnte myndigheder — og de kompetente myndigheder i de EF-medlemsstater, hvis område gennemkøres, uden at passagerer tages op eller sættes af — en kopi af ansøgningen samt af eventuelle andre relevante dokumenter og anfører sin egen vurdering.
2. De kompetente myndigheder i Schweiz og EF-medlemsstaterne, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, meddeler den tilladelsesudstedende myndighed deres afgørelse i løbet af to måneder. Denne frist løber fra den dato for modtagelse af anmodningen om en udtalelse, som er anført i modtagelsesbeviset. Har den tilladelsesudstedende myndighed ikke modtaget svar inden for nævnte frist, anses de pågældende myndigheder for at have givet deres samtykke, hvorefter den tilladelsesudstedende myndighed udsteder tilladelsen.
3. Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden fire måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af ansøgningen, jf. dog stk. 7 og 8.
4. Tilladelse gives, medmindre:
 - a) ansøgeren ikke er i stand til at udføre den kørsel, der ansøges om tilladelse til, med køretøjer, han råder helt over
 - b) ansøgeren tidligere har overtrådt nationale eller internationale regler om vejtransport, herunder navnlig betingelser og krav i forbindelse med en tilladelse til at udføre international personbefordring, eller har begået alvorlige overtrædelser af bestemmelserne om trafikssikkerhed, især vedrørende køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid
 - c) betingelserne for udstedelse af tilladelse ikke er opfyldt i forbindelse med en ansøgning om fornyelse af en tilladelse

⁽¹⁾ RS/SR/744.11.

▼B

- d) det påvises, at den kørsel, der ansøges om tilladelse til, direkte vil kunne true en virksomhed, der udfører rutekørsel, som der allerede er givet tilladelse til, bortset fra det tilfælde, hvor den pågældende rutekørsel kun udføres af en enkelt transportvirksomhed eller gruppe af transportvirksomheder
- e) det viser sig, at der kun ansøges om tilladelse til at udføre de mest indbringende af de kørselsformer, der findes på de pågældende forbindelser
- f) en medlemsstat på grundlag af en detaljeret analyse fastslår, at den pågældende kørsel i alvorlig grad vil true levedygtigheden af tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser. Enhver afgørelse i henhold til denne bestemmelse skal meddeles de pågældende transportvirksomheder med en begrundelse.

Fra den 1. januar 2000 kan en kontraherende parts kompetente myndighed, såfremt en eksisterende international buskørsel i alvorlig grad truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser, med Det Blandede Udvalgs godkendelse suspendere eller inddrage tilladelsen til den internationale buskørsel med seks måneders varsel til transportvirksomheden.

Den omstændighed, at en transportvirksomhed tilbyder priser, der er lavere end de priser, som andre vejtransportvirksomheder tilbyder, eller den omstændighed, at andre vejtransportvirksomheder allerede udfører kørsel på den pågældende forbindelse, kan ikke i sig selv begrunde, at ansøgningen afslås.

- 5. Den tilladelsesudstedende myndighed kan kun afslå ansøgninger af grunde, der er forenelige med denne aftale.
- 6. Lykkes det ikke at indgå den i stk. 1 nævnte aftale, kan sagen forelægges for Det Blandede Udvalg.
- 7. Det Blandede Udvalg træffer så hurtigt som muligt en afgørelse, som får virkning 30 dage efter, at den er meddelt Schweiz og de berørte EF-medlemsstater.
- 8. Når proceduren i denne artikel er afsluttet, giver den tilladelsesudstedende myndighed alle de i stk. 1 nævnte myndigheder meddelelse herom og sender dem eventuelt en kopi af tilladelsen.

*Artikel 5***Udstedelse og fornyelse af tilladelse**

- 1. Når proceduren i dette bilags artikel 4 er afsluttet, giver den tilladelsesudstedende myndighed tilladelse eller afslår ansøgningen formelt.
- 2. Afslag på en ansøgning skal begrundes. Medlemsstaterne sikrer, at transportvirksomhederne har mulighed for at forsvare deres interesser, hvis deres ansøgning afslås.
- 3. Artikel 4 finder tilsvarende anvendelse på ansøgninger om fornyelse af en tilladelse eller om ændring af de betingelser, hvorunder den pågældende kørsel skal udføres.

I tilfælde af en mindre ændring af betingelserne for kørslen, navnlig tilpasning af intervaller, takster og køreplan, er det tilstrækkeligt, at den tilladelsesudstedende myndighed meddeler den anden kontraherende parts kompetente myndigheder disse oplysninger.

*Artikel 6***Tilladelsens ophør**

Proceduren i forbindelse med tilladelsens ophør svarer til bestemmelserne i artikel 9 i forordning (EØF) nr. 684/92 og artikel 44 i OCTV.

▼B*Artikel 7***Transportvirksomhedernes forpligtelser**

1. En transportvirksomhed, der udfører rutekørsel, skal, undtagen i tilfælde af force majeure og indtil tilladelsesperiodens udløb, træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at befordringen opfylder kravene med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed og kapacitet samt de øvrige vilkår, som er fastsat af den kompetente myndighed i overensstemmelse med dette bilags artikel 2, stk. 3.
2. Transportvirksomheden skal bekendtgøre rute, stoppesteder, køreplan, takster og øvrige vilkår for driften, i det omfang disse ikke er fastsat i lovgivningen, således at oplysningerne er let tilgængelige for alle brugere.
3. Schweiz og de berørte EF-medlemsstater kan efter fælles overenskomst og efter aftale med tilladelsens indehaver ændre vilkårene for driften af en rute.

Afdeling II

LEJLIGHEDSVIS KØRSEL OG ANDEN KØRSEL, DER IKKE KRÆVER TILLADELSE*Artikel 8***Kontrolokument**

1. De former for kørsel, der er nævnt i aftalens artikel 18, stk. 1, finder sted i henhold til et kontrolokument (kørselsblad).
2. Transportvirksomheder, der udfører lejlighedsvis kørsel, skal udfylde et kørselsblad inden hver tur.
3. Kørselsbladshæfterne udleveres af de kompetente myndigheder i Schweiz og i den EF-medlemsstat, hvor transportvirksomheden har hjemsted, eller af et andet af disse myndigheder udpeget organ.
4. Modellen for kontrolokumentet samt de nærmere bestemmelser for anvendelsen af dette dokument er fastsat i forordning (EF) nr. 2121/98.

*Artikel 9***Attester**

De i aftalens artikel 18, stk. 6, fastsatte attester udstedes af den kompetente myndighed i Schweiz eller i den EF-medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret.

Attesterne skal svare til den model, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2121/98.

Afdeling III

KONTROL OG SANKTIONER*Artikel 10***Rejschjemmel**

1. Passagerer, som benytter rutekørsel, med undtagelse af speciel rutekørsel, skal under hele turen medføre en individuel eller kollektiv rejschjemmel med angivelse af:
 - afgang- og bestemmelsessted, og i givet fald om der er tale om en returbillet
 - rejschjemmelens gyldighedsperiode
 - takst

▼B

- Den i stk. 1 omhandlede rejsehjemmel forevises på forlangende for enhver hertil bemyndiget kontrollør.

*Artikel 11***Kontrol under befordringen og i virksomhederne**

- Ved befordring for fremmed regning skal den bekræftede kopi af EF-tilladelsen for EF-transportvirksomheder eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder samt, afhængig af kørselsart, tilladelsen (eller en bekræftet kopi af denne) eller kørselsbladet medføres i køretøjet og forevises på forlangende for enhver bemyndiget kontrollør.

Ved befordring for egen regning skal attesten (eller en bekræftet kopi af denne) medføres i køretøjet og forevises på forlangende for enhver bemyndiget kontrollør.

I de i aftalens artikel 18, stk. 2, nævnte tilfælde erstatter kontrakten eller en bekræftet kopi heraf kontroldokumentet.

- Transportvirksomheder, der udfører international personbefordring med bus, skal tillade kontrol med henblik på at sikre, at driften udføres forskriftsmæssigt, særlig med hensyn til køre- og hviletider.

*Artikel 12***Gensidig assistance**

- De kontraherende parter kompetente myndigheder giver på anmodning hinanden enhver relevant oplysning, de er i besiddelse af, om:

— overtrædelser af denne aftale og af andre regler om international personbefordring med bus, begået på deres eget område af en transportvirksomhed fra en anden kontraherende part, samt om iværksatte sanktioner

— sanktioner, der er iværksat over for egne transportvirksomheder for overtrædelser begået på den anden kontraherende parts område.

- De kompetente myndigheder hos den kontraherende part, hvor transportvirksomheden har hjemsted, inddrager EF-tilladelsen eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder, hvis indehaveren:

— ikke længere opfylder betingelserne i aftalens artikel 17, stk. 1

— har givet urigtige oplysninger i forbindelse med udstedelsen af EF-tilladelsen eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder.

- Den tilladelsesudstedende myndighed inddrager tilladelsen, hvis indehaveren ikke længere opfylder de betingelser, der har været bestemmende for udstedelsen af tilladelsen i medfør af denne aftale, og navnlig hvis de kompetente myndigheder hos den kontraherende part, hvor transportvirksomheden har hjemsted, fremsætter anmodning herom. Den tilladelsesudstedende myndighed underretter omgående de kompetente myndigheder hos den anden kontraherende part herom.

- Ved en alvorlig overtrædelse eller gentagne tilfælde af mindre overtrædelser af bestemmelserne om personbefordring og trafiksikkerhed, navnlig for så vidt angår køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid samt udførelse uden tilladelse af parallel eller midlertidig kørsel, jf. artikel 1, nr. 2.1, kan de kompetente myndigheder hos den kontraherende part, hvor den transportvirksomhed, der har begået overtrædelsen, har hjemsted, bl.a. tage skridt til inddragelse af EF-tilladelsen eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder eller midlertidig og/eller delvis inddragelse af de bekræftede kopier af EF-tilladelsen eller den tilsvarende schweiziske tilladelse for schweiziske transportvirksomheder.

▼B

Hvilke sanktioner der anvendes, afhænger af, hvor grov en overtrædelse indehaveren af en EF-tilladelse eller en tilsvarende schweizisk tilladelse for schweiziske transportvirksomheder har begået, og af, hvor mange bekræftede kopier indehaveren har vedrørende international personbefordring.



BILAG 8

**OVERSIGT OVER BESTEMMELSERNE I DE BILATERALE AFTALER, DER ER INDGÅET AF SCHWEIZ
OG DE FORSKELLIGE EF-MEDLEMSSTATER OM TILLADELSE TIL AT UDFØRE
PERSONBEFORDRING AD LANDEVEJ I FORM AF TREKANTSTRANSPORT**

Land	Aftale underskrevet den (dato)	Ikrafttrædelsesdato	Betingelser
Tyskland	17.12.1953	1.2.1954	artikel 4 og 5 — efter national ret — gensidighed
Østrig	22.10.1958	4.4.1959	artikel 6 — efter national ret — gensidighed
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	artikel 3 — efter national ret
Danmark	27.8.1981	25.3.1982	artikel 3 og 5 — efter national ret
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	artikel 2 og 3 — udtrykkelig tilladelse fra den anden kontraherende part — efter fælles overenskomst (gensidighed)
Finland	16.1.1980	28.5.1981	artikel 3 — efter national ret
Frankrig	20.11.1951	1.4.1952	Kapitel II — efter fælles overenskomst — gensidighed
Grækenland	8.8.1970	6.9.1971	artikel 2 — efter fælles overenskomst (gensidighed)
Italien	—	—	Efter national ret (ingen bilateral aftale)
Irland	—	—	Efter national ret (ingen bilateral aftale)
Luxembourg	17.5.1972	1.6.1972	artikel 3 efter national ret
Nederlandene	20.5.1952	15.6.1952	Stk. 2, nr. 2 efter national ret
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Protokol til aftalen, nr. 5 og 6 — gensidig aftale — gensidighed
Det Forenede Kongerige	20.12.1974	21.11.1975	Efter national ret (aftalen vedrører alene godstransport)
Sverige	12.12.1973	22.4.1974	artikel 3 efter national ret

*BILAG 9***VEDRØRENDE KVALITETEN AF JERNBANETRANSPORTYDELSER
OG KOMBINEREDE TRANSPORTYDELSER**

Såfremt Schweiz ønsker at træffe beskyttelsesforanstaltninger i henhold til aftalens artikel 46, skal følgende betingelser være opfyldt:

1. Gennemsnitsprisen for jernbanetransporten eller den kombinerede transport gennem Schweiz må ikke være højere end omkostningerne for et køretøj med en tilladt totalvægt på 40 tons, der kører på en 300 km lang strækning gennem Alperne. Særlig gennemsnitsprisen for den ledsagede kombinerede transport (»rullende vej«) må ikke være højere end omkostningerne ved vejtransport (vejafgifter og variable omkostninger).
2. Schweiz skal have truffet foranstaltninger til styrkelse af konkurrenceevnen for kombineret transport og godstransport med jernbane gennem Schweiz.
3. De parametre, der anvendes ved vurderingen af konkurrenceevnen for godstransport med jernbane og kombineret transport, skal omfatte mindst:
 - overensstemmelsen mellem køreplaner og hastighed og brugernes behov
 - ansvars- og garantiniveauet
 - opfyldelsen af kvalitetsforpligtelserne i forbindelse med ydelsen og godtgørelserne til brugerne i tilfælde af, at de schweiziske transportvirksomheder ikke opfylder disse forpligtelser
 - reservationsbetingelserne.

▼B*BILAG 10***RETNINGSLINJER FOR ANVENDELSEN AF AFGIFTERNE I
ARTIKEL 40**

De i artikel 40 fastsatte afgifter anvendes efter følgende retningslinjer, jf. dog bestemmelserne i artikel 40, stk. 3, litra b og stk. 5:

- a) for transport på en schweizisk strækning, der er kortere eller længere end 300 km, ændres afgifterne forholdsmæssigt for at tage hensyn til den strækning, der faktisk er tilbagelagt i Schweiz.
- b) afgifterne fastsættes i forhold til køretøjets vægtkategori.



SLUTAKT

De befuldmægtigede for DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB,

på den ene side, og

for DET SCHWEIZISKE FORBUND

på den anden side

forsamlet i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems med henblik på undertegnelsen af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej har vedtaget følgende fælles erklæringer, der er knyttet til denne slutakt:

— Fælles erklæring om artikel 38, stk. 6

— Fælles erklæring om fremtidige tillægsforhandlinger

De har ligeledes taget følgende erklæringer, der er knyttet til slutakten, til efterretning:

— Erklæring om Schweiz' deltagelse i udvalg

— Erklæring fra Schweiz om udnyttelsen af kontingenterne (40 t)

— Erklæring fra Det Europæiske Fællesskab om udnyttelsen af kontingenterne (40 t)

— Erklæring fra Schweiz om artikel 40, stk. 4

— Erklæring fra Schweiz om lettelse af toldprocedurerne (artikel 43, stk. 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 kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän.

Som skedde i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundraionio.

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

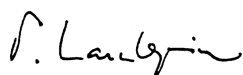
Euroopan yhteisön puolesta

▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



Por la Confederación Suiza
For Det Schweiziske Edsförbund
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



▼B

FÆLLES ERKLÆRING

om artikel 38, stk. 6

De kontraherende parter erklærer, at bestemmelserne i artikel 38, stk. 6, ikke berører anvendelsen inden for det schweiziske forbundssystem af instrumenterne for finansiel udligning inden for forbundsstaten.

▼B**FÆLLES ERKLÆRING****om fremtidige tillægsforhandlinger**

Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund erklærer, at de agter at indlede forhandlinger om indgåelse af aftaler på områder af fælles interesse, f.eks. vedrørende ajourføring af protokol 2 til frihandelsoverenskomsten af 1972, Schweiz' deltagelse i visse fællesskabsprogrammer vedrørende erhvervsuddannelse, ungdomsanliggender, medierne, statistikker og miljø. Der skal hurtigt efter afslutningen af de aktuelle bilaterale forhandlinger træffes forberedelser til sådanne forhandlinger.

▼B**ERKLÆRING****om Schweiz' deltagelse i udvalg**

Rådet har vedtaget, at repræsentanterne for Schweiz deltager som observatører i forbindelse med de punkter, der vedrører dem, i møderne i følgende udvalg og ekspertgrupper:

- Forskningsprogramudvalgene, herunder Udvalget for Videnskabelig og Teknisk Forskning (CREST)
- Den administrative kommission for vandrende arbejdstageres sociale sikring
- Gruppen til koordinering af den gensidige anerkendelse af eksamensbeviser for videregående uddannelser
- De rådgivende udvalg for lufruter og for anvendelse af konkurrencereglerne på lufttransportområdet.

De schweiziske repræsentanter er ikke til stede under afstemninger.

Hvad angår de andre udvalg, som beskæftiger sig med områder, der er omfattet af disse aftaler, og på hvilke Schweiz enten har overtaget Fællesskabets regelværk eller anvender det tilsvarende, vil Kommissionen høre de schweiziske eksperter efter fremgangsmåden i artikel 100 i EØS-aftalen.

▼B

ERKLÆRING FRA SCHWEIZ

om udnyttelsen af kontingenterne (40 t)

Schweiz erklærer, at maksimalt 50 % af de kontingenter, der er omhandlet i artikel 8 i aftalen, hvad angår schweiziske køretøjer af en faktisk totalvægt på højst 40 t, vil blive benyttet til at foretage transport i forbindelse med import, eksport og transit.

▼B

ERKLÆRING FRA DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

om udnyttelsen af kontingenterne (40 t)

Fællesskabet erklærer, at det ifølge de foreliggende skøn forventer, at ca. 50 % af dets kontingent i henhold til artikel 8, vil blive benyttet til bilaterale transportoperationer.

▼B**ERKLÆRING FRA SCHWEIZ****om artikel 40, stk. 4**

Schweiz erklærer med hensyn til anvendelsen af de afgifter, der er omhandlet i artikel 40, stk. 4, i aftalen, at det vil fastsætte de faktiske afgifter, der skal gælde indtil åbningen af den første basistunnel eller den 1. januar 2008, afhængigt af, hvilket tidspunkt falder først, på et niveau under det maksimumsbeløb, der tillades efter denne bestemmelse. Schweiz agter ifølge den aktuelle planlægning at fastsætte beløbet i 2005, 2006 og 2007 til 292,50 CHF i gennemsnit og 350 CHF som et maksimum.

▼B**ERKLÆRING FRA SCHWEIZ****om lettelse af toldprocedurerne (artikel 43, stk. 1)**

For at lette fortoldning ved vejgrænseovergangssteder mellem Europæiske Unionen og Schweiz har Schweiz tilsluttet sig følgende foranstaltninger, som i første række skal vedtages i løbet af 1999 i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen af 1992:

- i samarbejde med nabolandenes toldsteder at sikre, at toldstederne ved de større grænseovergangssteder er åbne tilstrækkeligt længe til, at lastbiler kan påbegynde deres kørsel gennem Schweiz, så snart forbuddet mod natkørsel ophører, eller fortsætte deres kørsel, indtil forbuddet begynder. Der kan om nødvendigt opkræves en ekstra afgift, der afspejler de ekstra udgifter. Afgiften bør dog ikke overstige 85 CHF
- inden den 1. januar 2000 i samarbejde med nabolandenes toldmyndigheder at nå til og siden garantere en fortoldningsstid for lastbiler på 30 minutter ved hvert grænseovergangssted mellem Schweiz og Europæiske Unionen (beregnet fra indpassagen ved det første toldsted til udpassagen ved det andet).