

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B****ABKOMMEN**

zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße

(ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 91)

Geändert durch:

				Amtsblatt		
				Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Beschluss Nr. 2/2004 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 22. Juni 2004			L 75	60	22.3.2005
► <u>M2</u>	Beschluss Nr. 1/2009 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 16. Juni 2009			L 273	15	17.10.2009
► <u>M3</u>	Beschluss Nr. 1/2010 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 22. Dezember 2010			L 19	34	22.1.2011
► <u>M4</u>	Beschluss Nr. 1/2013 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 6. Dezember 2013			L 352	79	24.12.2013
► <u>M5</u>	Beschlusses Nr. 1/2015 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 16. Dezember 2015			L 23	82	29.1.2016
► <u>M6</u>	Beschluss Nr. 2/2016 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 10. Juni 2016			L 186	38	9.7.2016
► <u>M7</u>	Beschluss Nr. 1/2018 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 12. Juni 2018			L 166	20	3.7.2018
► <u>M8</u>	Beschluss Nr. 1/2019 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 7. Juni 2019			L 180	22	4.7.2019
► <u>M9</u>	Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 13. Dezember 2019			L 13	43	17.1.2020
► <u>M10</u>	Beschluss Nr. 2/2020 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 11. Dezember 2020			L 15	34	18.1.2021
► <u>M11</u>	Beschluss Nr. 1/2021 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 30. Juni 2021			L 255	7	16.7.2021
► <u>M12</u>	Beschluss Nr. 2/2021 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 17. Dezember 2021			L 46	125	25.2.2022
► <u>M13</u>	Beschluss Nr. 1/2022 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 21. Dezember 2022			L 19	144	20.1.2023

Berichtigt durch:

- **C1** Berichtigung, ABl. L 33 vom 10.2.2016, S. 38 (1/2015)



ABKOMMEN

zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße

Die SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT, nachstehend „Schweiz“ genannt,

Die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT, nachstehend „Gemeinschaft“ genannt,
nachstehend „Vertragsparteien“ genannt,

IN DEM BEWUSSTSEIN, daß die Vertragsparteien ein gegenseitiges Interesse daran haben, die Zusammenarbeit und den Handel zu fördern, insbesondere durch die Gewährung des gegenseitigen Zugangs zu ihren Verkehrsmärkten gemäß Artikel 13 des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf der Straße und auf der Schiene vom 2. Mai 1992, nachstehend „Abkommen von 1992“ genannt;

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

IN DEM WUNSCH, einen gesunden Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten, wobei berücksichtigt werden muß, daß die unterschiedlichen Verkehrsträger die von ihnen verursachten Kosten decken müssen;

IN DEM BEWUSSTSEIN, daß es notwendig ist, insbesondere bei der Verwirklichung eines koordinierten rechtlichen und ordnungspolitischen Rahmens eine Kohärenz zwischen der Verkehrspolitik der Schweiz und den allgemeinen Grundsätzen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft zu gewährleisten —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

TITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Allgemeine Grundsätze und Ziele

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

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

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

▼B*Artikel 2***Geltungsbereich**

1. Dieses Abkommen gilt für den bilateralen Güter- und Personenverkehr auf der Straße zwischen den Vertragsparteien, für den Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien unbeschadet des Abkommens von 1992 und vorbehaltlich des Artikels 7 Absatz 3 sowie für den Güter- und Personenverkehr im Dreiländerverkehr und die große Kabotage für die Schweiz.
2. Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-güter- und -personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Es gilt nicht für die Eisenbahnunternehmen, deren Betrieb auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist.
3. Dieses Abkommen gilt für den Verkehr, der von Straßenverkehrsunternehmen oder Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird, die in einer Vertragspartei niedergelassen sind.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

1. Straßenverkehr

Im Sinne dieses Abkommens gilt als:

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

▼B

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

2. Eisenbahnverkehr

Im Sinne dieses Abkommens gilt als:

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

▼B

- „Zuweisungsstelle“ die Behörde und/oder der Fahrwegbetreiber, die bzw. der von einer der Vertragsparteien mit der Vergabe von Fahrwegkapazität beauftragt ist;
- „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken;
- „Regionalverkehr“ Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken;
- „kombinierter Verkehr“ die Beförderung von Waren mit Straßenfahrzeugen oder Ladeeinheiten, die einen Teil der Strecke auf der Schiene und die Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße zurücklegen;
- „wettbewerbsfähige Preise der Eisenbahn“ die Preise der Eisenbahn, wenn die mittleren Preise auf der Schiene in der Schweiz nicht höher sind als die Kosten auf der Straße für eine ähnliche Strecke gemäß Anhang 9.

*Artikel 4***Vorbehalt des Abkommens von 1992**

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

TITEL II

GRENZÜBERSCHREITENDER STRASSENVERKEHR

A. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

*Artikel 5***Zugang zum Beruf**

1. Unternehmen, die den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausüben wollen, müssen die nachstehenden drei Bedingungen erfüllen:
 - a) Zuverlässigkeit,
 - b) angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit,
 - c) fachliche Eignung.
2. Die in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften sind in Abschnitt 1 des Anhangs 1 aufgeführt.

*Artikel 6***Sozialvorschriften**

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



Artikel 7

Technische Normen

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

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

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

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

4. Die Einführung der Straßenbenutzungsgebühren gemäß Artikel 40 erfolgt parallel zur schrittweisen Anhebung der gemäß Absatz 3 vorgesehenen höchstzulässigen Gewichte.

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

Artikel 8

Übergangsregelung für das Fahrzeuggewicht

1. Im Hinblick auf die stufenweise Einführung der in Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2 vorgesehenen endgültigen Regelung wird der Güterverkehr, der aus der Gemeinschaft zu einem Ort außerhalb der schweizerischen Grenzzone, wie sie in Anhang 6 definiert ist, (und umgekehrt) oder im Transit durch die Schweiz erfolgt, mit Fahrzeugen, deren tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand 28 t (vor dem 31.12.2000) oder 34 t (zwischen dem 1.1.2001 und dem 31.12.2004) überschreitet, jedoch nicht mehr als 40 t beträgt, gemäß den Bestimmungen der Absätze 2, 3 und 4 einer Kontingentierung mit Erhebung einer Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur unterworfen. Bei in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen kann dieses Kontingent auch für Beförderungen innerhalb des schweizerischen Gebiets genutzt werden.

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

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

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

▼B

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

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

B. GRENZÜBERSCHREITENDER STRASSENGÜTERVERKEHR*Artikel 9***Güterverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien**

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

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

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

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

*Artikel 10***Güterverkehr im Transit durch das Gebiet der Vertragsparteien**

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

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

*Artikel 11***Transit durch Österreich**

Ein Ökopunktesystem, das dem in Artikel 11 des Protokolls Nr. 9 der Akte über den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union vorgesehenen Ökopunktesystem gleichwertig ist, findet im Rahmen der Gültigkeit des Protokolls Nr. 9 Anwendung auf den Transit der schweizerischen Verkehrsunternehmer durch das Gebiet Österreichs. Das Berechnungsverfahren und die detaillierten Regeln und Verfahren zur Verwaltung und Kontrolle der Ökopunkte werden zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Abkommens durch eine in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien ausgearbeitete Verwaltungsvereinbarung festgelegt, die *mutatis mutandis* den Bestimmungen des Protokolls Nr. 9 entspricht.

▼B*Artikel 12***Große Kabotage für die Schweiz**

1. Ab dem Jahr 2001 wird die große Kabotage für die Schweiz unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen:
 - Der Kabotageverkehr unterliegt der in Artikel 9 Absatz 1 genannten schweizerischen Lizenz;
 - er beschränkt sich auf eine Beförderung auf der Rückfahrt im Anschluß an eine Güterbeförderung zwischen der Schweiz und einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft.
2. Bis zu diesem Datum können die im Rahmen der geltenden bilateralen Abkommen bestehenden Rechte weiterhin wahrgenommen werden. Anhang 5 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.
3. Ab dem Jahr 2005 ist die große Kabotage für die Schweiz vollständig liberalisiert. Der Kabotageverkehr unterliegt der in Artikel 9 Absatz 1 genannten schweizerischen Lizenz.

*Artikel 13***Dreiländerverkehr mit Drittländern**

1. Die Regelung für den Dreiländerverkehr mit Drittländern wird im gegenseitigen Einvernehmen nach dem Abschluß des jeweils erforderlichen Abkommens zwischen einerseits der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland sowie andererseits der Schweiz und dem betreffenden Drittland festgelegt. Diese Regelung ist dazu bestimmt, für diesen Dreiländerverkehr eine auf Gegenseitigkeit beruhende Behandlung zwischen den Betreibern der Gemeinschaft und der Schweiz zu gewährleisten.
2. Bis zum Abschluß von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern bleiben die in den bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Schweiz enthaltenen Bestimmungen über den Dreiländerverkehr mit Drittländern von diesem Abkommen unberührt. Anhang 5 dieses Abkommens enthält eine Aufstellung dieser Rechte.
3. Nachdem die in Absatz 1 erwähnten Regelungen festgelegt worden sind, schließt die Schweiz mit diesen Drittländern bilaterale Abkommen ab oder paßt die bestehenden Abkommen soweit erforderlich an.

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

Die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug sowie die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug sind nach diesem Abkommen nicht zulässig.

▼B*Artikel 15***Nacht- und Sonntagsfahrverbot und Ausnahmen von der Gewichtsbeschränkung**

1. Das Nachtfahrverbot im Gebiet der Schweiz gilt nur von 22.00 Uhr abends bis 05.00 Uhr morgens.
2. Anhang 6 enthält Angaben zu den Ausnahmen von der Gewichtsbeschränkung und vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot.
3. Ausnahmen vom Nachtfahrverbot werden in nichtdiskriminierender Weise gewährt und können bei einer Zentralstelle beantragt werden. Sie werden gegen Bezahlung einer Gebühr gewährt, die zur Deckung der Verwaltungskosten bestimmt ist.

*Artikel 16***Aufhebung bestimmter Ausnahmen von der Gewichtsbeschränkung**

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

C. GRENZÜBERSCHREITENDER PERSONENVERKEHR MIT KRAFTOMNIBUSSEN*Artikel 17***Für die Verkehrsunternehmer geltende Bedingungen**

1. Jeder gewerbliche Verkehrsunternehmer ist ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zur Erbringung von Verkehrsdiensten gemäß Anhang 7 Artikel 1 unter der Voraussetzung zugelassen, daß er
 - in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, in dem er niedergelassen ist, oder in der Schweiz eine Lizenz für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr erhalten hat und
 - die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt.
2. Jeder im Werkverkehr tätige Verkehrsunternehmer ist ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zur Erbringung von Verkehrsdiensten gemäß Anhang 7 Artikel 1 Nummer 3 unter der Voraussetzung zugelassen, daß er
 - in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, in dem er niedergelassen ist, oder in der Schweiz gemäß den in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegten Bedingungen für den Marktzugang eine Lizenz für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen erhalten hat und
 - die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllt.

▼B

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

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

*Artikel 18***Zugang zum Markt**

1. Gelegenheitsverkehre gemäß Artikel 1 Nummer 2.1 des Anhangs 7 sind nicht genehmigungspflichtig.

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

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

4. Der Linienverkehr ist gemäß Artikel 2 ff. des Anhangs 7 genehmigungspflichtig:

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

In der Schweiz sind Sonderformen des Linienverkehrs nicht genehmigungspflichtig.

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

*Artikel 19***Dreiländerverkehr mit Drittländern**

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

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

▼B

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

*Artikel 20***Beförderungen zwischen zwei im Gebiet einer Vertragspartei liegenden Orten**

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

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

*Artikel 21***Verfahren**

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

*Artikel 22***Übergangsbestimmung**

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

TITEL III

GRENZÜBERSCHREITENDER EISENBAHNVERKEHR*Artikel 23***Unabhängigkeit der Geschäftsführung**

Die Vertragsparteien verpflichten sich,

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

*Artikel 24***Zugangsrechte zum Eisenbahnfahrweg und Transitrechte**

1. Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen haben die Zugangs- und Transitrechte, die in den in Anhang 1 Abschnitt 4 aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft festgelegt sind.
2. Die im Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Eisenbahnunternehmen erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Zugangsrechte zum Fahrweg im Gebiet der anderen Vertragspartei.
3. Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen, die ihre Zugangs- bzw. Transitrechte ausüben, treffen mit den Betreibern des benutzten Eisenbahnfahrwegs die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit im grenzüberschreitenden Verkehr gemäß Absatz 1 und 2 zu regeln.

*Artikel 25***Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen**

1. Die Erteilung der erforderlichen Genehmigung für die betreffende Art der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr ist eine Voraussetzung für die Beantragung der Zugangsrechte zum Eisenbahnfahrweg oder der Transitrechte und damit des Rechts auf die Erbringung von Verkehrsleistungen. Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zum Eisenbahnfahrweg.
2. Ein Eisenbahnunternehmen kann eine Genehmigung in der Schweiz oder in dem Mitgliedstaat der Gemeinschaft beantragen, in dem es niedergelassen ist. Die Vertragsparteien dürfen Genehmigungen nicht erteilen oder verlängern, wenn die Anforderungen dieses Abkommens nicht erfüllt werden.
3. Die Genehmigungen werden unter der Verantwortlichkeit der Vertragsparteien von der besonders bezeichneten Genehmigungsbehörde an schon bestehende und an neue Unternehmen erteilt.
4. Die Genehmigungen werden in der Gemeinschaft und in der Schweiz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit anerkannt.
5. Sie unterliegen während ihrer gesamten Geltungsdauer den von den Vertragsparteien festgelegten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht. Die hierfür geltenden Vorschriften sind in Abschnitt 4 des Anhangs 1 aufgeführt.
6. Die Genehmigungen gelten so lange, wie das Eisenbahnunternehmen die Verpflichtungen aus oben genannten Rechtsvorschriften erfüllt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch die Überprüfungen in regelmäßigen Abständen vorschreiben.
7. Die Verfahren für die Überprüfung, Änderung, Aussetzung oder den Entzug einer Genehmigung unterliegen den obenerwähnten Rechtsvorschriften.

▼B*Artikel 26***Erteilung der Sicherheitsbescheinigung**

1. Die Vertragsparteien schreiben den Eisenbahnunternehmen vor, außerdem eine Sicherheitsbescheinigung vorzulegen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken festgelegt sind.
2. Das Eisenbahnunternehmen kann die Sicherheitsbescheinigung bei der Stelle beantragen, die von der Vertragspartei, in deren Gebiet sich der benutzte Fahrweg befindet, hierfür benannt wurde.
3. Das Eisenbahnunternehmen muß zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung die einschlägigen schweizerischen Rechtsvorschriften für den in der Schweiz benutzten Fahrweg und die einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für den im Gebiet der Gemeinschaft benutzten Fahrweg einhalten.

*Artikel 27***Zuweisung der Zugtrasse**

1. Jede Vertragspartei benennt die Stelle, die für die Zuweisung der Kapazitäten zuständig ist, wobei es sich hierbei um eine besondere Behörde oder den Fahrwegbetreiber handeln kann. Die Zuweisungsstelle, die Kenntnis aller verfügbaren Zugtrassen hat, stellt insbesondere sicher, daß
 - die Fahrwegkapazität der Eisenbahnen gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zugewiesen wird;
 - das Zuweisungsverfahren vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 eine effiziente und optimale Nutzung des Fahrwegs erlaubt.
2. Das Eisenbahnunternehmen oder die internationale Gruppierung, das bzw. die die Zuweisung einer oder mehrerer Zugtrassen beantragt, wendet sich an die Zuweisungsstelle(n) der Vertragspartei, in deren Gebiet sich der Anfangspunkt des betreffenden Verkehrsdienstes befindet. Die mit dem Antrag auf Fahrwegkapazität befaßte Zuweisungsstelle unterrichtet unverzüglich die anderen betroffenen Zuweisungsstellen hiervon. Die letzteren nehmen spätestens binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben Stellung, wobei jede Zuweisungsstelle einen Antrag ablehnen kann. Die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, entscheidet über den Antrag in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen spätestens binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben. Die Verfahren betreffend einen Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unterliegen den in Abschnitt 4 des Anhangs 1 enthaltenen Bestimmungen.
3. Die Gemeinschaft und die Schweiz können die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten folgenden Eisenbahnverkehrsdiensten Vorrang eingeräumt wird:
 - a) gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten,
 - b) Verkehrsdiensten, die ganz oder teilweise auf einem speziell für diese Verkehrsdienste gebauten oder ausgebauten Fahrweg (z. B. besondere Hochgeschwindigkeits- oder Güterverkehrsstrecken) betrieben werden.

▼B

4. Die Gemeinschaft und die Schweiz können die Zuweisungsstelle beauftragen, den Eisenbahnunternehmen, die bestimmte Arten von Verkehrsdiensten erbringen oder diese in bestimmten Gebieten erbringen, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung besondere Rechte zu gewähren, wenn diese zur Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Verkehrsdienstes oder einer effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität oder zur Finanzierung neuer Fahrwege unentbehrlich sind.

5. Die Vertragsparteien können die Möglichkeit vorsehen, daß bei Anträgen auf Fahrwegzugang eine Kautionsleistung oder eine vergleichbare Sicherheit zu leisten ist.

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

*Artikel 28***Rechnungswesen und Weagentgelt**

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

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

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

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

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

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

*Artikel 29***Beschwerderecht**

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

▼B

2. Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Entscheidungen nach Absatz 1 und nach Artikel 25 Absatz 3 der richterlichen Überprüfung unterliegen.

TITEL IV

KOORDINIERTER VERKEHRSPOLITIK

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

*Artikel 30***Ziele**

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

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

*Artikel 31***Maßnahmen**

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

2. Ergänzend zu den Bestimmungen der Titel II und III umfassen die Maßnahmen:

- die Entwicklung der alpenquerenden Eisenbahninfrastruktur und die Bereitstellung preis- und qualitätsmäßig wettbewerbsfähiger Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr und im kombinierten Verkehr;
- die Einführung angemessener Gebührenregelungen für den Straßenverkehr;
- Begleitmaßnahmen.

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

*Artikel 32***Grundsätze**

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

- dem Grundsatz einer weder direkten noch indirekten Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers, des Zulassungsortes des Fahrzeugs oder des Herkunfts- bzw. Bestimmungsortes der Beförderung;

▼B

- dem Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsträgers;
- dem Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmäßiger Beschränkungen;
- dem Territorialitätsprinzip;
- dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der dem Verkehr angelasteten Kosten, wobei auch Kriterien des Fahrzeugtyps zu berücksichtigen sind;
- dem Grundsatz der Transparenz;
- dem Grundsatz der Vergleichbarkeit der Benutzungsbedingungen zwischen alpenquerenden Strecken;
- dem Grundsatz der Vermeidung von Verzerrungen des Verkehrsflusses im Alpenraum;
- dem Grundsatz der Gegenseitigkeit.

B. EISENBAHNVERKEHR UND KOMBINIRTER VERKEHR*Artikel 33***Ziele**

1. Die Vertragsparteien kommen überein, ein von der Kapazität her ausreichendes und hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Dienstqualität gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsfähiges Angebot für den Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr im Alpenraum bereitzustellen, das den Grundsätzen des Artikels 32 entspricht und das freie Spiel der Marktkräfte, insbesondere im Rahmen der Öffnung des Zugangs zum Eisenbahnfahrweg gemäß Titel III, sowie die Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen gewährleistet.
2. Zu diesem Zweck
 - ergreifen die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten sowohl in der Schweiz als auch im Gebiet der Gemeinschaft Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und des Betriebs, die die langfristige Rentabilität, die Kohärenz und die Integration des schweizerischen Angebots in ein Eisenbahnfernverkehrssystem gewährleisten;
 - verpflichten sich die Vertragsparteien, den Verbund und die Interoperabilität ihrer Eisenbahnnetze und des kombinierten Verkehrs zu entwickeln. Sie stellen die erforderliche Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und den betroffenen Stellen sicher und beauftragen den Gemischten Ausschuss, diese Aspekte zu verfolgen.
3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um — parallel zu einer schrittweisen Einführung der Erhebung von Abgaben auf den Straßenverkehr gemäß Artikel 40 — die Bereitstellung eines Angebots im Eisenbahn- und kombinierten Verkehr zu fördern, das aufgrund der Kapazität, des Preises und der Qualität in der Lage ist, eine ausgewogene Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen alpenquerenden Strecken zu gewährleisten.

*Artikel 34***Angebot an Fahrwegkapazität**

1. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre jeweiligen in den Artikeln 5 und 6 des Abkommens von 1992 eingegangenen Verpflichtungen, denen zufolge die Schweiz den Bau der NEAT und die Gemeinschaft die

▼B

Erhöhung der Kapazitäten für die Nord- und Südlaufstrecke zur NEAT übernehmen. Sie kommen überein, daß die neuen Fahrwege mit dem Lichtraumprofil C der U.I.C. gebaut werden.

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

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

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

*Artikel 35***Wirtschaftliche Parameter**

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

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

3. Um ausreichende Eisenbahnverkehrsdienste zu gewährleisten, können die Vertragsparteien insbesondere unter Berücksichtigung sozialer und umweltspezifischer Faktoren mit den Eisenbahnunternehmen Verträge über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienste abschließen.

▼B

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

5. Der Gemischte Ausschuß überwacht die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels durch die Vertragsparteien.

*Artikel 36***Qualitätsparameter**

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

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

3. Die Vertragsparteien ergreifen alle zur Förderung des kombinierten Verkehrs erforderlichen Maßnahmen. Sie achten insbesondere darauf, daß die nachstehenden Vorschriften erfüllt werden:

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

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

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

5. Der Gemischte Ausschuß erstellt alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung der in diesem Artikel enthaltenen Maßnahmen.

▼B**C. GEBÜHRENREGELUNGEN IM STRASSENVERKEHR***Artikel 37***Ziele**

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

*Artikel 38***Grundsätze**

1. Die Gebührenregelungen beruhen auf den in Artikel 32 festgelegten Grundsätzen, insbesondere den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, der Verhältnismäßigkeit und der Transparenz.
2. Die Abgaben setzen sich aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Straßenbenutzungsgebühren zusammen.
3. Zur Verwirklichung der in Artikel 37 aufgeführten Ziele werden Maßnahmen bevorzugt, die eine Umleitung des Verkehrs von der technisch, wirtschaftlich und geographisch optimalen Strecke zwischen dem Ausgangspunkt und dem Bestimmungsort der Beförderung vermeiden.
4. Die Maßnahmen werden so angewandt, daß sie den freien Güter- und Dienstleistungsverkehr zwischen den Vertragsparteien nicht behindern. Dies gilt insbesondere für die Verwaltung und die Erhebung von Maut- oder Benutzungsgebühren, die Abschaffung von Kontrollen oder systematischen Überprüfungen an den Grenzen zwischen den Vertragsparteien und den Verzicht auf übertriebene Formalitäten. Um diesbezügliche Schwierigkeiten zu vermeiden, bemüht sich die Schweiz, die in diesem Bereich geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft anzuwenden.
5. Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht laut Zulassungsschein von 12 Tonnen oder mehr. Ungeachtet dieses Abkommens kann jede Vertragspartei für ihr Gebiet Maßnahmen für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 Tonnen ergreifen.
6. Die Vertragsparteien gewähren Unternehmen, insbesondere Verkehrsunternehmen, keine direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen mit dem Ziel, die Auswirkungen zu mildern, die sich für die Unternehmen dadurch ergeben, daß die Kosten, welche die in diesem Abkommen vorgesehenen Gebühren verursachen, der Beförderung angelastet werden.

*Artikel 39***Interoperabilität der Systeme**

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

*Artikel 40***Maßnahmen seitens der Schweiz**

1. Zur Erreichung der in Artikel 37 festgelegten Ziele und im Hinblick auf die in Artikel 7 Absatz 3 vorgesehenen Anhebungen der Gewichtsbegrenzung führt die Schweiz in zwei Stufen ab dem 1. Januar 2001 bzw. 1. Januar 2005 eine nichtdiskriminierende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge ein. Diese Gebührenregelung beruht insbesondere auf den Grundsätzen des Artikels 38 Absatz 1 sowie den in Anhang 10 festgelegten Anwendungsmodalitäten.
2. Die Gebühren sind in drei Kategorien von Emissionsnormen (EURO) abgestuft. In der ab dem 1. Januar 2005 geltenden Gebührenregelung muß der Gebührenunterschied von einer Kategorie zur anderen so groß wie möglich sein, darf jedoch 15 % des in Absatz 4 genannten gewichteten Durchschnitts der Gebühren nicht übersteigen.
3.
 - a) In der ab dem 1. Januar 2001 geltenden Gebührenregelung beträgt der Höchstsatz für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 34 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt, 205 SFR, wenn das Fahrzeug den EURO-Normen nicht entspricht, 172 SFR, wenn das Fahrzeug der EURO-Norm I entspricht, und 145 SFR, wenn das Fahrzeug der EURO-Norm II entspricht.
 - b) Abweichend von Buchstabe a erhält die Gemeinschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2004 ein jährliches Kontingent von 220 000 einfachen Leerfahrten oder einfachen Fahrten zur Beförderung von leichten Waren im schweizerischen Alpentransit, sofern das tatsächliche Gesamtgewicht des Fahrzeugs im beladenen Zustand 28 Tonnen nicht überschreitet, gegen Entrichtung einer Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur in Höhe von 50 SFR im Jahr 2001, 60 SFR im Jahr 2002, 70 SFR im Jahr 2003 und 80 SFR im Jahr 2004. Die Schweiz erhält ebenfalls ein Kontingent zu denselben Bedingungen. Diese Fahrten unterliegen den üblichen Kontrollverfahren.
4. In der ab dem 1. Januar 2005 geltenden Gebührenregelung beträgt der gewichtete Durchschnitt der Gebühren höchstens 325 SFR für ein Fahrzeug, dessen tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht über 40 Tonnen liegt und das eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegt. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 SFR.
5. Ein Teil der in den Absätzen 3 und 4 erwähnten Gebühren kann aus Mauten für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen bestehen. Dieser Teil darf nicht mehr als 15 % der in den Absätzen 3 und 4 festgelegten Gebühren betragen.
6. Die in Absatz 4 erwähnten Gewichtungen werden entsprechend der Zahl der in der Schweiz je EURO-Norm-Kategorie verkehrenden Fahrzeuge ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge je Kategorie wird anhand von Zählungen ermittelt, die vom Gemischten Ausschuß geprüft werden. Der Ausschuß legt den gewichteten Durchschnitt auf der Grundlage

▼B

von Untersuchungen fest, die alle zwei Jahre durchgeführt werden, um der Entwicklung des in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugparks und der Entwicklung der EURO-Norm-Kategorien Rechnung zu tragen; die erste Untersuchung findet vor dem 1. Juli 2004 statt.

*Artikel 41***Maßnahmen seitens der Gemeinschaft**

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

*Artikel 42***Überprüfung der Gebühren**

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

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

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

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

D. BEGLEITMASSNAHMEN*Artikel 43***Erleichterung der Grenzkontrollen**

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

▼B

2. Das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Erleichterung der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr vom 21. November 1990, das Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987 sowie für den Eisenbahnverkehr die Vereinbarung zwischen den Eisenbahnunternehmen über die technische Untersuchung der Güterwagen beim Übergang an den Grenzen bilden die Grundlage für die von den Vertragsparteien gemäß Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen.

*Artikel 44***Umweltnormen für Nutzfahrzeuge**

1. Zum besseren Schutz der Umwelt und unbeschadet der Verpflichtungen nach Artikel 7 streben die Vertragsparteien die Einführung von Umweltnormen auf hohem Schutzniveau an, um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern.
2. Während der Vorbereitung dieser Normen konsultieren sich die Vertragsparteien regelmäßig.
3. Ist die Emissionskategorie (EURO) der schweren Nutzfahrzeuge (wie sie in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft definiert ist) nicht im Zulassungsschein des Fahrzeugs angegeben, wird sie anhand des darin angegebenen Datums der Erstzulassung oder gegebenenfalls anhand eines von den zuständigen Behörden des Zulassungsstaats zusätzlich ausgestellten besonderen Dokuments überprüft.

*Artikel 45***Verkehrsbeobachtungsstelle**

1. Zur Erfassung des Straßen-, Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs in der Alpenregion wird mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens eine ständige Beobachtungsstelle eingerichtet. Sie legt dem mit Artikel 51 eingesetzten Gemischten Ausschuß jährlich einen Bericht über die Verkehrsentwicklung vor. Insbesondere im Falle einer Anwendung der Bestimmungen der Artikel 46 und 47 kann der Gemischte Ausschuß von der Beobachtungsstelle einen Sonderbericht verlangen.
2. Die Finanzierung der Tätigkeit der Beobachtungsstelle wird von den Vertragsparteien gewährleistet. Der Verteilungsschlüssel für die Finanzierung wird vom Gemischten Ausschuß festgelegt.
3. Die Vertragsparteien legen die verwaltungstechnischen Modalitäten für den Betrieb der Beobachtungsstelle in einem bei der ersten Sitzung des Gemischten Ausschusses zu fassenden Beschluß fest.

E. KORREKTIVMASSNAHMEN*Artikel 46***Einseitige Schutzmaßnahmen**

1. Sollte es nach dem 1. Januar 2005 trotz wettbewerbsfähiger Preise im Eisenbahnverkehr und ordnungsgemäßer Anwendung der Maßnahmen des Artikels 36 über die Qualitätsparameter zu Schwierigkeiten bei der Abwicklung des alpenquerenden Straßenverkehrs in der Schweiz kommen und sollte der mittlere Auslastungsgrad der in der Schweiz angebotenen Eisenbahnkapazität (begleiteter und unbegleiteter kombinierter Verkehr) während eines Zeitraums von 10 Wochen unter

▼B

66 % liegen, kann die Schweiz- abweichend von den Bestimmungen des Artikels 40 Absätze 4 und 5 die in Artikel 40 Absatz 4 vorgesehenen Gebühren um maximal 12,5 % erhöhen. Die Einnahmen aus dieser Gebührenerhöhung kommen in ihrer Gesamtheit dem Eisenbahnverkehr und dem kombinierten Verkehr mit dem Ziel zugute, deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr zu steigern.

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

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

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

— Sind die Maßnahmen beim vorhergehenden Mal nicht länger als sechs Monate angewendet worden, ist eine erneute Anwendung erst 12 Monate nach Ablauf der ersten Anwendung erlaubt;

— sind die Maßnahmen beim vorhergehenden Mal länger als sechs Monate angewendet worden, ist eine erneute Anwendung erst 18 Monate nach Ablauf der ersten Anwendung erlaubt;

— in keinem Fall können die Schutzmaßnahmen öfter als zweimal während eines Zeitraums von fünf Jahren, gerechnet vom Beginn der ersten Anwendung der Schutzmaßnahmen, in Anspruch genommen werden.

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

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

*Artikel 47***Konsensuelle Schutzmaßnahmen**

1. Im Falle schwerer Störungen des alpenquerenden Verkehrsflusses, die die Verwirklichung der Ziele des Artikels 30 beeinträchtigen, tritt der Gemischte Ausschuß auf Antrag einer der Vertragsparteien zusammen, um geeignete Maßnahmen zur Behebung der Situation festzulegen.

▼B

Die den Antrag stellende Vertragspartei setzt die Verkehrsbeobachtungsstelle unverzüglich hiervon in Kenntnis, die innerhalb von 14 Tagen einen Bericht über diese Situation und die gegebenenfalls zu treffenden Maßnahmen erstellt.

2. Der Gemischte Ausschuß tritt innerhalb von 15 Tagen nach der Antragstellung zusammen. Er prüft die Situation unter gebührender Berücksichtigung des Berichts der Verkehrsbeobachtungsstelle. Der Gemischte Ausschuß beschließt innerhalb eines Zeitraums von 60 Tagen, gerechnet ab dem Tage seines ersten Zusammentretens in dieser Frage, über die Maßnahmen, die gegebenenfalls zu ergreifen sind. Diese Fristen können in gegenseitigem Einvernehmen verlängert werden.

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

*Artikel 48***Maßnahmen im Falle einer Krise**

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

TITEL V

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 49***Durchführung dieses Abkommens**

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

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

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

*Artikel 50***Maßnahmen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts**

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

▼B*Artikel 51***Gemischter Ausschuß**

1. Es wird ein Gemischter Ausschuß mit der Bezeichnung „Gemischter Landverkehrsausschuß Gemeinschaft/Schweiz“ eingesetzt. Der Ausschuß setzt sich aus Vertretern der Vertragsparteien zusammen und ist für die Verwaltung und ordnungsgemäße Anwendung dieses Abkommens zuständig. Der Ausschuß spricht Empfehlungen aus. Er trifft Beschlüsse in den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen. Die Vertragsparteien führen diese Beschlüsse gemäß ihren eigenen Regeln aus. Der Gemischte Ausschuß äußert sich in gegenseitigem Einvernehmen.
2. Der Gemischte Ausschuß gewährleistet die Durchführung und Anwendung dieses Abkommens, insbesondere des Artikels 27 Absatz 6 und der Artikel 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 und 54. Er sorgt für die Durchführung der in den Artikeln 52 und 55 enthaltenen Anpassungs- und Revisionsbestimmungen.
3. Zum Zweck der ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens führen die Vertragsparteien regelmäßig einen Informationsaustausch und auf Antrag einer der Vertragsparteien Beratungen im Gemischten Ausschuß durch. Sie unterrichten einander über die Daten, die den Behörden vorliegen, die mit der Anwendung dieses Abkommens und insbesondere der Erteilung von Genehmigungen und der Durchführung von Kontrollen beauftragt sind. Diese Behörden tauschen ihre Informationen unmittelbar untereinander aus.
4. Der Gemischte Ausschuß beschließt seine Geschäftsordnung, die unter anderem die Einberufung der Ausschußsitzungen, die Wahl des Vorsitzes und die Festlegung von dessen Mandat näher regelt.
5. Der Gemischte Ausschuß tritt nach Bedarf, mindestens jedoch einmal pro Jahr zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung verlangen.
6. Der Gemischte Ausschuß kann Arbeitsgruppen einsetzen oder Sachverständige bestellen, die ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.
7. Der Ausschuß übernimmt auch die Aufgaben, die zuvor von dem mit Artikel 18 des Abkommens von 1992 eingesetzten Ausschuß mit der Bezeichnung „Gemischter Landverkehrsausschuß Gemeinschaft/Schweiz“ wahrgenommen wurden.

*Artikel 52***Entwicklung des Rechts**

1. Dieses Abkommen gilt unbeschadet des Rechts jeder Vertragspartei, ihre internen Rechtsvorschriften auf den in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallenden Gebieten unter Wahrung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens einseitig zu ändern.
2. Sobald eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften in einem Bereich ausgearbeitet hat, für den dieses Abkommen gilt, holt sie auf informellem Weg die Stellungnahme von Sachverständigen der anderen Vertragspartei ein. Während des Zeitraums, der der formellen Verabschiedung dieser neuer Rechtsvorschriften vorausgeht, halten sich die Vertragsparteien auf dem laufenden und nehmen, falls nötig, Beratungen auf. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien kann ein erster Gedankenaustausch im Gemischten Ausschuß, insbesondere über die Auswirkungen, die eine solche Änderung auf das Funktionieren dieses Abkommens hat, stattfinden.

▼B

3. Sobald eine Vertragspartei eine Änderung der Rechtsvorschriften verabschiedet hat, spätestens jedoch acht Tage nach deren Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* bzw. in der *Amtlichen Sammlung des Bundesrechts*, teilt sie der anderen Vertragspartei den Wortlaut dieser neuen Rechtsvorschriften mit. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien erfolgt spätestens zwei Monate danach im Gemischten Ausschuß ein Meinungsaustausch über die Auswirkungen dieser Änderungen auf das Funktionieren dieses Abkommens.

4. Der Gemischte Ausschuß

— faßt entweder einen Beschluß zur Änderung der Anhänge 1, 3, 4 und 7 oder schlägt, falls erforderlich, die Änderung der Bestimmungen dieses Abkommens vor, um darin — soweit nötig, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit — die Änderungen der betreffenden Rechtsvorschriften aufzunehmen, oder

— faßt einen Beschluß, demzufolge die Änderungen der betreffenden Rechtsvorschriften als vereinbar mit diesem Abkommen anzusehen sind, oder

— beschließt andere Maßnahmen, um das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens zu gewährleisten.

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

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

*Artikel 53***Vertraulichkeit**

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

*Artikel 54***Streitbeilegung**

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

▼B*Artikel 55***Revision**

1. Wünscht eine Vertragspartei die Änderung von Bestimmungen dieses Abkommens, unterrichtet sie den Gemischten Ausschuß hiervon. Vorbehaltlich der nachstehenden Absätze 2 und 3 tritt die Änderung dieses Abkommens nach Abschluß der jeweiligen internen Verfahren in Kraft.
2. Die Anhänge 1, 3, 4, und 7 können durch Beschluß des Gemischten Ausschusses gemäß Artikel 51 Absatz 1 geändert werden, um die Entwicklung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu berücksichtigen.
3. Die Anhänge 5, 6, 8 und 9 können durch Beschluß des Gemischten Ausschusses gemäß Artikel 51 Absatz 1 geändert werden.

*Artikel 56***Anhänge**

Die Anhänge 1 bis 10 sind Bestandteil dieses Abkommens.

*Artikel 57***Räumlicher Geltungsbereich**

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

*Artikel 58***Abschlußbestimmungen**

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation oder Genehmigung durch die Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Verfahren. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf die letzte Notifikation der Hinterlegung der Ratifikations- oder Genehmigungsurkunden aller nachstehenden sieben Abkommen folgt:
 - Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße
 - Abkommen über die Freizügigkeit
 - Abkommen über den Luftverkehr
 - Abkommen über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen
 - Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen
 - Abkommen über bestimmte Aspekte des öffentlichen Beschaffungswesens
 - Abkommen über die wissenschaftliche und technologische Zusammenarbeit.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

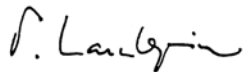
Utfärdat i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundra nittionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

▼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 die Schweizerische 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 DER ANHÄNGE**

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

▼ M11

ANHANG I

ANWENDBARE BESTIMMUNGEN

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

Einschlägige Bestimmungen des Rechts der Europäischen Union

Abschnitt 1 – Zugang zum Beruf

- Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (kodifizierte Fassung) (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1).
- Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1).

Für die Zwecke dieses Abkommens

- a) befreien die Europäische Union und die Schweizerische Eidgenossenschaft die Staatsangehörigen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums von der Verpflichtung zur Mitführung der Fahrerbescheinigung;
 - b) kann die Schweizerische Eidgenossenschaft Angehörige anderer als der unter Buchstabe a genannten Staaten von der Verpflichtung zur Mitführung der Fahrerbescheinigung nur nach vorheriger Konsultation und mit Zustimmung der Europäischen Union befreien;
 - c) gelten die Bestimmungen des Kapitels III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Kabotage) nicht.
- Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1).
- Für die Zwecke dieses Abkommens gelten die Bestimmungen des Kapitels V der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 (Kabotage) nicht.
- Beschluss 2009/992/EU der Kommission vom 17. Dezember 2009 über Mindestanforderungen an die Daten, die in die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen einzugeben sind (ABl. L 339 vom 22.12.2009, S. 36).
 - Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21).
 - Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission (ABl. L 107 vom 10.4.2014, S. 39).

▼ M11

- Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 74 vom 19.3.2016, S. 8).

Abschnitt 2 – Sozialvorschriften

- Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).
- Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).
- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).
- Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2016/403 der Kommission vom 18. März 2016 (ABl. L 74 vom 19.3.2016, S. 8).
- Verordnung (EU) Nr. 581/2010 der Kommission vom 1. Juli 2010 zur Festlegung der Höchstzeiträume für das Herunterladen relevanter Daten von Fahrzeugeinheiten und Fahrerkarten (ABl. L 168 vom 2.7.2010, S. 16).
- Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen (ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1503 der Kommission vom 25. August 2017 (ABl. L 221 vom 26.8.2017, S. 10).
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/502 der Kommission vom 28. Februar 2018 (ABl. L 85 vom 28.3.2018, S. 1).
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/548 der Kommission vom 23. März 2017 zur Festlegung eines Musterformulars für die schriftliche Erklärung zu Entfernung oder Aufbrechen der Plombierung eines Fahrtenschreibers (ABl. L 79 vom 24.3.2017, S. 1).

▼ **M11**

- Durchführungsbeschluss (EU) 2017/1013 der Kommission vom 30. März 2017 über das in Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates genannte Berichtsmuster (ABl. L 153 vom 16.6.2017, S. 28).

Abschnitt 3 – Technische Vorschriften

Kraftfahrzeuge

- Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/34/EG der Kommission vom 14. Juni 2007 (ABl. L 155 vom 15.6.2007, S. 49).
- Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).
- Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26), zuletzt geändert durch die Durchführungsrichtlinie 2014/37/EU der Kommission vom 27. Februar 2014 (ABl. L 59 vom 28.2.2014, S. 32).
- Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27), geändert durch die Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 (ABl. L 327 vom 4.12.2002, S. 8).
- Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), geändert durch die Richtlinie 2002/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 47).
- Verordnung (EG) Nr. 2411/98 des Rates vom 3. November 1998 über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr (ABl. L 299 vom 10.11.1998, S. 1).
- Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 33).
- Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2008/74/EG der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. L 192 vom 19.7.2008, S. 51).

▼ M11

- Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 133/2014 der Kommission vom 31. Januar 2014 (ABl. L 47 vom 18.2.2014, S. 1).
- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2016/1004 der Kommission vom 22. Juni 2016 (ABl. L 165 vom 23.6.2016, S. 1).
- Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 627/2014 der Kommission vom 12. Juni 2014 (ABl. L 174 vom 13.6.2014, S. 28).
- Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).
- Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131), geändert durch die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1576 der Kommission vom 26. Juni 2017 (ABl. L 239 vom 19.9.2017, S. 3).

▼ M13*Gefahrguttransporte*

- Richtlinie (EU) 2022/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (kodifizierter Text ABl. L 274 vom 24.10.2022, S. 1).
- Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13), zuletzt geändert durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2022/1095 der Kommission vom 29. Juni 2022 (ABl. L 176 vom 1.7.2022, S.33).

Für die Zwecke dieses Abkommens gelten in Bezug auf die Richtlinie 2008/68/EG für die Schweiz folgende Ausnahmeregelungen:

1. Straßenverkehr

Ausnahmeregelungen für die Schweiz auf der Grundlage des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

RO-a-CH-1

Betrifft: Transport von Dieselmotortreibstoff und Heizöl mit der UN-Nummer 1202 in Tankcontainern

▼ M13

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 1.1.3.6 und 6.8

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen bezüglich der je Beförderungseinheit transportierten Mengen, Bauvorschriften für Tanks

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für Tankcontainer, die nicht gemäß Abschnitt 6.8, jedoch im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften gebaut sind und über einen Fassungsraum von höchstens 1210 l verfügen, mit denen Heizöl oder Dieselmotortreibstoff mit der UN-Nummer 1202 transportiert wird, können die Ausnahmeregelungen gemäß 1.1.3.6 ADR gelten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Ziffern 1.6.14.4, 4.8 und 6.14 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

RO-a-CH-2

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift, nach der für bestimmte Mengen gefährlicher Güter im Sinne von 1.1.3.6 ein Beförderungspapier mitzuführen ist

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 1.1.3.6 und 5.4.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschrift, ein Beförderungspapier mitzuführen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von ungereinigten leeren Containern der Beförderungsklasse 4, ausgenommen UN 3509, sowie gefüllter oder leerer Gasflaschen für Atemgeräte, die von Rettungsdiensten oder als Tauchausrüstung eingesetzt werden, in Mengen, die die in 1.1.3.6 festgelegten Obergrenzen nicht übersteigen, unterliegt nicht der Verpflichtung nach 5.4.1, ein Beförderungspapier mitzuführen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Absatz 8.1.2.1 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

RO-a-CH-3

Betrifft: Beförderung leerer ungereinigter Tanks durch Unternehmen, die Lagereinrichtungen für wassergefährdende Flüssigkeiten warten

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 6.5, 6.8, 8.2 und 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau, Ausrüstung und Inspektion von Tanks und Fahrzeugen; Ausbildung der Fahrer/Fahrerinnen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Fahrzeuge und leere ungereinigte Tanks/Container, die von Unternehmen, die Lagereinrichtungen für wassergefährdende Flüssigkeiten warten, zur Aufnahme von Flüssigkeiten während der Wartung der ortsfesten Tanks eingesetzt werden, unterliegen nicht den Bau-, Ausrüstungs- und Inspektionsvorschriften sowie den Kennzeichnungsvorschriften und den Vorschriften für die orangefarbene Kennzeichnung des ADR. Für sie gelten besondere Kennzeichnungsvorschriften; ferner ist für den Fahrer/die Fahrerin eines solchen Fahrzeugs die Schulung nach 8.2 nicht vorgeschrieben.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Absatz 1.1.3.6.6 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

Ausnahmeregelungen für die Schweiz auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der Richtlinie 2008/68/EG.

▼ M13**RO–bi–CH-1**

Betrifft: Beförderung von Haushaltsabfällen, die gefährliche Güter enthalten, zu Abfallentsorgungsanlagen

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 2, 4.1.10, 5.2 und 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Zusammenpackung, Kennzeichnung und Etikettierung, Begleitpapiere

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Rechtsvorschriften beinhalten u. a. Vorschriften für eine vereinfachte Einstufung von Haushaltsabfällen, die gefährliche (Haushalts-)Güter enthalten, durch einen von der zuständigen Behörde anerkannten Sachverständigen sowie für den Einsatz geeigneter Behälter und für die Schulung der Fahrer/der Fahrerinnen. Haushaltsabfälle, die der Sachverständige nicht einstufen kann, können in kleinen Mengen zu einer Behandlungsanlage transportiert werden, mit entsprechenden Angaben zu Paketen und Beförderungseinheiten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Absatz 1.1.3.11 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Anmerkungen: Diese Vorschriften gelten nur für die Beförderung von Haushaltsabfällen, die gefährliche Güter enthalten, zwischen öffentlichen Behandlungsanlagen und Abfallentsorgungsanlagen.

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

RO–bi–CH-2

Betrifft: Rücktransport von Feuerwerkskörpern

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 2.1.2, 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Begleitpapiere

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Zur Erleichterung des Rücktransports von Feuerwerkskörpern mit den UN-Nummern 0335, 0336 und 0337 von Einzelhändlern zu Herstellern sind Ausnahmen in Bezug auf die Angabe der Nettomasse und der Produkteinstufung im Beförderungspapier vorgesehen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Absatz 1.1.3.12 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Anmerkungen: Die detaillierte Prüfung des genauen Inhalts jedes unverkauften Produkts in jedem einzelnen Paket ist bei für den Einzelhandel bestimmten Produkten praktisch unmöglich.

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

RO–bi–CH-3

Betrifft: ADR-Ausbildungsbescheinigung für Fahrten zum Transport liegengeliebener Fahrzeuge, Fahrten im Zusammenhang mit Reparaturen, Fahrten zur Überprüfung von Tankfahrzeugen/Tanks sowie Fahrten von Sachverständigen mit Tankfahrzeugen, die sie überprüfen sollen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der genannten Richtlinie: 8.2.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Die Fahrzeugführer/Fahrzeugführerinnen müssen an entsprechenden Schulungen teilnehmen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: ADR-Ausbildungen und entsprechende Bescheinigungen sind nicht erforderlich für Fahrten zum Transport liegengeliebener Fahrzeuge, Testfahrten im Zusammenhang mit Reparaturen, Fahrten zur Überprüfung von Tankfahrzeugen oder ihrer Tanks sowie Fahrten von Sachverständigen mit Tankfahrzeugen, die sie überprüfen sollen.

▼ M13

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 1 Absatz 8.2.1 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Anmerkungen: In einigen Fällen enthalten liegendebliebene oder in Reparatur befindliche Fahrzeuge oder Tankfahrzeuge bei der technischen Inspektion oder bei der Vorbereitung dafür noch gefährliche Güter.

Die Vorschriften nach 1.3 und 8.2.3 finden weiter Anwendung.

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

2. Schienenverkehr

Ausnahmeregelungen für die Schweiz auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/68/EG:

RA-a-CH-1

Betrifft: Transport von Dieselmotorkraftstoff mit der UN-Nummer 1202 in Baustellentanks.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der genannten Richtlinie: Abschnitt 6.8.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Bau von Tanks

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Baustellentanks, die nicht gemäß Abschnitt 6.8, jedoch im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften gebaut sind, sind für den Transport von Dieselmotorkraftstoff der UN-Nummer 1202 zugelassen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 2.1 der Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und mit Seilbahnen (RSD, SR 742.412) und Anhang 1 Absätze 1.6., 4.8 und 6.14 der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR; SR 741.621).

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

RA-a-CH-2

Betrifft: Beförderungspapier

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der genannten Richtlinie: 5.4.1.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: für das Beförderungspapier vorgeschriebene allgemeine Angaben

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Es darf eine Sammelbezeichnung im Beförderungspapier verwendet werden, wenn dem genannten Beförderungspapier eine Liste mit den vorgeschriebenen Informationen (s. o.) beigelegt wird.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang 2.1 der Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und mit Seilbahnen (RSD, SR 742.412).

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2029.

- Richtlinie 2010/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2010 über ortsbewegliche Druckgeräte und zur Aufhebung der Richtlinien des Rates 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG und 1999/36/EG (ABl. L 165 vom 30.6.2010, S. 1).

▼ M11

Abschnitt 4 – Zugangs- und Transitrechte im Eisenbahnverkehr

- Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

▼ **M11**

- Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70).
- Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 75).
- Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/88/EU der Kommission vom 9. Juli 2014 (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9).
- Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission vom 5. April 2019 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1).
- Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission vom 13. Juni 2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen (ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9), geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).
- Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30), geändert durch den Beschluss 2011/107/EU der Kommission vom 10. Februar 2011 (ABl. L 43 vom 17.2.2011, S. 33).
- Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).
- Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/38/EU der Kommission vom 10. März 2014 (ABl. L 70 vom 11.3.2014, S. 20).
- Entscheidung 2009/965/EG der Kommission vom 30. November 2009 über das Referenzdokument gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 341 vom 22.12.2009, S. 1), geändert durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/2299 der Kommission vom 17. November 2015 (ABl. L 324 vom 10.12.2015, S. 15).
- Verordnung (EU) Nr. 36/2010 der Kommission vom 3. Dezember 2009 über Gemeinschaftsmodelle für die Fahrerlaubnis der Triebfahrzeugführer, Zusatzbescheinigungen, beglaubigte Kopien von Zusatzbescheinigungen und Formulare für den Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 13 vom 19.1.2010, S. 1).
- Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

▼ **M11**

- Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).
- Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 der Kommission vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen (ABl. L 327 vom 11.12.2010, S. 13).
- Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 8).
- Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).
- Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/775 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 103).
- Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).
- Beschluss 2011/765/EU der Kommission vom 22. November 2011 zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeugführer-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 36).
- Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 der Kommission vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8).
- Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6).
- Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).
- Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 1).

In der Schweiz gilt die folgende nationale Vorschrift gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

▼ **M11**

- CH-TSI PRM-001 (Version 2.0 vom Juni 2021): Autonomer Zugang in die Fahrzeuge
- Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 179), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

In der Schweiz gelten die folgenden Sonderfälle gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

— **Permanenter Sonderfall CH-TSI ENE-001: Stromabnehmerbegrenzungslinie**(referenzierter Artikel der TSI: 4.2.10 (2))

Für neue, aktualisierte oder erneuerte „Energie“-Teilsysteme im interoperablen Netz der Schweiz wird die Stromabnehmerbegrenzungslinie gemäß den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vom 15. Dezember 1983 (AB-EBV), Stand vom 1.11.2020, zu Art. 18, Normalspur, AB 18, Bilder, Bild 12, und zu Art. 18/47, AB 18.2/47.2, Bezugslinie, Ziff. 14, wie folgt festgelegt:

- EBV S1: Geometrie der Stromabnehmerwippe vom Typ 1 450 mm mit Isolierhörnern
- EBV S2: Geometrie der Stromabnehmerwippe vom Typ 1 450 mm oder Typ 1 600 mm mit Isolierhörnern
- EBV S3: Geometrie der Stromabnehmerwippe vom Typ 1 600 mm
- EBV S4: Geometrie der Stromabnehmerwippe vom Typ 1 950 mm

Anmerkung: Für den Einsatz auf bestehenden Strecken müssen elektrischen Einheiten (Fahrzeuge) gemäß EN 50367:2020 Abbildung B.1 mit einem Stromabnehmer ausgestattet sein, dessen Wippe eine Breite von 1 450 mm aufweist (mit Isolierhörnern).

— **Permanenter Sonderfall CH-TSI ENE-002: Nachweis für die mittlere nutzbare Spannung**(referenzierter Artikel der TSI: 6.2.4.1)

Statt anhand der mittleren nutzbaren Spannung gemäß prEN 50388:xxxx Abschnitt 15.4 kann die Leistungsfähigkeit der Bahnenergieversorgung auch wie folgt bewertet werden:

- durch Vergleich mit einem Referenzfall, in dem die Energieversorgungslösung für einen Zugbetrieb mit ähnlichem oder noch höherem Leistungsbedarf verwendet wird. In dem Referenzfall müssen folgende Werte vergleichbar groß oder größer sein:
 - der Abstand zur spannungsüberwachten Sammelschiene (Umformerwerk) und
 - die Impedanz der Oberleitung;
- in einfachen Fällen durch grobe Schätzung von $U_{\text{mittel/nutzbar}}$, die höhere zusätzliche Kapazitäten für einen künftigen Verkehrsbedarf ermöglicht.
- Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

In der Schweiz gelten die folgenden Sonderfälle gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

▼ **M11**— **Permanenter Sonderfall CH-TSI LOC&PAS-004: Gleisverschiebekraft**(referenzierter Artikel der TSI: 4.2.3.4)

Die maximal zulässige Gleisverschiebekraft (Summe der Führungskräfte) von Fahrzeugen je Radsatz ist infrastrukturseitig durch den zulässigen Gleisverschiebewiderstand begrenzt. Aufgrund der Auslegung des Gleisoberbaus ist in der Schweiz ein Koeffizient von $\alpha = k_1 = 0,85$ als Regelwert für die generelle Anwendung zur Berechnung der maximal zulässigen Gleisverschiebekraft anzuwenden.

Ein Koeffizient von $\alpha = k_1 = 1,0$ kann nur in Ausnahmefällen angewendet werden und erfordert besondere Abklärungen.

Lauftechnische Versuche sind auf Basis von $\alpha = k_1 = 0,85$ durchzuführen

— **Permanenter Sonderfall CH-TSI LOC&PAS-005: Überhöhungsfehlbetrag**(referenzierte Artikel der TSI: LOC&PAS 4.2.3.4.2 und TSI WAG 4.2.3.5)

Die im Schienennetz der Schweiz zulässige Verkehrsgeschwindigkeit wird auf der Grundlage eines Überhöhungsfehlbetrags von 130 mm (Güterzüge) bzw. von 150 mm (Personenzüge) festgelegt. Diese Überhöhungsfehlbeträge werden ohne weitere Untersuchungen angewandt. Zur Gewährleistung eines sicheren Betriebszustands ist es somit zwingend notwendig, dass die Fahrzeuge für solche Überhöhungsfehlbeträge geprüft werden.

Fahrzeuge, die nicht für solche Überhöhungsfehlbeträge geprüft sind, können im Schienennetz der Schweiz nicht verkehren.

— **Permanenter Sonderfall CH-TSI LOC&PAS-017: Lichtraumprofil allgemein**(referenzierter Artikel der TSI: LOC&PAS 4.2.3.1)

Die Begrenzungslinien gemäß der EBV sind mit den internationalen Begrenzungslinien der EN 15273-1:2013 wie folgt kompatibel:

- Begrenzungslinie G1: Befahrbarkeit ohne Einschränkungen
- Begrenzungslinie GA: Eingeschränkte Befahrbarkeit innerhalb der Begrenzungslinie EBV O1. Die zur Berechnung der kinematischen Fahrzeugbegrenzungslinie (obere Bereiche) anzuwendende Gleichung entspricht, ungeachtet der Höhe h , derjenigen von G1. Die Anwendung der Ausnahmen für Höhen h oberhalb von 3,250 m, wie in der vorliegenden EN 15273-2, Anhang B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 und B.3.6.1 dargestellt, ist in der Schweiz nicht zugelassen. Die betriebliche Beförderung von Standardladungen gemäß UIC-Merkblatt 506, Anhang B, Abschnitt B.1.1 für die Begrenzungslinie GA, ist innerhalb der Begrenzungslinie EBV O1 zugelassen.
- Begrenzungslinie GB: Eingeschränkte Befahrbarkeit innerhalb der Begrenzungslinie EBV O2. Die zur Berechnung der kinematischen Fahrzeugbegrenzungslinie (obere Bereiche) anzuwendende Gleichung entspricht, ungeachtet der Höhe h , derjenigen von G1. Die Anwendung der Ausnahmen für Höhen h oberhalb von 3,250 m, wie in der vorliegenden EN 15273-2, Anhang B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 und B.3.6.1 dargestellt, ist in der Schweiz nicht zugelassen. Die betriebliche Beförderung von Standardladungen gemäß UIC-Merkblatt 506, Anhang B, Abschnitt B.1.1 für die Begrenzungslinie GB, ist innerhalb der Begrenzungslinie EBV O2 zugelassen.
- Begrenzungslinie GC: Befahrbarkeit ohne Einschränkung innerhalb der Begrenzungslinie EBV O4.

In Abhängigkeit von den kinematischen Bezugslinien und den zugehörigen Rechenregeln wird die infrastrukturseitige Begrenzungslinie (obere Bereiche) für alle Arten von Begrenzungslinien (z. B. EBV O1, EBV O2, EBV O4) nach EN 15273-1:2013, Anhang C, C.2.1, Tabelle C1 (bzw. Anhang C, C.2.3, Tabelle C4) berechnet. Die Anwendung der Gleichungen nach EN 15273-3:2013, Anhang C, Tabellen C.2 und C.3 (für Höhen oberhalb 3,250 m) ist in der Schweiz nicht zugelassen.

▼ **M11**— **Permanenter Sonderfall CH-TSI LOC&PAS-028: Lichtraumprofil, Türbereich**(referenzierter Artikel der TSI: LOC&PAS 4.2.3.1)

Einstiegstüren, die die Bedingungen des UIC-Merkblatts 560, Ziffern 1.1.4 bis 1.1.4.3 erfüllen, sind zulässig. Generell gilt Folgendes:

Die Begrenzungslinien gemäß der EBV sind mit den internationalen Begrenzungslinien der EN 15273-1:2013 wie folgt kompatibel:

- Begrenzungslinie G1: Befahrbarkeit ohne Einschränkungen
- Begrenzungslinie GA: Eingeschränkte Befahrbarkeit innerhalb der Begrenzungslinie EBV O1. Die zur Berechnung der kinematischen Fahrzeugbegrenzungslinie (obere Bereiche) anzuwendende Gleichung entspricht, ungeachtet der Höhe h, derjenigen von G1. Die Anwendung der Ausnahmen für Höhen h oberhalb von 3,250 m, wie in der vorliegenden EN 15273-2, Anhang B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 und B.3.6.1 dargestellt, ist in der Schweiz nicht zugelassen. Die betriebliche Beförderung von Standardladungen gemäß UIC-Merkblatt 506, Anhang B, Abschnitt B.1.1 für die Begrenzungslinie GA, ist innerhalb der Begrenzungslinie EBV O1 zugelassen.
- Begrenzungslinie GB: Eingeschränkte Befahrbarkeit innerhalb der Begrenzungslinie EBV O2. Die zur Berechnung der kinematischen Fahrzeugbegrenzungslinie (obere Bereiche) anzuwendende Gleichung entspricht, ungeachtet der Höhe h, derjenigen von G1. Die Anwendung der Ausnahmen für Höhen h oberhalb von 3,250 m, wie in der vorliegenden EN 15273-2, Anhang B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 und B.3.6.1 dargestellt, ist in der Schweiz nicht zugelassen. Die betriebliche Beförderung von Standardladungen gemäß UIC-Merkblatt 506, Anhang B, Abschnitt B.1.1 für die Begrenzungslinie GA, ist innerhalb der Begrenzungslinie EBV O2 zugelassen.
- Begrenzungslinie GC: Befahrbarkeit ohne Einschränkung innerhalb der Begrenzungslinie EBV O4.

In Abhängigkeit von den kinematischen Bezugslinien und den zugehörigen Rechenregeln wird die infrastrukturseitige Begrenzungslinie (obere Bereiche) für alle Arten von Begrenzungslinien (z. B. EBV O1, EBV O2, EBV O4) nach EN 15273-1:2013, Anhang C, C.2.1, Tabelle C1 (bzw. Anhang C, C.2.3, Tabelle C4) berechnet. Die Anwendung der Gleichungen nach EN 15273-3:2013, Anhang C, Tabellen C.2 und C.3 (für Höhen oberhalb 3,250 m) ist in der Schweiz nicht zugelassen.

In der Schweiz gelten die folgenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

- CH-TSI LOC&PAS-001 (Version 1.0 vom Juni 2015): Stromabnehmer Wippenbreite;
- CH-TSI LOC&PAS-002 (Version 2.0 vom Juni 2021): Enge Weichenstrasse/Nachweise Weichenfahrten;
- CH-TSI LOC&PAS-003 (Version 2.0 vom Juni 2021): Enge Radien $r < 250$ m
- CH-TSI LOC&PAS-006 (Version 2.0 vom Juni 2021): Zulassung von Fahrzeugen mit Neigeeinrichtung nach Reihe N;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (Version 2.0 vom Juni 2021): Spurkranzschmierung;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (Version 1.0 vom Juni 2015): Abgasemissionen thermischer Fahrzeuge (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/1628 vereinbar und muss vor dem ► **M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-011 (Version 2.0 vom Juni 2021): Traktionsleistungsbegrenzung;

▼ **M11**

- CH-TSI LOC&PAS-012 (Version 1.0 vom Juli 2016): Admittanz;
- CH-TSI LOC&PAS-013 (Version 1.0 vom Juli 2016): Stromabnehmer/Fahrleitung-Interaktion;
- CH-TSI LOC&PAS-014a (Version 2.0 vom Juni 2021): Kompatibilität der Fahrzeugmerkmale mit Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen;
- CH-TSI LOC&PAS-014b (Version 2.0 vom Juni 2021): Kompatibilität der Fahrzeugmerkmale mit Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern
- CH-TSI LOC&PAS-019 (Version 2.0 vom Juni 2019): Das „non leading input signal“ (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-020 (Version 2.0 vom Juni 2019): Das „sleeping input signal“ bei Vielfachsteuerung (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-022 (Version 2.1 vom Juni 2021): Rückstellung der Zwangsbremse;
- CH-TSI LOC&PAS-025 (Version 2.0 vom Juni 2019): Gehemmte Bedienbarkeit zum Abtrennen der ETCS-Fahrzeugausrüstung (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-026 (Version 2.0 vom Juni 2019): Verbot von SIGNUM/ZUB auf Fahrzeugen mit ERTMS/ETCS Baseline 3;
- CH-TSI LOC&PAS-027 (Version 2.0 vom Juni 2019): Manuelle Funkfernsteuerung im Rangierbetrieb (Betriebsart „Shunting“) (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-030 (Version 2.0 vom Juni 2021): Einsatz haftreibungsfreier Bremssysteme;
- CH-TSI LOC&PAS-031 (Version 2.1 vom November 2020): Sichere Traktionsabschaltung (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-035 (Version 2.1 vom November 2020): Ausreichende Bremsleistung bei Zwangsbremse (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI LOC&PAS-036 (Version 2.0 vom Juni 2019): Fahrzeuge mit einem Führerpult für beide Fahrrichtungen (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 vereinbar und muss vor dem ►**M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);

▼ **M13**▼ **M11**

- Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 1391 vom 27.5.2019, S. 108).

▼ **M11**

- Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).
- Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438), zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 356).
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/171 der Kommission vom 4. Februar 2015 über bestimmte Aspekte des Verfahrens der Genehmigung von Eisenbahnunternehmen (ABl. L 29 vom 5.2.2015, S. 3).
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (ABl. L 148 vom 13.6.2015, S. 17).
- Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44). nur die folgenden Bestimmungen finden in der Schweiz Anwendung: Artikel 7 (Absätze 1 bis 3), Artikel 8 bis 10, Artikel 12, Artikel 15, Artikel 17, Artikel 21 (ohne Absatz 7), Artikel 22 bis 25, Artikel 27 bis 42, Artikel 44, Artikel 45 und Artikel 49 sowie die Anhänge II, III und IV.
- Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102). nur die folgenden Bestimmungen finden in der Schweiz Anwendung: Artikel 9, Artikel 10 (ohne Absatz 7), Artikel 13, Artikel 14 und Artikel 17 sowie Anhang III.
- Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1), geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

In der Schweiz gelten die folgenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

- CH-TSI CCS-003 (Version 2.0 vom Juni 2019): Aktivierung/Deaktivierung der Weiterleitung des Pakets 44 an SIGNUM/ZUB;
- CH-TSI CCS-006 (Version 2.1 vom November 2020): Verlust „non leading permitted“ in der Betriebsart „Non Leading“ (*die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ► **M13** 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden*);
- CH-TSI CCS-007 (Version 3.0 vom November 2020): Bremskurvenvorgabe für ERTMS/ETCS Baseline 2;
- CH-TSI CCS-008 (Version 3.0 vom Juni 2021): Minimal implementierte Change Requests.
- CH-TSI CCS-011 (Version 2.0 vom Juni 2019): Euroloop-Funktionalität;
- CH-TSI CCS-015 (Version 2.0 vom Juni 2019): Gleichzeitiges Beherrschen von zwei GSM-R-Datenkanälen;
- CH-TSI CCS-016 (Version 3.0 vom Juni 2021): Verwendung von länder-spezifischer Projektierung und Funktionen,

▼ M11

- CH-TSI CCS-018 (Version 2.0 vom Juni 2019): Verbot von Level STM/NTC für SIGNUM/ZUB;
- CH-TSI CCS-019 (Version 3.0 vom November 2020): Übernahme und Anzeige von Zugdaten (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI CCS-022 (Version 2.0 vom Juni 2019): Rückwärtsfahren in der Betriebsart „Unfitted“;
- CH-TSI CCS-023 (Version 2.0 vom Juni 2019): Anzeige von Textmeldungen;
- CH-TSI CCS-024 (Version 3.0 vom Juni 2021): Flexible Dateneingabe;
- CH-TSI CCS-026 (Version 2.1 vom November 2020): Online Monitoring der Streckenausrüstung auf Fahrzeugen (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI CCS-032 (Version 2.1 vom November 2020): Einmalige Zugnummereingabe für die ETCS-Fahrzeugausrüstung und das GSM-R-CabRadio (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI CCS-033 (Version 1.1 vom November 2020): GSM-R Voice Funktionalitäten (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-TSI CCS-034 (Version 1.0 vom Juni 2019): Betriebsart „Non Leading“;

▼ M13

▼ M11

- CH-TSI CCS-038 (Version 1.1 vom November 2020): Offenbarung bei grosser Aufweitung des Odometrie-Vertrauensintervall (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);
- CH-CSM-RA-001 (Version 1.0 vom Juni 2019): Sicherheitsnachweis-konzept für die Erlangung einer ETCS-Zulassung in der Schweiz (die Vorschrift ist möglicherweise nicht mit der Verordnung (EU) 2016/919 vereinbar und muss vor dem ►M13 31. Dezember 2023 ◀ überprüft werden);

▼ M13

▼ M11

- Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 90 vom 6.4.2018, S. 66).
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission vom 16. Februar 2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16).

▼ **M11**

- Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden in Bezug auf die Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010 (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 26).
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 49).
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 der Kommission vom 12. Februar 2019 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission (ABl. L 42 vom 13.2.2019, S. 9.)
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 5).

In der Schweiz gelten die folgenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 6 des Beschlusses Nr. 2/2019 des Gemischten Ausschusses:

- CH-TSI OPE-006 (Version 1.0 vom Juli 2020): Eisenbahnbetriebsprozesse: Kommunikationskonzepte (Processus d'exploitation ferroviaire: concepts de communication);
- CH-TSI OPE-007 (Version 1.0 vom Juli 2020): Eisenbahnbetriebsprozesse ohne Grundlage in der TSI OPE (Processus d'exploitation ferroviaire, sans base dans la STI OPE);
- CH-TSI OPE-008 (Version 1.0 vom Juli 2020): Regelungen, die ausschließlich die ISB oder ausschließlich die EVU betreffen (Règlements qui concernent exclusivement les GI ou qui concernent exclusivement les ETF).
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 312).
- Empfehlung (EU) 2019/780 der Kommission vom 16. Mai 2019 über praktische Festlegungen für die Ausstellung von Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 390).

Abschnitt 5 – Sonstige Bereiche

- Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze für Mineralöle (ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 19).
- Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).
- Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).
- Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

*ANHANG 2***ANWENDUNGSMODALITÄTEN FÜR DIE GEBÜHREN GEMÄSS
ARTIKEL 8**

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

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

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

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

▼ **M5**

ANHANG 3

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

a)

(Zellulosepapier 100 g/m² oder mehr der Farbe Pantone hellblau 290 oder dieser Farbe so ähnlich wie möglich, im Format DIN A4)

(Erste Seite der Lizenz)

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

Nationalitätszeichen des Mitgliedstaats ⁽¹⁾ der die Lizenz erteilt

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

LIZENZ Nr. ...

oder

BEGLAUBIGTE KOPIE Nr. ...

für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Diese Lizenz berechtigt ⁽²⁾

.....

.....

auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen dieser Lizenz.

Besondere Anmerkungen:

.....

Diese Lizenz ist gültig vom	bis zum
-----------------------------------	---------------

Erteilt in,	am
-------------------	----------

..... ⁽³⁾

⁽¹⁾ Nationalitätskennzeichen der Mitgliedstaaten: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tschechische Republik, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (EST) Estland, (IRL) Irland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (HR) Kroatien, (I) Italien, (CY) Zypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungarn, (MT) Malta, (NL) Niederlande, (A) Österreich, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slowenien, (SK) Slowakei, (FIN) Finnland, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.

⁽²⁾ Name oder Firma und vollständige Anschrift des Verkehrsunternehmers.

⁽³⁾ Unterschrift und Dienstsiegel der zuständigen Behörde oder Stelle, die die Lizenz erteilt.

▼ **M5**

b)

(Zweite Seite der Lizenz)

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

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Lizenz wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erteilt.

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

- bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer;
- von einem Mitgliedstaat in ein Drittland oder umgekehrt, mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder eines oder mehrere Drittländer;
- zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

sowie zu Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Beförderungen.

Bei Beförderungen von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Lizenz für die Wegstrecke im Gebiet der Gemeinschaft. In dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, gilt diese Lizenz erst, nachdem das hierzu erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 geschlossen worden ist.

Die Lizenz ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie ausgestellt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Lizenzinhaber

- nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Lizenz erfüllt hat;
- zu Tatsachen, die für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz wesentlich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Das Original der Lizenz ist vom Verkehrsunternehmer aufzubewahren.

Eine beglaubigte Kopie der Lizenz ist im Fahrzeug mitzuführen⁽¹⁾. Bei Fahrzeugkombinationen ist sie im Kraftfahrzeug mitzuführen. Sie gilt für die gesamte Fahrzeugkombination auch dann, wenn der Anhänger oder Sattelanhänger nicht auf den Namen des Lizenzinhabers amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen ist oder wenn sie in einem anderen Staat amtlich zugelassen oder zum Verkehr zugelassen sind.

Die Lizenz ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

Der Lizenzinhaber ist verpflichtet, im Gebiet jedes Mitgliedstaats die im jeweiligen Staat geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere für Beförderungen und für den Straßenverkehr, einzuhalten.

⁽¹⁾ „Fahrzeug“ ist ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden.

▼ M5

ANHANG 4

**BEFÖRDERUNGEN UND LEERFAHRTEN IM ZUSAMMENHANG MIT
DIESEN BEFÖRDERUNGEN, DIE VON ALLEN LIZENZREGELUNGEN
UND SONSTIGEN BEFÖRDERUNGSGENEHMIGUNGEN BEFREIT
SIND**

1. Die Beförderung von Postsendungen im Rahmen der Grundversorgung.
2. Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.
3. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt.
4. Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die beförderten Güter sind Eigentum des Unternehmens oder wurden von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt;
 - b) die Beförderung dient der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder — zum Eigengebrauch — außerhalb des Unternehmens;
 - c) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge werden von Personal geführt, das bei dem Unternehmen angestellt ist oder ihm in Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;
 - d) die Güter befördernden Fahrzeuge gehören dem Unternehmen oder wurden von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet, wobei sie in letzterem Fall die Voraussetzungen der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ erfüllen müssen.

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

⁽¹⁾ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).



ANHANG 5

**VERZEICHNIS DER BESTIMMUNGEN IN DEN BILATERALEN STRASSENVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND DEN VERSCHIEDENEN MITGLIEDSTAATEN DER GEMEINSCHAFT
ÜBER DIE GÜTERBEFÖRDERUNG IM DREILÄNDERVERKEHR**

Land:	Abkommen unterzeichnet am:	In Kraft seit:	Bedingungen:
Deutschland	17.12.1953	1.2.1954	Artikel 7 Nach nationalem Recht: echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Österreich	22.10.1958	4.4.1959	Artikel 8 Zur Güterbeförderung berechnigte Unternehmer dürfen mit Fahrzeugen, die in einem der Vertragsstaaten zugelassen sind, a) Güter mit Bestimmungsort oder Ausgangsort in einem der Staaten befördern. Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	Artikel 4 Ziffer 1 Buchstabe b Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Dänemark	27.8.1981	25.3.1982	Artikel 4 Ziffer 2 Fahrten mit Ausgangsort in einem Drittland und Bestimmungsort im Land der anderen Vertragspartei oder mit Ausgangsort im Land der anderen Vertragspartei und Bestimmungsort in einem Drittland bedürfen von Fall zu Fall der Genehmigung durch die andere Vertragspartei.
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	Protokoll vom 29. Oktober 1971: Echter Dreiländerverkehr zugelassen, unechter Dreiländerverkehr untersagt.
Finnland	16.1.1980	28.5.1981	Artikel 6 Ziffer 2 + Protokoll der Sitzung des Gemischten Ausschusses Finnland-Schweiz vom 23. und 24. Mai 1989 zu Punkt 2.2: echter und unechter Dreiländerverkehr sind mit Genehmigung zulässig.
Frankreich	20.11.1951	1.4.1952	Nach nationalem Recht: Schweizerische Verkehrsunternehmen: echter und unechter Dreiländerverkehr in Frankreich untersagt. Französische Verkehrsunternehmen: echter und unechter Dreiländerverkehr in der Schweiz zulässig.
Griechenland	8.8.1970	6.9.1971	Artikel 3 + Protokoll der Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-Griechenland vom 11. bis 13. Dezember 1972: echter und unechter Dreiländerverkehr zugelassen (Kontingentierte Sondergenehmigungen)
Italien	—	—	Protokoll der Sitzung des Gemischten Ausschusses Schweiz-Italien vom 14. Juni 1993 Schweizerische Verkehrsunternehmen: Kontingentierte Genehmigungen für den echten Dreiländerverkehr. Der unechte Dreiländerverkehr ist untersagt. Italienische Verkehrsunternehmen: echter Dreiländerverkehr ohne Genehmigung zulässig. Kontingentierte Genehmigungen für den unechten Dreiländerverkehr.

▼B

Land:	Abkommen unterzeichnet am:	In Kraft seit:	Bedingungen:
Irland	—	—	Nach nationalem Recht: Schweizerische Verkehrsunternehmen: Echter und unechter Dreiländerverkehr nur mit Genehmigung der irischen Behörden zulässig. Irische Verkehrsunternehmen: Echter und unechter Dreiländerverkehr mit der Schweiz zulässig.
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Das Abkommen gilt nur für die Personenbeförderung. Für die Güterbeförderung wurde keine Regelung getroffen. Der Dreiländerverkehr ist nach dem nationalen Recht zulässig (Anwendung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit). Echter und unechter Dreiländerverkehr zulässig.
Niederlande	20.5.1952	15.6.1952	Das Abkommen gilt nur für die Personenbeförderung. Für die Güterbeförderung wurde keine Regelung getroffen. Der Dreiländerverkehr ist nach dem nationalen Recht zulässig (Anwendung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit). Echter und unechter Dreiländerverkehr zulässig.
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Echter und unechter Dreiländerverkehr liberalisiert auf Beschluß der Sitzung des Gemischten Ausschusses Portugal-Schweiz vom 6. Juni 1996.
Vereinigtes Königreich	20.12.1974	21.11.1975	Artikel 3 Buchstabe b): Echter Dreiländerverkehr zulässig. Unechter Dreiländerverkehr unzulässig.
Schweden	12.12.1973	22.4.1974	Artikel 4 Ziffern 1 und 2: Dreiländerverkehr zulässig über kontingentierte Sondergenehmigung.

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

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



ANHANG 6

**AUSNAHMEN VON DER GEWICHTSBEGRENZUNG UND VOM
NACHT- UND SONNTAGSFAHRVERBOT**

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

Bei Fahrten aus dem Ausland in das schweizerische Grenzgebiet⁽¹⁾ (und umgekehrt) werden für sämtliche Güter bis zu einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und für die Beförderung von 40 Fuß langen ISO-Containern im kombinierten Verkehr bis zu einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen Ausnahmen gebührenfrei genehmigt. Aus straßenbautechnischen Gründen schreiben einige Zollämter niedrigere Gewichte vor.

II. Sonstige Ausnahmen von der Gewichtsbeschränkung

Bei Fahrten aus dem Ausland zu einem Ort außerhalb des schweizerischen Grenzgebiets¹ (und umgekehrt) sowie für den Transit durch die Schweiz kann für die nicht unter Artikel 8 fallenden Fahrten ein tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand genehmigt werden, das über dem in der Schweiz zugelassenen Höchstgewicht liegt:

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

III. Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sollen ausgenommen sein:

a) *ohne besondere Genehmigung:*

- die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Katastrophen,
- die Fahrten zur Erste-Hilfe-Leistung bei Betriebsunfällen, insbesondere im öffentlichen Verkehr und im Luftverkehr;

b) *mit besonderer Genehmigung:*

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

- verderbliche landwirtschaftliche Erzeugnisse (z.B. Beeren, Obst und Gemüse, Pflanzen (einschließlich Schnittblumen) und frisch gepresste Obstsäfte) während des gesamten Kalenderjahrs,
- Schlachtschweine und Geflügel,

⁽¹⁾ Das Grenzgebiet wird in Anhang 4 des Sitzungsberichts der 5. Sitzung des gemäß dem Abkommen von 1992 eingesetzten Gemischten Ausschusses definiert, die am 2. April 1998 in Brüssel stattgefunden hat. In der Regel handelt es sich um das Gebiet im Umkreis von 10 km einer Zollstelle.

▼B

- frische Milch und verderbliche Milcherzeugnisse,
- Zirkusmaterial, die Musikinstrumente eines Orchesters, Bühnenausstattungen für Theater usw.,
- Tageszeitungen mit einem redaktionellen Teil und Postsendungen, die im Rahmen des gesetzlichen Dienstleistungsauftrags befördert werden.

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

▼ **M5**

ANHANG 7

**GRENZÜBERSCHREITENDER PERSONENVERKEHR MIT
KRAFTOMNIBUSSEN***Artikel 1***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

1. Linienverkehr

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

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

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

Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere

- a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
- b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt.

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

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

2. Gelegenheitsverkehr

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

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

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

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

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

3. Werkverkehr

Werkverkehr ist der nicht kommerzielle Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt, wenn

— es sich bei der Beförderungstätigkeit lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person handelt,

▼ **M5**

- die eingesetzten Fahrzeuge Eigentum der natürlichen oder juristischen Person sind oder von ihr im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft wurden oder Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags sind und von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst oder von Personal, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm in Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde, geführt wird.

Abschnitt I

GENEHMIGUNGSPFLICHTIGER LINIENVERKEHR

*Artikel 2***Art der Genehmigung**

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

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

2. Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigungen beträgt fünf Jahre.

3. In der Genehmigung ist Folgendes festzulegen:

- a) die Art des Verkehrsdienstes;
- b) die Streckenführung, insbesondere der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort;
- c) die Gültigkeitsdauer der Genehmigung;
- d) die Haltestellen und die Fahrpläne.

4. Die Genehmigung muss dem in der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission ⁽¹⁾ enthaltenen Muster entsprechen.

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

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

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

- eine Kopie der Genehmigung für den Linienverkehr,
- eine Kopie des Vertrags zwischen dem Betreiber des Linienverkehrsdienstes und dem Unternehmen, das die zusätzlichen Fahrzeuge bereitstellt, oder ein gleichwertiges Dokument,

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission (ABl. L 107 vom 10.4.2014, S. 39).

▼ **M5**

- eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union oder einer entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerische Verkehrsunternehmer, die dem Betreiber erteilt wurde, der die zusätzlichen Fahrzeuge für den Verkehrsdienst bereitstellt.

*Artikel 3***Genehmigungsanträge**

1. Die Einreichung der Genehmigungsanträge durch Verkehrsunternehmer der Europäischen Union erfolgt gemäß den Bestimmungen des Artikels 7 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾, und die Einreichung der Genehmigungsanträge durch schweizerische Verkehrsunternehmer erfolgt gemäß den Bestimmungen des Kapitels 3 der Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB) ⁽²⁾. Für Verkehrsdienste, die in der Schweiz genehmigungsfrei, in der Europäischen Union jedoch genehmigungspflichtig sind, beantragen die schweizerischen Verkehrsunternehmer die Genehmigung bei den zuständigen schweizerischen Behörden, wenn sich der Ausgangspunkt dieser Verkehrsdienste in der Schweiz befindet.
2. Die Anträge müssen dem in der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 enthaltenen Muster entsprechen.
3. Der Antragsteller legt zur Begründung seines Genehmigungsantrags alle zusätzlichen Informationen vor, die er für zweckdienlich hält oder um die die Genehmigungsbehörde ersucht, insbesondere einen Fahrplan, anhand dessen die Einhaltung der Rechtsvorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten überprüft werden kann, sowie eine Kopie der Gemeinschaftslizenz für die gewerbliche Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße, wenn es sich um einen Verkehrsunternehmer der Europäischen Union handelt, oder eine Kopie der entsprechenden schweizerischen Lizenz, wenn es sich um einen schweizerischen Verkehrsunternehmer handelt, die für den Betrieb des Liniendienstes erteilt wurde.

*Artikel 4***Genehmigungsverfahren**

1. Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen Behörden sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen.
2. Die zuständigen Behörden der Schweiz und der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Zustimmung, der auf der Empfangsbestätigung angegeben ist. Hat die Genehmigungsbehörde innerhalb dieser Frist keine Antwort erhalten, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden, und die Genehmigungsbehörde erteilt die Genehmigung. Sofern die Antwort der zuständigen Behörden der Vertragsparteien, um deren Zustimmung ersucht wurde, negativ ausfällt, ist sie ausreichend zu begründen.
3. Vorbehaltlich der Absätze 7 und 8 entscheidet die Genehmigungsbehörde binnen vier Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

⁽²⁾ RS/SR/745.11.

▼ **M5**

4. Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn,
- a) der Antragsteller kann den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zur Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;
 - b) der Antragsteller hat früher die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten, oder er hat schwerwiegend gegen die Straßenverkehrsvorschriften verstoßen, insbesondere gegen die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer;
 - c) im Fall eines Antrags auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;
 - d) die zuständige Behörde einer Vertragspartei entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, dass der betreffende Verkehrsdienst auf den betreffenden direkten Teilstrecken die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes ernsthaft beeinträchtigen würde, der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Einklang mit dem geltenden Recht einer Vertragspartei durchgeführt wird. In einem solchen Fall legt die zuständige Behörde nicht diskriminierende Kriterien fest, mit denen ermittelt wird, ob der betreffende Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit des obengenannten vergleichbaren Dienstes ernsthaft beeinträchtigen würde, und teilt sie dem Gemischten Ausschuss auf Anforderung mit;
 - e) die zuständige Behörde einer Vertragspartei entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, dass der Hauptzweck des Verkehrsdienstes nicht darin besteht, Fahrgäste zwischen Haltestellen in den Ländern der Vertragsparteien zu befördern.

Die zuständige Behörde einer Vertragspartei kann mit Zustimmung des Gemischten Ausschusses sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls ein bestehender grenzüberschreitender Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen aus außergewöhnlichen Gründen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht absehbar waren, ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Einklang mit dem Recht einer Vertragspartei durchgeführt wird, auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

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

5. Die Genehmigungsbehörde darf Anträge nur aus Gründen ablehnen, die mit diesem Abkommen vereinbar sind.
6. Kommt das Einvernehmen gemäß Absatz 1 nicht zustande, so kann der Gemischte Ausschuss befasst werden.
7. Der Gemischte Ausschuss trifft so rasch wie möglich eine Entscheidung, die 30 Tage nach ihrer Bekanntgabe an die Schweiz und die beteiligten Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Kraft tritt.
8. Nach Abschluss des in diesem Artikel vorgesehenen Verfahrens teilt die Genehmigungsbehörde allen in Absatz 1 genannten Behörden ihre Entscheidung mit und übermittelt ihnen gegebenenfalls eine Kopie der Genehmigung.

*Artikel 5***Erteilung und Erneuerung der Genehmigung**

1. Nach Abschluss des Verfahrens gemäß Artikel 4 dieses Anhangs erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung oder lehnt den Antrag offiziell ab.

▼ M5

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

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

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

*Artikel 6***Erlöschen einer Genehmigung**

Bei Erlöschen einer Genehmigung gilt das Verfahren gemäß den Bestimmungen des Artikels 10 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 und des Artikels 46 der VPB.

*Artikel 7***Pflichten des Beförderungsunternehmens**

1. Der Betreiber eines Linienverkehrsdienstes muss — außer im Fall höherer Gewalt — während der Geltungsdauer der Genehmigung alle Maßnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsbedienung treffen, die den Regeln der Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Beförderungskapazität sowie den übrigen von der zuständigen Behörde gemäß Artikel 2 Absatz 3 dieses Anhangs festgelegten Anforderungen entspricht.

2. Der Verkehrsunternehmer muss die Streckenführung, die Haltestellen, den Fahrplan, die Fahrpreise und die sonstigen Beförderungsbedingungen für alle Benutzer leicht zugänglich anzeigen.

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

Abschnitt II

GELEGENHEITSVERKEHR UND ANDERE NICHT
GENEHMIGUNGSPFLICHTIGE VERKEHRSDIENSTE

*Artikel 8***Kontrollpapier**

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

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

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

▼ **M5**

4. Das Muster des Kontrollpapiers sowie die Einzelheiten seiner Anwendung sind in der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 festgelegt.
5. Im Fall der Dienste nach Artikel 18 Absatz 2 des Abkommens dient der Vertrag oder eine beglaubigte Kopie desselben als Kontrollpapier.

*Artikel 9***Bescheinigung**

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

Sie entspricht dem in der Verordnung (EU) Nr. 361/2014 festgelegten Muster.

Abschnitt III

ÜBERWACHUNGSVERFAHREN UND AHNDUNG VON VERSTÖSSEN

*Artikel 10***Fahrausweise**

1. Verkehrsunternehmer, die einen Linienverkehrsdienst — mit Ausnahme der Sonderformen des Linienverkehrs — durchführen, stellen Einzel- oder Sammel-fahrausweise aus, die folgende Angaben enthalten:
 - den Ausgangspunkt und Bestimmungsort sowie gegebenenfalls die Rückfahrt,
 - die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises,
 - den Beförderungstarif.
2. Die Fahrausweise nach Absatz 1 sind den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

*Artikel 11***Kontrollen auf der Straße und in den Unternehmen**

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

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

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

*Artikel 12***Gegenseitige Amtshilfe und Sanktionen**

1. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien leisten einander Amtshilfe bei der Durchführung und Überwachung der Bestimmungen dieses Anhangs. Sie tauschen Informationen über die gemäß Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ⁽¹⁾ eingerichteten einzelstaatlichen Kontaktstellen aus.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

▼ M5

2. Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, widerrufen die Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union oder die entsprechende schweizerische Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer, wenn der Lizenzinhaber

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

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

4. Bei einem schwerwiegenden Verstoß gegen die Vorschriften im Bereich der Beförderung und der Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge, die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten nach Artikel 1 Nummer 2.1 ohne entsprechende Genehmigung, können die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, der den Verstoß begangen hat, insbesondere den Entzug der Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer oder den zeitlich befristeten und/oder teilweisen Entzug von beglaubigten Kopien der Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer verfügen.

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

Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, teilen den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Verstöße festgestellt wurden, schnellstmöglich, spätestens jedoch sechs Wochen nach ihrer endgültigen Entscheidung in der Angelegenheit mit, welche der vorstehend genannten Sanktionen gegebenenfalls verhängt wurden. Falls keine Sanktionen verhängt wurden, geben die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, die Gründe hierfür an.

5. Erhalten die zuständigen Behörden einer Vertragspartei davon Kenntnis, dass ein nicht ansässiger Verkehrsunternehmer einen schwerwiegenden Verstoß gegen diesen Anhang oder gegen Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs begangen hat, so übermittelt die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Verstoß festgestellt wurde, den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, schnellstmöglich, spätestens jedoch sechs Wochen nach ihrer endgültigen Entscheidung folgende Informationen:

- a) eine Beschreibung des Verstoßes mit Datums- und Zeitangabe;
- b) Kategorie, Art und Schwere des Verstoßes und
- c) die verhängten und vollzogenen Sanktionen.

Die zuständigen Behörden der Aufnahmevertragspartei können die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Land der Verkehrsunternehmer ansässig ist, ersuchen, Verwaltungssanktionen gemäß Absatz 4 zu verhängen.

6. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass die Verkehrsunternehmer gegen jede Verwaltungssanktion, die aufgrund dieses Artikels gegen sie verhängt wird, einen Rechtsbehelf einlegen können.

▼ **M5***Artikel 13***Eintrag in die einzelstaatlichen elektronischen Register**

Die Vertragsparteien stellen sicher, dass schwerwiegende Verstöße gegen Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs, die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Verkehrsunternehmern zuzurechnen sind und für die von den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder der Schweiz Sanktionen verhängt wurden, sowie jeder befristete oder dauerhafte Entzug der Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union bzw. der entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer oder der beglaubigten Kopie der Gemeinschaftslizenz oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz in das einzelstaatliche elektronische Register der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen werden. Einträge im Register, die einen befristeten oder dauerhaften Entzug einer Gemeinschaftslizenz für die Verkehrsunternehmer der Europäischen Union oder der entsprechenden schweizerischen Lizenz für die schweizerischen Verkehrsunternehmer betreffen, bleiben mindestens zwei Jahre in der Datenbank gespeichert; die Zweijahresfrist wird im Falle eines befristeten Entzugs ab dem Ablauf des Entzugszeitraums oder im Falle eines dauerhaften Entzugs ab dem Zeitpunkt des Entzugs berechnet.



ANHANG 8

**VERZEICHNIS DER BESTIMMUNGEN IN DEN BILATERALEN STRASSENVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND DEN VERSCHIEDENEN LÄNDERN DER GEMEINSCHAFT ÜBER
DIE ERTEILUNG VON GENEHMIGUNGEN FÜR DIE PERSONENBEFÖRDERUNG IM
DREILÄNDERVERKEHR**

Land:	Abkommen unterzeichnet am:	In Kraft seit:	Bedingungen:
Deutschland	17.12.1953	1.2.1954	Artikel 4 und 5: — nach nationalem Recht — Wahrung der Gegenseitigkeit
Österreich	22.10.1958	4.4.1959	Artikel 6: — nach nationalem Recht — Wahrung der Gegenseitigkeit
Belgien	25.2.1975	24.7.1975	Artikel 3: — nach nationalem Recht
Dänemark	27.8.1981	25.3.1982	Artikel 3 und 5: — nach nationalem Recht
Spanien	23.1.1963	21.8.1963	Artikel 2 und 3: — ausdrückliche Genehmigung der anderen Vertragspartei — gemeinsames Einvernehmen (Gegenseitigkeit)
Finnland	16.1.1980	28.5.1981	Artikel 3: — nach nationalem Recht
Frankreich	20.11.1951	1.4.1952	Kapitel II: — gemeinsames Einvernehmen — Wahrung der Gegenseitigkeit
Griechenland	8.8.1970	6.9.1971	Artikel 2: — gemeinsames Einvernehmen (Gegenseitigkeit)
Italien	—	—	Nach nationalem Recht (kein bilaterales Abkommen)
Irland	—	—	Nach nationalem Recht (kein bilaterales Abkommen)
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Artikel 3: Nach nationalem Recht
Niederlande	20.5.1952	15.6.1952	Absatz 2 Ziffer 2: Nach nationalem Recht
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Protokoll zum Abkommen, Ziffern 5 und 6 — gegenseitiges Einverständnis — Gegenseitigkeit
Vereinigtes Königreich	20.12.1974	21.11.1975	Nach nationalem Recht (Abkommen betrifft nur den Güterverkehr)
Schweden	12.12.1973	22.4.1974	Artikel 3: Nach nationalem Recht

▼B*ANHANG 9***ZUR QUALITÄT DER DIENSTE IM EISENBAHN- UND KOMBINIERTEN VERKEHR**

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

1. Der mittlere Preis im Eisenbahn- oder kombinierten Verkehr durch die Schweiz liegt nicht über den Kosten eines Fahrzeugs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 t bei einer alpenquerenden Strecke von 300 km. Insbesondere liegt der mittlere Preis für den begleiteten kombinierten Verkehr („Rollende Landstraße“) nicht über den Kosten der Straße (Straßenbenutzungsgebühren und variable Kosten).
2. Die Schweiz hat Maßnahmen ergriffen, um die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten und des Eisenbahngüterverkehrs durch die Schweiz zu verbessern.
3. Die Parameter zur Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten und des Eisenbahngüterverkehrs umfassen mindestens:
 - Abstimmung der Fahrpläne und Geschwindigkeiten auf die Bedürfnisse der Benutzer
 - Umfang der Verantwortung und der Haftung für die Dienste
 - Erfüllung der Qualitätsziele und Ausgleich für die Benutzer bei Nichteinhaltung dieser Ziele durch die schweizerischen Betreiber
 - Buchungsbedingungen.

▼B

ANHANG 10

**ANWENDUNGSMODALITÄTEN FÜR DIE GEBÜHREN GEMÄSS
ARTIKEL 40**

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

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



SCHLUSSAKTE

Die Bevollmächtigten

der EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

und

der SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT,

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

— Gemeinsame Erklärung zu Artikel 38 Absatz 6

— Gemeinsame Erklärung über künftige zusätzliche Verhandlungen.

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

— Erklärung zur Teilnahme der Schweiz an den Ausschüssen

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

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

— Erklärung der Schweiz zu Artikel 40 Absatz 4

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

Hecho en Luxemburgo, el veintiuno 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 negenennegentig.

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 nittonhundra nittonio.

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia

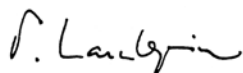
Euroopan yhteisön puolesta

▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



Por la Confederación Suiza
For Det Schweiziske Edsforbund
Für die Schweizerische 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

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

zu Artikel 38 Absatz 6

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

▼B

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

über künftige zusätzliche Verhandlungen

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

▼B

ERKLÄRUNG

zur Teilnahme der Schweiz an den Ausschüssen

Der Rat kommt überein, daß die Vertreter der Schweiz für die sie betreffenden Fragen als Beobachter an den Sitzungen folgender Ausschüsse und Sachverständigengruppen teilnehmen:

- Ausschüsse von Forschungsprogrammen einschließlich des Ausschusses für wissenschaftliche und technische Forschung (CREST)
- Verwaltungskommission für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer
- Koordinierungsgruppe für die Anerkennung der Hochschuldiplome
- Beratende Ausschüsse über Flugstrecken und die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Luftverkehr.

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

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

▼B

ERKLÄRUNG DER SCHWEIZ

über die Verwendung der Kontingente (40 t)

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

▼B

ERKLÄRUNG DER EG

über die Verwendung der Kontingente (40 t)

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

▼B

ERKLÄRUNG DER SCHWEIZ

zu Artikel 40 Absatz 4

Die Schweiz erklärt, daß sie die tatsächlich anwendbaren Sätze für die in Artikel 40 Absatz 4 des Abkommens erwähnten Gebühren bis zur Eröffnung des ersten Basistunnels oder bis zum 1. Januar 2008, auf jeden Fall bis zum früheren dieser beiden Zeitpunkte, unterhalb des gemäß dieser Bestimmung zulässigen Höchstbetrags festlegen wird. Die Schweiz beabsichtigt, auf der Grundlage der derzeitigen Planungen für die Jahre 2005, 2006 und 2007 den Satz auf im Durchschnitt 292,50 Sfr., höchstens jedoch 350 Sfr. festzulegen.



ERKLÄRUNG DER SCHWEIZ

über die Erleichterung der Zollabfertigung (Artikel 43 Absatz 1)

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

- In Zusammenarbeit mit den Zollämtern ihrer Nachbarländer sorgt die Schweiz dafür, daß die Geschäftszeiten der Zollämter an den wichtigsten Grenzübergangsstellen lang genug sind, um zu gewährleisten, daß die Lastkraftwagen ihre Fahrt durch die Schweiz unmittelbar nach Ablauf des Nachtfahrverbots aufnehmen oder bis zum Beginn des Verbots fortsetzen können. Falls erforderlich, kann zu diesem Zweck eine Sondergebühr zur Deckung der zusätzlichen Kosten erhoben werden. Diese Gebühr sollte allerdings nicht mehr als 8 Sfr. betragen.
- In Zusammenarbeit mit den Zollbehörden ihrer Nachbarländer wird die Schweiz für den Grenzübertritt zwischen der Schweiz und der Europäischen Union bis zum 1. Januar 2000 eine Zollabfertigungsdauer für Lastkraftwagen (vom Betreten des ersten bis zum Verlassen des zweiten Zollamts) von 30 Minuten einführen und danach aufrechterhalten.