

Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

► **B****SOPIMUS****Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimus rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä**

(EYVL L 114, 30.4.2002, s. 91)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
► <b><u>M1</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 2/2004, tehty 22 päivänä kesäkuuta 2004	L 75	60	22.3.2005
► <b><u>M2</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös 1/2009, tehty 16 päivänä kesäkuuta 2009	L 273	15	17.10.2009
► <b><u>M3</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 1/2010, annettu 22 päivänä joulukuuta 2010	L 19	34	22.1.2011
► <b><u>M4</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 1/2013, annettu 6 päivänä joulukuuta 2013	L 352	79	24.12.2013
► <b><u>M5</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 1/2015, annettu 16 päivänä joulukuuta 2015	L 23	82	29.1.2016
► <b><u>M6</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 2/2016, annettu 10 päivänä kesäkuuta 2016	L 186	38	9.7.2016
► <b><u>M7</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 1/2018, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2018	L 166	20	3.7.2018
► <b><u>M8</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 1/2019, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2019	L 180	22	4.7.2019
► <b><u>M9</u></b>	Yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitean päätös N:o 2/2019, annettu 13 päivänä joulukuuta 2019	L 13	43	17.1.2020

Oikaistu:

- **C1** Oikaisu, EUVL L 33, 10.2.2016, s. 38 (1/2015)



## SOPIMUS

### **Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimus rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä**

SVEITSIN VALALIITTO, jäljempänä 'Sveitsi' ja

EUROOPAN YHTEISÖ, jäljempänä 'yhteisö',

molemmat jäljempänä 'sopimuspuolet',

ovat tietoisia siitä, että on molempien sopimuspuolten yhteisen edun mukaista edistää yhteistyötä ja kauppaa, erityisesti myöntämällä vastavuoroisesti pääsy toistensa kuljetusmarkkinoille, kuten tavaroiden rautatie- ja maantiekuljetuksista 2 päivänä toukokuuta 1992 tehdyn Euroopan talousyhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen, jäljempänä 'vuoden 1992 sopimus', 13 artiklassa määrätään,

haluavat kehittää yhteensovittua liikennepolitiikkaa, jolla pyritään kannustamaan ympäristöä säästävempien kuljetusmuotojen käyttöä tavara- ja henkilöliikenteessä tarkoituksena yhdistää ympäristönsuojelu ja liikennejärjestelmien tehokkuus erityisesti Alppien alueella,

haluavat taata terveen kilpailun eri kuljetusmuotojen välillä ja katsovat, että eri kuljetusmuotojen on katettava aiheuttamansa kustannukset, ja

pitävät tarpeellisena taata johdonmukaisuus Sveitsin liikennepolitiikan ja yhteisön liikennepolitiikan pääperiaatteiden välillä, erityisesti yhteensovitun lainsäädäntö- ja sääntelykehyksen toteuttamisen yhteydessä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

#### I OSASTO

#### **YLEISET MÄÄRÄYKSET**

##### *1 artikla*

#### **Periaatteet ja yleiset tavoitteet**

1. Tällä yhteisön ja Sveitsin välisellä sopimuksella pyritään toisaalta määrittämään yhteensovitun liikennepolitiikan yksityiskohtaiset säännöt ja toisaalta vapauttamaan sopimuspuolten pääsy toistensa maanteiden ja rautateiden tavara- ja henkilöliikenteen markkinoille niin, että liikenteen parempi sujuvuus taataan kaikille sopimuksessa tarkoitetuille kuljetusmuodoille teknisesti, maantieteellisesti ja taloudellisesti sopivimmalla reitillä.

2. Sopimuksen määräykset ja niiden soveltaminen perustuvat vastavuoroisuuden ja kuljetusmuodon vapaan valinnan periaatteille.

3. Sopimuspuolet sitoutuvat olemaan toteuttamatta syrjiviä toimenpiteitä tämän sopimuksen soveltamisen yhteydessä.

**▼B***2 artikla***Soveltamisala**

1. Tätä sopimusta sovelletaan sopimuspuolten kahdenväliseen maanteiden tavaraja- ja henkilöliikenteeseen, sopimuspuolten alueiden kauttakulkuliikenteeseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta vuoden 1992 sopimuksen soveltamista ja jollei 7 artiklan 3 kohdasta muuta johdu, ja luonteeltaan triangulaariseen maanteiden tavaraja- ja henkilöliikenteeseen sekä yhteisön jäsenvaltioiden väliseen Sveitsin kabotaasiliikenteeseen.
2. Tätä sopimusta sovelletaan kansainväliseen rautateiden tavaraja- ja henkilöliikenteeseen sekä kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Sitä ei sovelleta rautatieyrityksiin, joiden toiminta rajoittuu pelkästään kaupunki-, esikaupunki- tai alueelliseen liikenteeseen.
3. Tätä sopimusta sovelletaan jommankumman sopimuspuolen alueelle sijoittautuneiden maantie- tai rautatieliikennettä harjoittavien yritysten kuljetustoimintaan.

*3 artikla***Määritelmät**(1) **Maantieliikenne**

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan

- 'maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen joko moottoriajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä toisen lukuun harjoittamaa tavaraliikennettä;
- 'maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen toisen lukuun harjoittamaa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla;
- 'yrityksellä' luonnollista henkilöä tai voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta oikeushenkilöä, yhdistystä tai voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta ryhmää, joka ei ole oikeushenkilö, ja julkisen viranomaisen alaista elintä riippumatta siitä, onko se itse oikeushenkilö tai onko se riippuvuussuhteessa oikeushenkilöllisyyden omaavaan viranomaiseen;
- 'ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, joka on rekisteröity jommankumman sopimuspuolen alueella, tai ajoneuvoyhdistelmää, josta ainakin vetoauto on rekisteröity jommankumman sopimuspuolen alueella, ja joka on tarkoitettu pelkästään tavaroiden kuljetukseen, tai mitä tahansa moottoriajoneuvoa, joka rakenteeltaan ja varustelultaan soveltuu ja on tarkoitettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen kuljettaja mukaan lukien;
- 'kansainvälisellä liikenteellä' ajoneuvon siirtymistä toisen sopimuspuolen alueella olevasta lähtöpaikasta toisen sopimuspuolen alueella tai kolmannessa maassa olevaan määräpaikkaan, tai päinvastoin, sekä edellä mainittuun reittiin liittyvää ajoa tyhjällä ajoneuvolla; jos lähtö- tai määräpaikka sijaitsee kolmannessa maassa, kuljetukseen on käytettävä sen sopimuspuolen alueella rekisteröityä ajoneuvoa, jossa matkan lähtö- tai määräpaikka sijaitsee;

**▼B**

- 'kauttakululla' (ilman kuormausta tai kuorman purkamista tapahtuvaa) tavara- tai henkilöliikennettä sekä ajoa tyhjällä ajoneuvolla jommankumman sopimuspuolen alueen kautta;
- 'jäsenvaltioiden välisellä Sveitsin kabotaasiliikenteellä' tavaraliikennettä Sveitsissä rekisteröidyllä ajoneuvolla toisen lukuun yhdestä yhteisön jäsenvaltiosta toiseen, riippumatta siitä, kulkeeko ajoneuvo saman matkan aikana ja tavanomaisen reitin mukaisesti Sveitsin kautta;
- 'triangulaarisella liikenteellä kolmansien maiden kanssa' tavara- tai henkilöliikennettä yhden sopimuspuolen alueelta kolmanteen maahan, tai päinvastoin, ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisen sopimuspuolen alueella, riippumatta siitä, kulkeeko ajoneuvo saman matkan aikana ja tavanomaisen reitin mukaisesti sen maan kautta, jossa se on rekisteröity;
- 'luvalla' sopimuspuolen lainsäädännön mukaan vaadittavaa lupaa, toimilupaa tai muuta virallista suostumusta.

**(2) Rautatieliikenne**

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan

- 'rautatieyrityksellä' yksityis- tai julkisoikeudellista yritystä, joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai henkilöliikennettä ja joka on velvollinen vastaamaan vetovoimasta, mikä voi kuitenkin tapahtua kalustolla, jota kyseinen rautatieyritys ei omista, ja turvautumalla henkilöstöön, joka ei ole kyseisen rautatieyrityksen omaa henkilöstöä;
- 'kansainvälisellä ryhmittymällä' yhteenliittymää, jossa on vähintään kaksi yhteisön eri jäsenvaltioihin sijoittautunutta tai yksi yhteisön jäsenvaltioon ja yksi Sveitsiin sijoittautunut rautatieyritys kansainvälisen liikenteen harjoittamiseksi yhteisön ja Sveitsin välillä;
- 'infrastruktuurin hallinnalla' julkista laitosta tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta sekä ohjaus- ja turvajärjestelmien hallinnasta;
- 'toimiluvalla' jommankumman sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen yritykselle myöntämää lupaa, jolla tunnustetaan sen oikeus toimia rautatieyrityksenä. Tämä toimintaoikeus voidaan rajoittaa tiettytyyppisten palvelujen tarjoamiseen;
- 'toimilupaviranomaisella' elintä, jonka tehtäväksi molemmat sopimuspuolet ovat määränneet toimilupien myöntämisen;
- 'junareitillä' infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tiettyä aikana;
- 'käyttöoikeuden myöntämisellä' käyttöoikeuden myöntävän elimen suorittamaa rautatieinfrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä;

**▼B**

- 'käyttöoikeuden myöntävällä elimellä' viranomaista ja/tai rautateiden infrastruktuurin hallintoa, jonka tehtäväksi toinen sopimuspuolista on antanut infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen;
- 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennepalveluja kaupunkikeskuksen tai taajaman tarpeiden sekä tällaisen kaupunkikeskuksen tai taajaman ja sen ympäristöalueiden liikennepalvelutarpeiden täyttämiseksi;
- 'alueellisella liikenteellä' liikennettä, jota hoidetaan tietyn alueen kuljetustarpeiden täyttämiseksi;
- 'yhdistetyllä kuljetuksella' tavaroiden kuljetusta maantieajoneuvoissa tai kuormaajoneuvoissa, joita kuljetetaan osa matkasta rautateitse ja/tai alku- sekä loppumatkalla maanteitse;
- 'kilpailukykyisillä rautatieliikenteen hinnoilla' Sveitsin rautatieliikenteen keskimääräisiä hintoja, jos ne eivät ylitä maantieliikenteen kustannuksia sellaisina, kuin ne on määritelty liitteessä 9, vastaavalla matkalla.

*4 artikla***Vuoden 1992 sopimusta koskeva varauma**

Jollei tässä sopimuksessa tehtävissä poikkeuksissa toisin määrätä, tämän sopimuksen määräykset eivät vaikuta vuoden 1992 sopimukseen perustuviin sopimuspuolten oikeuksiin ja velvoitteisiin.

## II OSASTO

**KANSAINVÄLINEN MAANTIELIIKENNE****A. YHTEISET MÄÄRÄYKSET***5 artikla***Ammattiin pääsy**

1. Yritysten, jotka haluavat harjoittaa maantieliikennettä, on täytettävä seuraavat kolme ehtoa:
  - a) hyvämaineisuus,
  - b) riittävä vakavaraisuus,
  - c) ammatillinen pätevyys.
2. Sovellettavat määräykset ovat liitteen 1 jaksossa 1.

*6 artikla***Sosiaaliset normit**

Sosiaalisiin näkökohtiin sovellettava lainsäädäntö luetellaan liitteen 1 jaksossa 2.

**▼B***7 artikla***Tekniset normit**

1. Jollei jäljempänä 2 ja 3 kohdassa toisin määrätä, Sveitsi hyväksyy kuuden kuukauden kuluessa tämän sopimuksen allekirjoittamisesta järjestelyt, jotka vastaavat maantieliikenteen teknisiä edellytyksiä koskevaa yhteisön lainsäädäntöä, johon on viitattu liitteen 1 jaksossa 3.

2. Sveitsillä on tämän sopimuksen voimaantulosta 2 vuoden siirtymäaika saattaa ajoneuvojen teknisiä tarkastuksia koskeva lainsäädäntönsä yhteisön lainsäädäntöä vastaavaksi.

3. Sveitsin soveltama suurin puoliperävaunuyhdistelmien ja perävaunuyhdistelmien todellinen kokonaispainoraja kuormattuna on kaikessa liikenteessä 34 tonnia 1 päivästä tammikuuta 2001.

Sveitsi saattaa näille ajoneuvoille kansainvälisessä liikenteessä sallittuja enimmäispainoja koskevan lainsäädäntönsä yhteisössä sopimuksen allekirjoittamishetkellä voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaavaksi 1 päivästä tammikuuta 2005.

4. Jäljempänä 40 artiklassa määriteltyjen tienkäyttömaksujen käyttöönotto tapahtuu rinnakkain 3 kohdassa määrätyn enimmäispainon asettaisen korotuksen kanssa.

5. Kumpikin sopimuspuoli sitoutuu olemaan asettamatta toisen alueella hyväksytyille ajoneuvoille omalla alueellaan voimassa olevia rajoituksia tiukempia rajoituksia.

*8 artikla***Ajoneuvojen painoa koskeva siirtymäajan järjestely**

1. Edellä 7 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa määritellyn lopullisen järjestelyn asteittaista käyttöönottoa silmällä pitäen sellaista tavaraliikennettä, jota harjoitetaan ajoneuvolla, jonka tosiasiallinen paino kuormattuna on enemmän kuin 28 t (ennen 31.12.2000) tai 34 t (1.1.2001–31.12.2004) mutta ei ylitä 40 t, ja joka suuntautuu yhteisön alueelta rajaa lähellä olevaa Sveitsin aluetta kauemmaksi, sellaisena kuin tämä alue on määritelty liitteessä 6, (ja päinvastoin) tai kauttakululiikenteenä Sveitsin läpi, rajoitetaan kiintiöinnillä, johon liittyy infrastruktuurin käytöstä perittävä maksu, jäljempänä 2, 3 ja 4 kohdassa määrättyjen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Sveitsissä rekisteröityjen ajoneuvojen osalta kiintiötä voidaan käyttää myös Sveitsin alueella tapahtuvan liikenteen yhteydessä.

2. Yhteisö saa 250 000 luvan kiintiön vuodeksi 2000. Sveitsi saa 250 000 luvan kiintiön vuodeksi 2000. Jollei sopimus tule voimaan 1 päivänä tammikuuta 2000, vuodeksi 2000 määrättyjen lupien määrää vähennetään vastaavassa suhteessa.

3. Yhteisö saa 300 000 luvan kiintiön vuodeksi 2001 ja vuodeksi 2002. Sveitsi saa 300 000 luvan kiintiön vuodeksi 2001 ja vuodeksi 2002.

4. Yhteisö saa 400 000 luvan kiintiön vuodeksi 2003 ja vuodeksi 2004. Sveitsi saa 400 000 luvan kiintiön vuodeksi 2003 ja vuodeksi 2004.

**▼B**

5. Edellä 2, 3 ja 4 kohdassa määrättyjen lupien käyttö edellyttää, että kukin yhteisön tai Sveitsin liikenteenharjoittaja maksaa sveitsiläisen infrastruktuurin käytöstä maksun, joka lasketaan ja peritään liitteen 2 yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

6. Edellä olevan 7 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa määrättyjen teknisten normien mukaiset ajoneuvot vapautetaan 32 artiklan mukaisesti kiintiö- ja lupajärjestelystä 1 päivästä tammikuuta 2005.

**B. KANSAINVÄLINEN MAANTEIDEN TAVARALIIKENNE***9 artikla***Tavaraliikenne sopimuspuolten alueiden välillä**

1. Kansainvälinen maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun sekä tyhjällä ajoneuvolla ajettavat matkat sopimuspuolten alueiden välillä edellyttävät yhteisön liikenteenharjoittajilta asetuksessa (ETY) N:o 881/92 vahvistettua yhteisön liikennelupaa, jonka malli on liitteessä 3, ja sveitsiläisiltä liikenteenharjoittajilta vastaavaa sveitsiläistä lupaa.

2. Annetut luvat korvaavat tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan liikenteen osalta yhteisön jäsenvaltioiden ja Sveitsin kahdenkeskisesti vaihtamat luvat, jotka olivat tarpeen tämän sopimuksen voimaantuloon asti.

3. Liitteessä 4 lueteltu liikenne vapautetaan kaikista liikennelupajärjestelyistä.

4. Lupien myöntämistä, käyttämistä, uusimista ja pois ottamista sekä vastavuoroista avunantoa koskevista menettelyistä säädetään yhteisön liikenteenharjoittajien osalta asetuksessa (ETY) N:o 881/92 ja sveitsiläisten liikenteenharjoittajien osalta vastaavissa sveitsiläisissä säännöksissä.

*10 artikla***Tavaroiden kauttakuljetus sopimuspuolten alueen läpi**

1. Maanteitse tapahtuva kansainvälinen tavaroiden kauttakulku liikenne toisen lukuun sekä tyhjällä ajoneuvolla ajettavat matkat sopimuspuolten alueiden kautta vapautetaan. Nämä kuljetukset edellyttävät 9 artiklassa tarkoitettua lupaa.

2. Sopimuksen 9 artiklan 2, 3 ja 4 kohtaa voidaan soveltaa.

*11 artikla***Kauttakulku Itävallan läpi**

Sveitsiläisten liikenteenharjoittajien kauttakulkuun Itävallan läpi sovelletaan Itävallan liittymisestä Euroopan unioniin tehdyn liittymisasiakirjan pöytäkirjan N:o 9 11 artiklan määräyksiä vastaavaa ekopistejärjestelmää pöytäkirjan voimassaolon rajoissa. Ekopisteiden laskemismenetelmä, niitä koskevat yksityiskohtaiset säännöt sekä hallinto- ja valvontamenettelyt määritellään hallinnollisella järjestelyllä, joka laaditaan yhteisesti sopimuspuolten kesken tämän sopimuksen valmistuttua ja joka vastaa soveltuvin osin edellä mainitun pöytäkirjan N:o 9 määräyksiä.

**▼B***12 artikla***Jäsenvaltioiden välinen Sveitsin kabotaasiliikenne**

1. Jäsenvaltioiden välinen Sveitsin kabotaasiliikenne sallitaan vuodesta 2001 seuraavin edellytyksin:

— tällainen liikenne edellyttää 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua Sveitsin myöntämää lupaa

— tällainen liikenne rajoittuu yhteen paluumatkan kuljetusoperaatioon, joka on jatkoa tavaroiden kuljetukselle Sveitsin ja jonkin yhteisön jäsenvaltion välillä.

2. Kyseiseen päivämäärään asti voidaan kuitenkin edelleen käyttää oikeuksia, jotka perustuvat voimassa oleviin kahdenvälisiin sopimuksiin. Tämän sopimuksen liitteessä 5 on luettelo näistä oikeuksista.

3. Jäsenvaltioiden välinen Sveitsin kabotaasiliikenne on täysin vapaata vuodesta 2005. Tällainen liikenne edellyttää kuitenkin 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua Sveitsin myöntämää lupaa.

*13 artikla***Triangulaarinen liikenne kolmansien maiden kanssa**

1. Kolmansien maiden kanssa harjoitettavaan triangulaariseen liikenteeseen sovellettava järjestely määritetään yhteisesti yhteisön ja kyseisen kolmannen maan sekä Sveitsin ja kyseisen kolmannen maan välillä tarvittavan sopimuksen tekemisen jälkeen. Järjestelyllä pyritään varmistamaan yhteisön ja Sveitsin liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu tällaisen triangulaarisen liikenteen yhteydessä.

2. Siihen asti kun sopimukset yhteisön ja asianomaisten kolmansien maiden kesken on tehty, tämä sopimus ei vaikuta triangulaarista liikennettä koskeviin määräyksiin, jotka sisältyvät yhteisön jäsenvaltioiden ja Sveitsin kesken tehtyihin kahdenvälisiin sopimuksiin, jotka koskevat liikennettä kolmansien maiden kanssa. Tämän sopimuksen liitteessä 5 on luettelo näistä oikeuksista.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun järjestelyn määrittämisen jälkeen Sveitsi tekee tarvittavat sopimukset tai mukauttaa tarvittavassa määrin kahdenvälisiä sopimuksia näiden kolmansien maiden kanssa.

*14 artikla***Liikenne kahden sellaisen paikan välillä, jotka sijaitsevat joko yhteisön yhden jäsenvaltion tai Sveitsin alueella**

Sveitsissä rekisteröidyn ajoneuvon liikennöiminen yhteisön yhdessä jäsenvaltiossa sijaitsevien kahden paikan välillä ja jossakin yhteisön jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon liikennöiminen Sveitsin alueella sijaitsevien kahden paikan välillä ei ole sallittua tämän sopimuksen nojalla.



**▼B***15 artikla***Ajokielto öisin ja sunnuntaisin sekä poikkeukset painorajoituksesta**

1. Yöajokieltoa Sveitsin alueella sovelletaan ainoastaan kello 22:n ja 05:n välisenä aikana.
2. Poikkeukset painorajoituksesta sekä poikkeukset öisin ja sunnuntaisin ajamista koskevasta kiellosta mainitaan liitteessä 6.
3. Poikkeukset yöajokiellosta myönnetään ketään syrjimättä, ja niitä myöntää hakemuksesta keskitetty (yksi ainoa) palvelupiste. Niitä myönnetään maksua vastaan, joka on tarkoitettu kattamaan hallinnointikulut.

*16 artikla***Painorajoituksesta sallittavien tiettyjen poikkeusten kumoaminen**

Vuoden 1992 sopimuksen liitteessä 6 olevan II kohdan 3 ja 4 alakohtaa ei enää sovelleta tämän sopimuksen voimaantulosta lähtien.

**C. KANSAINVÄLINEN HENKILÖLIIKENNE LINJA-AUTOILLA***17 artikla***Liikenteenharjoittajiin sovellettavat ehdot**

1. Toisen lukuun liikennettä harjoittava liikennöitsijä saa suorittaa liitteen 7 1 artiklassa määritellyjä kuljetuspalveluja ilman kansallisuuteen tai toimipaikkaan perustavaa syrjintää sillä edellytyksellä, että:
  - hänet on valtuutettu harjoittamaan linja-autoliikennettä Sveitsissä tai siinä yhteisön jäsenvaltiossa, johon hän on sijoittautunut, säännöllisen liikenteen (myös säännöllisen erityisliikenteen) tai satunnaisliikenteen muodossa;
  - hän täyttää liikenneturvallisuutta koskevat vaatimukset kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien normien osalta.
2. Omaan lukuun liikennettä harjoittava liikennöitsijä saa suorittaa liitteen 7 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja kuljetuspalveluja ilman kansallisuuteen tai toimipaikkaan perustavaa syrjintää sillä edellytyksellä, että:
  - hänet on valtuutettu harjoittamaan linja-autoliikennettä Sveitsissä tai siinä yhteisön jäsenvaltiossa, johon hän on sijoittautunut, kansallisessa lainsäädännössä vahvistettujen markkinoille pääsyä koskevien edellytysten mukaisesti;
  - hän täyttää liikenneturvallisuutta koskevat vaatimukset kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien normien osalta.

**▼B**

3. Voidakseen harjoittaa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla yhteisön liikenteenharjoittajalla, joka täyttää 1 kohdassa määrätyt edellytykset, on oltava vaadittava yhteisön liikennelupa, ja kyseiset edellytykset täyttävällä sveitsiläisellä liikenteenharjoittajalla vastaava sveitsiläinen lupa.

Luvan mallista sekä sen myöntämistä, käyttöä ja uusimista koskevista menettelyistä säädetään yhteisön liikenteenharjoittajien osalta asetuksessa (ETY) N:o 684/92, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 11/98, ja sveitsiläisten liikenteenharjoittajien osalta vastaavissa Sveitsin säännöksissä.

*18 artikla***Pääsy markkinoille**

1. Liitteen 7 1 artiklan 2.1 kohdassa määritelty satunnaisliikenne vapautetaan kaikista lupamenettelyistä.

2. Liitteen 7 1 artiklan 1.2 kohdassa määritelty säännöllinen erityisliikenne vapautetaan lupamenettelyistä edellyttäen, että siihen sovelletaan yhteisön alueella liikenteen järjestäjän ja liikennöitsijän välistä sopimusta.

3. Myös 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin kuljetuksiin liittyvät tyhjällä ajoneuvolla ajettavat matkat vapautetaan kaikista lupamenettelyistä.

4. Säännöllinen liikenne edellyttää liitteen 7 2 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen mukaista lupaa.

5. Säännöllinen erityisliikenne, johon ei sovelleta liikenteen järjestäjän ja liikennöitsijän välistä sopimusta, edellyttää yhteisön alueella liitteen 7 2 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen mukaista lupaa.

Sveitsissä tällainen liikenne on vapaata kaikista lupamenettelyistä.

6. Liitteen 7 1 artiklan 3 kohdassa määritelty maantieliikenne omaan lukuun on vapaata lupamenettelyistä, mutta edellyttää yhteisön alueella todistusta.

*19 artikla***Triangulaarinen liikenne kolmansien maiden kanssa**

1. Kolmansien maiden kanssa harjoitettavaan triangulaariseen liikenteeseen sovellettava järjestely määritetään yhteisesti yhteisön ja kyseisen kolmannen maan sekä Sveitsin ja kyseisen kolmannen maan välillä tarvittavan sopimuksen tekemisen jälkeen. Järjestelyllä pyritään varmistamaan yhteisön ja Sveitsin liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohdeltu tällaisen triangulaarisen liikenteen yhteydessä.

2. Siihen asti kun sopimukset yhteisön ja asianomaisten kolmansien maiden kesken on tehty, tämä sopimus ei vaikuta 1 kohdassa tarkoitettua liikennettä koskeviin määräyksiin, jotka sisältyvät yhteisön jäsenvaltioiden ja Sveitsin kesken tehtyihin kahdenvälisiin sopimuksiin, jotka koskevat liikennettä kolmansien maiden kanssa. Tämän sopimuksen liitteessä 8 on luettelo näistä oikeuksista.

**▼B**

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun järjestelyn määrittämisen jälkeen Sveitsi tekee tarvittavat sopimukset tai mukauttaa tarvittavassa määrin kahdenvälisiä sopimuksia näiden kolmansien maiden kanssa.

*20 artikla***Liikenne saman sopimuspuolen alueella sijaitsevien kahden paikan välillä**

1. Yhden sopimuspuolen alueelle sijoittautuneen liikenteenharjoittajan harjoittama liikenne kahden sellaisen paikan välillä, jotka sijaitsevat toisen sopimuspuolen alueella, ei ole sallittua tämän sopimuksen nojalla.

2. Sellaisia oikeuksia, jotka perustuvat voimassa oleviin kahdenvälisiin sopimuksiin yhteisön jäsenvaltioiden ja Sveitsin välillä, voidaan kuitenkin edelleen käyttää edellyttäen, että kaikkia yhteisön liikenteenharjoittajia kohdellaan tasapuolisesti ja että kilpailu ei vääristy. Tämän sopimuksen liitteessä 8 on luettelo näistä oikeuksista.

*21 artikla***Menettelyt**

Tämän sopimuksen liitteen 7 määräykset kattavat luvan myöntämistä, käyttämistä, uusimista ja kumoamista sekä keskinäistä avunantoa koskevat menettelyt.

*22 artikla***Siirtymämääräys**

Tämän sopimuksen voimaantulopäivänä voimassa olevat luvat pysyvät voimassa luvan myöntämisen yhteydessä määrättyyn päivään asti niiltä osin kuin kyseiset liikennepalvelut pysyvät edelleen luvanvaraisina.

## III OSASTO

**KANSAINVÄLINEN RAUTATIELIIKENNE***23 artikla***Riippumaton hallinto**

Sopimuspuolet sitoutuvat

— takaamaan rautatieyritysten hallinnon riippumattomuuden, erityisesti antamalla niille itsenäisen aseman, antamalla niiden mukauttaa toimintansa markkinoiden mukaan ja hoitaa tätä toimintaa hallintoelintensä vastuulla;

— erottamaan ainakin kirjanpidossa rautateiden infrastruktuurin hallinnon rautatieyritysten kuljetuspalveluista; yhdelle näistä toiminnoista maksettavaa tukea ei saa siirtää toiselle.

**▼B***24 artikla***Rautateiden infrastruktuurin käyttö- ja kauttakulkuoikeudet**

1. Rautatieyrityksillä ja kansainvälisillä ryhmittymillä on käyttö- ja/-tai kauttakulkuoikeudet, jotka on määriteltä yhteisön lainsäädännössä, johon on viitattu liitteen 1 jaksossa 4.
2. Toisen sopimuspuolen alueelle sijoittautuneille rautatieyrityksille myönnetään oikeus käyttää toisen sopimuspuolen alueella sijaitsevaa infrastruktuuria kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten harjoittamista varten.
3. Rautatieyritysten ja kansainvälisten ryhmittymien, jotka hyödyntävät käyttö- ja kauttakulkuoikeuksiaan, on tehtävä tarvittavat hallinnolliset, tekniset ja taloudelliset sopimukset käyttämänsä rautateiden infrastruktuurin hallinnon kanssa 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja kansainvälisiä kuljetuksia koskevien liikenteen ohjaus- ja turvallisuuskysymysten ratkaisemiseksi.

*25 artikla***Rautatieliikenteen toimiluvat**

1. Hakemus rautateiden infrastruktuurin käyttö- tai kauttakulkuoikeuden saamiseksi ja siten oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttää kyseiseen liikenteeseen soveltuvaa asianmukaista toimilupaa. Kyseinen toimilupa ei kuitenkaan sellaisenaan oikeuta käyttämään rautateiden infrastruktuuria.
2. Rautatieyrityksellä on oikeus hakea toimilupaa Sveitsissä tai siinä yhteisön jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut. Sopimuspuolet eivät myönnä toimilupaa eivätkä pidennä niiden voimassaoloa, jos tässä sopimuksessa asetetut vaatimukset eivät täyty.
3. Toimiluvat myöntää sopimuspuolten vastuulla erityisesti nykyisille ja uusille yrityksille myönnettävistä luvista vastaava toimilupaviranomainen.
4. Toimiluvat tunnustetaan yhteisössä ja Sveitsissä vastavuoroisesti.
5. Toimiluvan saamisen edellytyksenä on sopimuspuolten vahvistamien vaatimusten täyttyminen hyvämaineisuuden, taloudellisen vakavaraisuuden ja ammatillisen pätevyyden sekä korvausvelvollisuuden osalta koko toimiluvan voimassaoloajan. Sovellettavat määräykset ovat liitteen 1 jaksossa 4.
6. Toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyritys täyttää edellä mainittujen määräysten mukaiset velvoitteet. Toimilupaviranomainen voi kuitenkin määrätä säännöllisesti tapahtuvasta uudelleentarkastelusta.
7. Edellä mainituissa määräyksissä määrätään toimiluvan tarkastamista, muuttamista sekä peruuttamista määräajaksi tai kokonaan koskevista menettelyistä.



26 artikla

**Turvallisuustodistuksen myöntäminen**

1. Sopimuspuolet määräävät rautatieyritysten velvollisuudesta esittää lisäksi turvallisuustodistus, jossa vahvistetaan rautatieyrityksille asetettavat turvallisuusvaatimukset turvallisen toiminnan takaamiseksi kyseisillä reiteillä.
2. Rautatieyritys voi hakea turvallisuustodistusta sen sopimuspuolen nimittämältä viranomaiselta, jonka alueella käytettävä infrastruktuuri sijaitsee.
3. Turvallisuuatodistuksen saamista varten rautatieyrityksen on noudatettava Sveitsin alueella sijaitsevan rataosuuden osalta Sveitsin lainsäädäntöä ja yhteisön alueella sijaitsevan rataosuuden osalta yhteisön lainsäädäntöä.

27 artikla

**Junareittien käyttöoikeuden myöntäminen**

1. Kumpikin sopimuspuoli nimittää käyttöoikeuden myöntävän elimen, joka voi olla tietty viranomainen tai infrastruktuurin hallinto. Käyttöoikeuden myöntävän elimen, jolla on oltava tiedot käytettävissä olevista junareiteistä, on erityisesti varmistettava, että:

- rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myönnetään oikeudenmukaisin ja syrjimättömin perustein ja että,
- jollei tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa toisin määrätä, käyttöoikeuden myöntämismenettely takaa infrastruktuurin tehokkaan ja parhaan mahdollisen käytön.

2. Junareittiä tai -reittejä koskeva rautatieyrityksen tai kansainvälisen ryhmittymän hakemus on toimitettava sen sopimuspuolen käyttöoikeuden myöntävälle elimelle (myöntäville elimille), jonka (joiden) alueella kyseisen kuljetuspalvelun lähtöpaikka sijaitsee. Käyttöoikeuden myöntävän elimen, jolle hakemus on toimitettu, on ilmoitettava siitä viipymättä muille käyttöoikeuden myöntäville elimille, joita asia koskee. Jälkimmäisten on päätettävä asiasta viimeistään yhden kuukauden kuluttua tarvittavien tietojen vastaanottamisesta, ja jokainen käyttöoikeuden myöntävä elin voi hylätä hakemuksen. Käyttöoikeuden myöntävän elimen, jolle hakemus on toimitettu, on yhdessä muiden asianomaisten käyttöoikeuden myöntävien elinten kanssa päätettävä hakemuksesta viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun kaikki tarvittavat tiedot on toimitettu. Infrastruktuurikapasiteettia koskevan hakemuksen käsittelystä määrätään liitteen 1 4 jaksossa.

3. Yhteisö ja Sveitsi saavat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksia myönnettäessä annetaan etusija seuraaville rautatiepalveluille:

- a) yleisen edun vuoksi tarjottavat palvelut,
- b) palvelut, joissa käytetään kokonaan tai osittain näitä palveluja varten rakennettua tai parannettua infrastruktuuria (erityiset suurnopeus- tai rahtilinjat).

**▼B**

4. Yhteisö ja Sveitsi voivat velvoittaa infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntävän elimen myöntämään erityisoikeuksia syrjimättömin perustein rautatieyrityksille, jotka tarjoavat tietyntyyppisiä palveluja tai toimivat tietyillä alueilla, jos nämä erityisoikeudet ovat välttämättömiä riittävän julkisen palvelun varmistamiseksi tai infrastruktuurikapasiteetin tehokkaaksi käyttämiseksi tai uuden infrastruktuurikapasiteetin rahoittamiseksi.

5. Sopimuspuolet voivat määrätä mahdollisuudesta, että infrastruktuurin käyttöä koskeviin hakemuksiin on liitettävä takuu tai muu siihen verrattava vakuus.

6. Yhteisö ja Sveitsi päättävät rautatieinfrastruktuurikapasiteetin myöntämismenettelyistä ja julkaisevat ne. Lisäksi sopimuspuolet tiedottavat menettelyistä tämän sopimuksen 51 artiklalla perustettavalle sekkomitealle.

*28 artikla***Tilit ja käyttömaksut**

1. Rautateiden infrastruktuurin hallinnon tileissä on kohtuullisen ajan kuluessa arvioituna oltava vähintään tasapaino infrastruktuurin käytöstä saatujen maksutulosten ja mahdollisten valtiolta saatujen avustusten sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvien menojen välillä.

2. Infrastruktuurin hallinto voi periä käyttömaksun sen hallinnoimaa rautatieinfrastruktuuria käyttäviltä rautatieyrityksiltä tai kansainvälisiltä ryhmittymiltä.

3. Rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on vahvistettava ottaen huomioon erityisesti palvelun luonne, palvelun ajankohta, markkinatilanne sekä infrastruktuurin tyyppi ja kuluneisuusaste.

4. Maksut suoritetaan infrastruktuurin hallinnolle/hallinnoille.

5. Kumpikin sopimuspuoli määrittää näiden maksujen vahvistamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt infrastruktuurin hallintoa kuultuaan. Samanlaisista palveluista samoilla markkinoilla perittävien maksujen on oltava syrjimättömiä.

6. Rautateiden infrastruktuurin hallinnon on ilmoitettava ajoissa rautatieyrityksille tai kansainvälisille ryhmittymille, jotka käyttävät sen infrastruktuuria tarjotakseen 24 artiklassa tarkoitettuja palveluja, merkittävistä muutoksista kyseisen infrastruktuurin laadussa tai kapasiteetissa.

*29 artikla***Oikeussuojakeinot**

1. Yhteisö ja Sveitsi toteuttavat tarvittavat toimenpiteet taatakseen, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä tai käyttömaksujen perimisestä tehdyistä päätöksistä voi valittaa riippumattomalle taholle, jonka on käsiteltävä asia kahden kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot on toimitettu.

**▼B**

2. Sopimuspuolten on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan ja 25 artiklan 3 kohdan mukaisesti tehtyihin päätöksiin sovelletaan tuomioistuINVALVONTAA.

## IV OSASTO

## YHTEENSOVITETTU LIIKENNEPOLITIikka

## A. YLEISET MÄÄRÄYKSET

*30 artikla***Tavoitteet**

1. Sopimuspuolet sopivat kehittävänsä yhteensovitettua tavara- ja henkilöliikennepolitiikkaa tarpeen mukaan. Tämän politiikan tavoitteena on yhdistää kuljetusjärjestelmien tehokkuus ja ympäristönsuojelu, millä varmistetaan kestävä liikkuvuus.

2. Sopimuspuolet pyrkivät saattamaan liikenteenharjoittamisen edellytykset, mukaan lukien verotus molempien alueella, helposti vertailtaviksi, jotta vältettäisiin Alppien alueen liikenteen siirtyminen ja jotta liikenne Alppien alueella jakautuisi tasaisemmin.

*31 artikla***Toimenpiteet**

1. Edellä mainitun tavoitteen toteuttamiseksi sopimuspuolet toteuttavat toimenpiteet, joilla pyritään varmistamaan terve kilpailu eri kuljetusmuotojen kesken ja sisällä sekä helpottamaan ympäristöä säästävempien tavara- ja henkilöliikenteen muotojen käyttöä.

2. Toimenpiteisiin sisältyy II ja III osastojen määräysten lisäksi

— Alppien kautta kulkevan rautatieinfrastruktuurin kehittäminen sekä hinnaltaan ja laadultaan kilpailukykyisten rautatiekuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten tarjoaminen,

— maantieliikenteeseen sovellettavien asianmukaisten käyttömaksujärjestelmien luominen,

— liitännäismääräyksiä.

3. Sopimuspuolten tämän sopimuksen nojalla toteuttamat toimenpiteet toteutetaan asteittain ja mahdollisuuksien mukaan yhteensovitettusti.

*32 artikla***Periaatteet**

Jollei 47 artiklassa toisin määrätä, 31 artiklassa mainittujen toimenpiteiden toteuttamisessa on noudatettava seuraavia periaatteita:

— suora tai epäsuora syrjintä liikenteenharjoittajan kansallisuuden, ajoneuvon rekisteröintipaikan tai kuljetuksen lähtö- ja/tai määräpaikan perusteella on kiellettyä,

**▼B**

- kuljetusmuoto on vapaasti valittavissa,
- käyttöön ei saa ottaa yksipuolisia määrällisiä rajoituksia,
- alueellisuus,
- verotuksen on oltava suhteutettu liikenteen kustannuksiin, ajoneuvon tyyppiin liittyvät perusteet mukaan luettuina,
- avoimuus,
- Alppien eri kauttakulkupaikkojen käyttöedellytysten vertailtavuus,
- alppialueiden liikennevirtojen vääristymisten välttäminen,
- vastavuoroisuus.

**B. RAUTATIELIIKENNE JA YHDISTETYT KULJETUKSET***33 artikla***Tavoitteet**

1. Sopimuspuolet sopivat tavoitteesta luoda Alppien alueelle kapasiteetiltaan, taloudelliselta kilpailukyvyltään ja palvelun laadultaan riittävät ja maantieliikennettä vastaavat rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten palvelut noudattaen 32 artiklassa lueteltuja tavoitteita ja takaamalla markkinavoimien vapaa toiminta, etenkin III osastossa määrätyn rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden vapauttamisen osana, sekä rautatieyhteyksien riippumattomuus.
2. Tätä tarkoitusta varten sopimuspuolet
  - toteuttavat toimivaltansa rajoissa infrastruktuuria ja toimintaa koskevat toimenpiteet sekä Sveitsissä että yhteisön alueella niin, että taataan sveitsiläisten rautatiepalveluiden elinvoimaisuus pitkällä aikavälillä sekä niiden yhdenmukaisuus ja integroituminen pitkän matkan rautatiejärjestelmiin;
  - sitoutuvat myös kehittämään rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten verkkojen yhteenliitettävyyttä ja yhteentoimivuutta. Ne varmistavat tätä varten tarvittavan yhteistyön kansainvälisten järjestöjen ja asianomaisten instituutioiden kanssa ja antavat sekakomitean tehtäväksi näiden asioiden seuraamisen.
3. Sopimuspuolet sitoutuvat toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet, jotta edistetään 40 artiklassa tarkoitetun liikenneverotuksen asteittaisen käyttöönoton kanssa samanaikaisesti käyttäjien mahdollisuuksia kapasiteetiltaan, hinnaltaan ja laadultaan sellaisiin rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten palveluihin, että varmistetaan liikenteen tasapuolinen jakautuminen Alppien eri kauttakulkupaikkojen kesken.

*34 artikla***Rautatieliikenteen kapasiteetti**

1. Sopimuspuolet vahvistavat vuoden 1992 sopimuksen 5 ja 6 artiklan sitoumuksensa, joiden mukaan Sveitsin tulee rakentaa uusi rautatieyhteys Alppien poikki ja yhteisön tulee parantaa tähän uuteen



**▼B**

rautatieyhteyteen pohjoisessa ja etelässä liittyvien ratojen kapasiteettia. Ne sopivat, että tämä uusi rautatieinfrastruktuuri on toteutukseltaan IUR:n luokkaa C.

2. Yhteisön osalta 1 kohdassa tarkoitettua infrastruktuuria koskevat toimenpiteet liittyvät, päätöksessä määrättyin edellytyksin, yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehtyyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseen 1692/96/EY, johon sisältyvät rautatieyhteydet ja yhdistettyjen kuljetusten yhteydet Alppien kautta ja erityisesti Sveitsin rautatieinfrastruktuuriin liittyvät yhteydet sekä yhdistettyjen kuljetusten rakenteet.

3. Molemmat sopimuspuolet toimivat yhdessä, jotta niiden toimivaltaiset viranomaiset voisivat suunnitella ja toteuttaa yhteensovitusti tarvittavat rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten infrastruktuuria koskevat toimenpiteet 1 ja 2 kohdassa esitettyjen sitoumusten täyttämiseksi ja työaikataulun yhdenmukaistamiseksi vaaditun kapasiteetin mukaan. Ne pyrkivät toiminnassaan siihen, että tehdyt investoinnit olisivat kannattavia. Tätä varten ne toteuttavat sekakomiteassa kaikki asioiden edellyttämät toimenpiteet.

4. Sekakomitea voi perustaa alakomitean, jonka tehtävänä on valvoa infrastruktuurihankkeiden yhteensovittamista Alppien alueella. Alakomitea muodostuu Sveitsin, Euroopan yhteisön sekä Alppien alueella sijaitsevien yhteisön jäsenvaltioiden edustajista.

*35 artikla***Taloudelliset parametrit**

1. Sopimuspuolet toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet 33 artiklassa asetetun tavoitteen saavuttamiseksi. Tätä varten ne valvovat, että rautateiden tavaraliikenne ja yhdistetyt kuljetukset – myös vetoauton kanssa – Sveitsin kautta pysyvät hinnaltaan ja palvelun laadultaan kilpailukyysisinä samalla reitillä harjoitettavaan maantieliikenteeseen verrattuna, mutta takaavat kuitenkin samalla rautatieyritysten riippumattomuuden.

2. Asianmukaisten rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten palvelujen luomiseksi sopimuspuolet voivat tukea taloudellisesti rautatieinfrastruktuuriin, sellaisiin kiinteisiin laitteisiin tai liikkuvaan kalustoon, joka on tarpeen eri maaliikennemuotojen välisiin lastinsiirtoihin, ja erityisesti yhdistettyihin kuljetuksiin sopivaan ja käytettävään kalustoon tehtäviä investointeja sekä lainsäädäntönsä sallimissa rajoissa Sveitsin kautta kulkevien yhdistettyjen kuljetusten toimintakustannuksia, jos nämä toimenpiteet auttavat parantamaan rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten laatua ja hintakilpailukykyä eivätkä aiheuta suhteetonta kilpailun vääristymistä eri liikenteenharjoittajien välillä. Rautatiematkojen hintojen määrittäminen pysyy toimivaltaisten viranomaisten tai elinten päätävällään alaisena.

3. Sopimuspuolet voivat myös tehdä julkisia palveluja koskevia sopimuksia rautatieyritysten kanssa taatakseen riittävät rautatieliikennepalvelut, erityisesti sosiaaliset ja ympäristötekijät huomioon ottaen.

**▼B**

4. Sopimuspuolet valvovat toimivaltansa rajoissa, että jommankumman sopimuspuolen mahdollisesti myöntämän valtiontuen vaikutusta markkinoihin ei kumota toisen sopimuspuolen tai jommankumman alueella sijaitsevan tahon toimilla.

5. Sekakomitea seuraa, miten sopimuspuolet soveltavat tämän artiklan määräyksiä.

*36 artikla***Laatuparametrit**

1. Sopimuspuolet sopivat toteuttavansa kaikki tarvittavat toimenpiteet 33 artiklassa asetetun tavoitteen saavuttamiseksi. Tätä varten ne sitoutuvat edistämään yhdistettyjä kuljetuksia.

2. Edellä 8 artiklassa tarkoitetun siirtymävaiheen aikana Sveitsi sitoutuu myös vuoden 1992 sopimuksen II osaston mukaisesti saattamaan käyttöön vetoauton kanssa tapahtuvia yhdistettyjä kuljetuksia (tavaran-kuljetusajoneuvojen rautatiekuljetus), jotka ovat laadultaan ja hinnaltaan kilpailukykyisiä maantieliikenteen kanssa.

3. Yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi sopimuspuolet toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti ne valvovat seuraavien säännösten soveltamista:

— maantieliikenteen teknisiä ja sosiaalisia normeja koskevien sääntöjen noudattaminen erityisesti ajo- ja lepoajan, nopeusrajoitusten sekä enimmäispainojen ja -mittojen osalta;

— rajatarkastusten vähentäminen rautatieliikenteessä ja näiden tarkastusten siirtäminen kuormaus- tai purkupaikkaan yhteisön ja Sveitsin sekä EFTA-valtioiden välillä 20 päivänä toukokuuta 1987 tehdyn yhteistä passitusmenettelyä koskevan yleissopimuksen mukaisesti;

— yhdistettyjen kuljetusten järjestämisen helpottaminen yksinkertaistamalla kutakin sopimuspuolta koskevia, yhdistettyihin kuljetuksiin liittyviä sääntöjä ja hallinnollisia määräyksiä;

— yhdistettyjen kuljetusten harjoittajien ja rautatieyritysten kannustaminen parantamaan palveluidensa laatua.

Luettelo rautatieliikennettä koskevista parametreistä on liitteessä 9. Nämä parametrit otetaan huomioon 46 artiklan mukaisesti tehdyn valituksen yhteydessä.

4. Sopimuspuolet pyrkivät toimivaltansa rajoissa toteuttamaan asianmukaiset toimenpiteet rautateiden rahtiliikennekäytävien nopeaa perustamista varten. Ne tiedottavat toisilleen säännöllisesti kaikista näitä rautateiden rahtiliikennekäytäviä koskevista toimenpiteistä, joita ne aikovat toteuttaa.

5. Sekakomitea laatii joka toinen vuosi kertomuksen edellisessä artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden käyttöönotosta.



## C. MAANTIETIILIKENTEEN MAKSUJÄRJESTELMÄT

### *37 artikla*

#### **Tavoitteet**

Sopimuspuolet asettavat vuoden 1992 sopimuksen III osaston mukaisesti tavoitteekseen ottaa asteittain toimivaltansa puitteissa ja omia menettelyjään noudattaen käyttöön maksujärjestelmiä, joilla pyritään kohdistamaan maantieajoneuvoille ja muille liikennemuodoille niiden aiheuttamat kustannukset.

### *38 artikla*

#### **Periaatteet**

1. Maksujärjestelmien tulee perustua 32 artiklassa ilmaistuihin periaatteisiin, joita ovat erityisesti syrjimättömyys, suhteellisuus ja avoimuus.
2. Hinnoittelu muodostuu ajoneuvoveroista, polttoaineverosta ja tieverkon käytöstä perittävistä maksuista.
3. Edellä 37 artiklassa lueteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi olisi valittava toimenpiteitä, jotka eivät aiheuta liikenteen siirtymistä teknisesti, taloudellisesti ja maantieteellisesti sopivimmalta reitiltä kuljetuksen lähtöpaikan ja sen lopullisen määräpaikan välillä.
4. Erityisesti tiemaksujen ja tieverkon käyttöoikeudesta perittävien maksujen hallintoa ja keräämistä, rajavalvonnan tai järjestelmällisten rajatarkastusten sekä liiallisten muodollisuuksien poistamista koskevia toimenpiteitä on sovellettava niin, että sopimuspuolten väliselle tavaroiden ja palveluiden vapaalle liikkuvuudelle ei aiheudu haittaa. Vaikeuksien välttämiseksi tässä suhteessa Sveitsi pyrkii soveltamaan tällä alalla voimassa olevia yhteisön säännöksiä.
5. Tämän luvun määräyksiä sovelletaan ajoneuvoihin, joiden rekisteriotteessa mainittu sallittu enimmäispaino on 12 tonnia tai enemmän. Tämä sopimus ei kuitenkaan estä sopimuspuolia päättämästä omalla alueellaan toimenpiteistä, jotka kohdistuvat ajoneuvoihin, joiden sallittu enimmäispaino on vähemmän kuin 12 tonnia.
6. Sopimuspuolet eivät myönnä suoraa tai välillistä valtiontukea yrityksille, varsinkaan liikenneyrityksille, tässä sopimuksessa määrättyjen, liikenteen kustannuksia vastaavien maksujen yrityksille aiheuttamien vaikutusten lieventämiseksi.

### *39 artikla*

#### **Järjestelmien yhteentoimivuus**

Saavuttaakseen asianmukaisen tason tiemaksujen perimisessä käytettävien elektronisten järjestelmien yhteentoimivuudessa sopimuspuolet käyvät neuvotteluja sekakomiteassa.



## 40 artikla

**Sveitsin toimenpiteet**

1. Edellä 37 artiklassa määritettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi ja ottaen huomioon 7 artiklan 3 kohdassa määrätyt painorajan korotukset, Sveitsi ottaa käyttöön ajoneuvojen syrjimättömän käyttömaksujärjestelmän kaksivaiheisesti: ensimmäinen 1 päivästä tammikuuta 2001 ja toinen 1 päivästä tammikuuta 2005. Käyttömaksujärjestelmä perustuu erityisesti 38 artiklan 1 kohdassa mainittuihin periaatteisiin sekä liitteessä 10 määriteltyihin sääntöihin.

2. Käyttömaksut erotellaan kolmen päästönormiluokan (EURO) mukaan. Mainitussa 1 päivästä tammikuuta 2005 sovellettavassa käyttömaksujärjestelmässä käyttömaksun eron eri luokkien välillä on oltava mahdollisimman suuri, mutta se ei saa ylittää 15:tä prosenttia 4 kohdassa mainitusta käyttömaksujen painotetusta keskiarvosta.

3. a) Mainitussa 1 päivästä tammikuuta 2001 sovellettavassa käyttömaksujärjestelmässä ajoneuvoja, joiden todellinen kokonaispaino kuormattuna on enintään 34 tonnia ja jotka kulkevat 300 kilometrin matkan Alppien alueen kautta, koskevan käyttömaksun enimmäismäärä saa olla 205 CHF ajoneuvoilta, jotka eivät vastaa EURO-normeja, 172 CHF ajoneuvoilta, jotka vastaavat EURO I -normia, ja 145 CHF ajoneuvoilta, jotka vastaavat EURO II -normia.

b) Poikkeuksena edellä olevasta 3 a kohdasta yhteisö saa ajalle 1.1.2001–31.12.2004 vuosittaisen kiintiön, joka oikeuttaa 220 000 yksittäiseen matkaan kauttakulkuliikenteenä Sveitsin Alppien kautta tyhjällä tai kevyin tuottein kuormatulla ajoneuvolla, jonka todellinen kokonaispaino kuormattuna on enintään 28 tonnia, infrastruktuurin käytöstä perittävää maksua vastaan; maksu on 50 CHF vuonna 2001, 60 CHF vuonna 2002, 70 CHF vuonna 2003 ja 80 CHF vuonna 2004. Sveitsi saa kiintiön samoin ehdoin. Tähän liikenteeseen sovelletaan tavanomaisia valvontamenettelyjä.

4. Mainitussa 1 päivästä tammikuuta 2005 sovellettavassa käyttömaksujärjestelmässä käyttömaksujen painotettu keskiarvo saa olla enintään 325 euroa CHF ajoneuvolta, jonka todellinen kokonaispaino kuormattuna on enintään 40 tonnia ja joka kulkee 300 kilometrin matkan Alppien alueen kautta. Saastuttavimman ajoneuvoluokan käyttömaksu saa olla enintään 380 CHF.

5. Osa 3 ja 4 kohdassa mainituista käyttömaksuista voi muodostua Alppien erityisen infrastruktuurin käytöstä perittävistä maksuista. Tämä osa voi olla enintään 15 prosenttia 3 ja 4 kohdassa mainituista käyttömaksuista.

6. Edellä 4 kohdassa mainitut painotukset määritellään kuhunkin eri EURO-normiluokkaan kuuluvien Sveitsissä liikennöivien ajoneuvojen lukumäärän perusteella. Kuhunkin luokkaan kuuluvien ajoneuvojen lukumäärä vahvistetaan sekakomitean analysoimien laskentojen perusteella. Sekakomitea määrittää käytettävän painotuksen kerran kahdessa

**▼B**

vuodessa tehtävän tarkastelun perusteella ottaakseen huomioon Sveitsissä liikenneväyän ajoneuvokannan rakenteellisen kehityksen sekä EURO-normien mahdolliset muutokset; ensimmäinen tarkastelu suoritetaan ennen 1 päivää heinäkuuta 2004.

*41 artikla***Yhteisön toimenpiteet**

Yhteisö jatkaa edelleen sellaisten alueellaan sovellettavien käyttömaksujärjestelmien kehittämistä, jotka ovat yhteydessä infrastruktuurin käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Järjestelmät perustuvat ”käyttäjän maksaa” -periaatteeseen.

*42 artikla***Käyttömaksujen tason uudelleentarkastelu**

1. Edellä 40 artiklan 4 kohdassa määritettyjen käyttömaksujen enimmäismääriä tarkistetaan 1 päivästä tammikuuta 2007, ja sen jälkeen joka toinen vuosi, Sveitsin kahden edellisen vuoden inflaatioasteen huomioon ottamiseksi. Tarkistusta varten Sveitsi toimittaa sekakomitealle viimeistään tarkistusta edeltävän vuoden 30 päivänä syyskuuta suunnitellun tarkistuksen perusteeksi tarvittavat tilastotiedot. Sekakomitea kokoontuu yhteisön pyynnöstä 30 päivän kuluessa tietojen toimittamisesta neuvotellakseen suunnitellusta tarkistuksesta.

Jos Sveitsin keskimääräinen inflaatio on korkeampi kuin 2 prosenttia vuodessa tämän sopimuksen allekirjoittamispäivän ja 31 päivän joulukuuta 2004 välisenä aikana, 40 artiklan 4 kohdassa määritettyjen käyttömaksujen enimmäismääriä tarkistetaan ainoastaan 2 prosenttia ylittävän keskimääräisen vuosi-inflaation huomioon ottamiseksi. Tarkistukseen sovelletaan edellisessä alakohdassa määrättyä menettelyä.

2. Sekakomitea voi 1 päivästä tammikuuta 2007 tarkastella uudelleen jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä 40 artiklan 4 kohdassa määritettyjen käyttömaksujen enimmäismääriä yhteisen päätöksen tekemiseksi niiden tarkistamisesta. Tarkastelu tapahtuu seuraavien kriteerien perusteella:

- veroluonteisten käyttömaksujen taso ja rakenne molempien sopimuspuolten alueella, erityisesti vertailukelpoisten Alppien kauttakulupaikkojen osalta,
- liikenteen jakautuminen vertailukelpoisten Alppien kauttakulupaikkojen kesken,
- eri liikennemuotojen jakautumisen kehitys Alppien alueella,
- Alppien kautta kulkevan rautatieinfrastruktuurin kehitys.

**D. LIITÄNNÄISTOIMENPITEET***43 artikla***Rajatarkastusten helpottaminen**

1. Sopimuspuolet sitoutuvat keventämään ja yksinkertaistamaan liikennettä koskevia muodollisuuksia erityisesti tullin alalla.

**▼B**

2. Osapuolten 1 kohdan soveltamiseksi toteuttamien toimenpiteiden pohjana ovat 21 päivänä marraskuuta 1990 tehty Euroopan talousyhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimus tavaraliikenteen tarkastusten ja muodollisuuksien yksinkertaistamisesta, 20 päivänä toukokuuta 1987 tehty yhteistä passitusta koskeva yleissopimus sekä rautatieliikenteen osalta rautatieyhtiöiden sopimus kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettujen tavaravaunujen teknisistä tarkastuksista.

*44 artikla***Hyötyajoneuvojen ympäristönormit**

1. Ympäristön suojelemiseksi, rajoittamatta kuitenkaan 7 artiklaan perustuvia velvoitteita, sopimuspuolet pyrkivät ottamaan käyttöön ympäristönormeja, joilla varmistetaan korkea ympäristönsuojelun taso raskaiden hyötyajoneuvojen pakokaasupäästöjen, hiukkaspäästöjen ja melun vähentämiseksi.

2. Sopimuspuolet kuulevat toisiaan säännöllisesti näiden normien valmistelun yhteydessä.

3. Jos raskaan ajoneuvon EURO-päästöluokkaa (sellaisena kuin se on määriteltyä yhteisön lainsäädännössä) ei mainita ajoneuvon rekisteriotteessa, se on tarkastettava rekisteriotteessa ilmoitetun ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottopäivän perusteella tai tarvittaessa erityisen lisäasiakirjan perusteella, jonka myöntävät asianomaisen valtion toimivaltaiset viranomaiset.

*45 artikla***Liikenteen seurantakeskus**

1. Heti tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen perustetaan maantieliikennettä, rautatieliikennettä ja yhdistettyjä kuljetuksia Alppien alueella seuraava pysyvä seurantakeskus. Se laatii tämän sopimuksen 51 artiklan nojalla perustettavalle sekakomitealle vuosittain kertomuksen liikenteen kehityksestä. Sekakomitea voi myös pyytää sitä laatimaan erityiskertomuksen etenkin tämän sopimuksen 46 ja 47 artiklan määräysten soveltamisesta.

2. Seurantakeskuksen työskentelyn rahoituksesta vastaavat sopimuspuolet. Rahoituksen jakautumisesta päättää sekakomitea.

3. Sopimuspuolet määrittävät seurantakeskuksen toiminnan hallinnolliset yksityiskohdat sekakomitean päätöksellä komitean ensimmäisessä kokouksessa.

**E. KORJAAVAT TOIMENPITEET***46 artikla***Yksipuoliset suojoimenpiteet**

1. Jos 1 päivän tammikuuta 2005 jälkeen kilpailukykyisistä rautatieliikenteen hinnoista ja 36 artiklassa määrättyjen laatuparametrejä koskevien toimenpiteiden asianmukaisesta soveltamisesta huolimatta Sveitsin Alppien kautta kulkevan maantieliikenteen sujumisessa on vaikeuksia ja jos rautatiekapasiteetin keskimääräinen käyttöaste Sveitsin alueella (yhdistetyt kuljetukset vetoauton kanssa tai ilman vetoautoa) on 10 viikon ajan vähemmän kuin 66 prosenttia, Sveitsi voi poiketa 40 artiklan

**▼B**

4 ja 5 kohdan määräyksistä ja korottaa 40 artiklan 4 kohdassa määrättyjä käyttömaksuja enintään 12,5:llä prosentilla. Korotuksen tuotto käytetään täysimääräisesti rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten hyväksi, jotta parannetaan niiden kilpailukykyä maantieliikenteeseen verrattuna.

2. Jos 1 kohdassa mainittu tilanne ilmenee yhteisön alueella, yhteisö voi vastaavissa olosuhteissa turvautua samankaltaisiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi.

3. a) Edeltävien kohtien mukaisen suojatoimenpiteen soveltamisala ja kesto on rajattava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä tilanteen korjaamiseksi. Kesto saa olla enintään kuusi kuukautta, mutta sitä voidaan pidentää kerran kuudeksi kuukaudeksi. Lisäpidennyksistä voi päättää sekakomitea yhteisellä sopimuksella.

b) Jos sopimuspuoli on jo aiemmin soveltanut 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä, sama sopimuspuoli saa soveltaa niitä seuraavin edellytyksin:

— Jos toimenpiteitä on edellisellä kerralla sovellettu enintään kuusi kuukautta, uusien toimenpiteiden soveltaminen sallitaan aikaisintaan 12 kuukauden määräajan kuluttua edellisen soveltamiskauden lopusta;

— Jos toimenpiteitä on edellisellä kerralla sovellettu yli kuusi kuukautta, uusien suojatoimenpiteiden soveltaminen sallitaan aikaisintaan 18 kuukauden määräajan kuluttua edellisen soveltamiskauden lopusta;

— Suojatoimenpiteitä voidaan käyttää joka tapauksessa ainoastaan kahtena ajanjaksona viiden vuoden aikana ensimmäisen suojatoimenpiteiden soveltamisajanjakson alusta laskettuna.

Sekakomitea voi yhteisellä sopimuksella päättää myöntää poikkeuksia edellä mainittuihin rajoituksiin erityistapauksissa.

4. Ennen turvautumista edellisissä kohdissa määrättyihin toimenpiteisiin asianomaisen sopimuspuolen on ilmoitettava aikomuksestaan sekakomitealle. Sekakomitea kokoontuu tarkastellakseen asiaa. Jollei sekakomitea toisin päättää, asianomainen sopimuspuoli voi toteuttaa kyseisen toimenpiteen 30 päivää sen jälkeen, kun toimenpiteestä on ilmoitettu sekakomitealle.

*47 artikla***Yhteisesti sovittavat suojatoimenpiteet**

1. Jos Alppien kautta kulkevassa liikennevirrassa esiintyy vakavia vääristymiä, jotka haittaavat tämän sopimuksen 30 artiklassa määriteltävien tavoitteiden toteutumista, sekakomitea kokoontuu jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä määrittääkseen asianmukaiset toimenpiteet

**▼B**

tilanteen korjaamiseksi. Pyynnön esittävän sopimuspuolen tulee ilmoittaa asiasta viipymättä liikenteen seurantakeskukselle, joka laatii 14 päivän kuluessa kertomuksen tilanteesta ja mahdollisesti toteutettavista toimenpiteistä.

2. Sekakomitea kokoontuu 15 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Se tarkastelee tilannetta ottaen asianmukaisesti huomioon liikenteen seurantakeskuksen kertomuksen. Sekakomitea päättää mahdollisesti toteutettavista toimenpiteistä 60 päivän kuluessa sen ensimmäisestä asiaa käsittelevästä kokouksesta. Määräaikoja voidaan pidentää yhteisellä sopimuksella.

3. Suojatoimenpiteet on rajattava soveltamisalaltaan ja kestoaltaan siihen, mikä on ehdottomasti välttämätöntä tilanteen korjaamiseksi. Etusija on annettava sellaisille toimenpiteille, jotka haittaavat mahdollisimman vähän tämän sopimuksen soveltamista.

*48 artikla***Kriisitoimenpiteet**

Jos Alppien kautta kulkeva liikenne häiriintyy vakavasti ylivoimaisen esteen vuoksi, esimerkiksi luonnonmullistuksen yhteydessä, sopimuspuolet toteuttavat yhteistyössä, kumpikin omalla alueellaan, kaikki mahdolliset tarvittavat toimenpiteet liikenteen sujumiseksi. Etusija annetaan herkkien kuormien, kuten pilaantuvien tavaroiden, kuljetuksille.

## V OSASTO

**YLEIS- JA LOPPUMÄÄRÄYKSET***49 artikla***Sopimuksen täytäntöönpano**

1. Sopimuspuolet toteuttavat kaikki yleiset tai erityiset toimenpiteet tämän sopimuksen velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.

2. Ne pidättyvät toimenpiteistä, jotka saattaisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

3. Nivelajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien sallittua enimmäispainoa ja liikenteen hinnoittelua koskevat tämän sopimuksen määräykset pannaan täytäntöön kahdessa vaiheessa: 1 päivästä tammikuuta 2001 31 päivään joulukuuta 2004 asti ja 1 päivästä tammikuuta 2005 lähtien.

*50 artikla***Tasapainottavat toimenpiteet**

Jos toinen sopimuspuoli havaitsee, että toinen osapuoli ei noudata tämän sopimuksen velvoitteita tai että tämä ei pane täytäntöön sekakomitean päätöstä, vahinkoa kärsinyt sopimuspuoli voi sekakomiteassa käydyn kuulemisen jälkeen toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet tämän sopimuksen tasapainon säilyttämiseksi. Sopimuspuolten on toimitettava sekakomitealle kaikki tilanteen perusteellisen tarkastelun kannalta tarvittavat tiedot.





### 51 artikla

#### Sekakomitea

1. Perustetaan sekakomitea, nimeltään ”yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitea”, joka muodostuu sopimuspuolten edustajista ja joka vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja moitteettomasta soveltamisesta. Tätä varten se laatii suosituksia. Se tekee päätöksiä sopimuksessa määrätyissä tapauksissa. Päätökset pannaan täytäntöön sopimuspuolten omien sääntöjen mukaisesti. Sekakomitea tekee ratkaisunsa yhteisellä sopimuksella.
2. Sekakomitea varmistaa erityisesti sopimuksen määräysten seurannan ja soveltamisen etenkin 27 artiklan 6 kohdan, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 ja 54 artiklan osalta. Se panee täytäntöön myös 52 ja 55 artiklassa tarkoitetut mukauttamista ja tarkistamista koskevat lausekkeet.
3. Sopimuksen moitteettoman noudattamisen varmistamiseksi sopimuspuolet vaihtavat säännöllisesti tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa jommankumman osapuolen pyynnöstä. Sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen sopimuksen soveltamisesta sekä erityisesti lupien myöntämisestä ja tarkastuksista vastaavilta viranomaisilta saadut tiedot. Nämä viranomaiset antavat tietonsa suoraan toisilleen.
4. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä, johon sisältyvät muun muassa yksityiskohtaiset säännöt kokousten koollekutsumisesta, puheenjohtajiston nimittämisestä ja tämän toimikauden määrittelemisestä.
5. Sekakomitea kokoontuu tarvittaessa ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin sopimuspuoli voi pyytää kokouksen koollekutsumista.
6. Sekakomitea voi päättää perustaa työ- tai asiantuntijaryhmiä avustamaan itseään tehtäviensä suorittamisessa.
7. Tällä komitealla on myös ne tehtävät, joita aiemmin on hoitanut vuoden 1992 sopimuksen 18 artiklan nojalla perustettu ”yhteisön ja Sveitsin maaliikennekomitea”.

### 52 artikla

#### Lainsäädännön kehittyminen

1. Tällä sopimuksella ei rajoiteta kummankaan sopimuspuolen oikeutta muuttaa itsenäisesti kansallista lainsäädäntöään tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja tämän sopimuksen määräyksiä noudattaen.
2. Kun toinen sopimuspuoli valmistelee uutta lainsäädäntöä tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alalla, sen tulee pyytää epävirallisesti toisen sopimuspuolen asiantuntijoiden lausuntoa. Uuden lainsäädännön virallista hyväksymistä edeltävänä aikana sopimuspuolten on tiedotettava asiasta toisilleen ja neuvoteltava tarpeen mukaan. Jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä käydään sekakomiteassa alustava näkemysten vaihto erityisesti muutoksen vaikutuksista sopimuksen soveltamiseen.

**▼B**

3. Asianomaisen sopimuspuolen tulee antaa uudet säännökset kirjallisesti tiedoksi toiselle sopimuspuolelle heti uuden lainsäädännön hyväksymisen jälkeen ja viimeistään kahdeksan päivän kuluttua sen julkaisemisesta Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä tai Sveitsin lakikoelmassa. Jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä on viimeistään kahden kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä järjestettävä näkemystenvaihto sekakomiteassa muutoksen vaikutuksista tämän sopimuksen soveltamiseen.

## 4. Sekakomitea

— joko tekee päätöksen sopimuksen liitteiden 1, 3, 4 ja 7 tarkistamisesta tai tarvittaessa ehdottaa tämän sopimuksen määräysten tarkistamista niin, että niihin sisällytetään kyseisessä lainsäädännössä tapahtuneet muutokset tarpeen mukaan ja vastavuoroisuutta noudattaen

— tekee päätöksen, jonka mukaan kyseisen lainsäädännön muutokset ovat tämän sopimuksen mukaisia, tai

— päättää muista toimenpiteistä, joilla pyritään turvaamaan tämän sopimuksen moitteeton soveltaminen.

5. Sekakomitea päättää niistä yksityiskohtaisista säännöistä, joiden mukaan tämä sopimus mukautetaan 13 ja 19 artiklassa tarkoitettuihin yhteisön ja kolmansien maiden tai Sveitsin ja kolmansien maiden välisen tulevien sopimusten määräyksiin.

6. Tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sopimuspuolet toteuttavat 49 artiklassa määrätyn aikataulun mukaisesti kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta sopimuspuolten välisissä suhteissa sovellettaisiin liitteessä 1 lueteltuihin yhteisön säädöksiin sisältyviä oikeuksia ja velvoitteita vastaavia oikeuksia ja velvoitteita.

*53 artikla***Luottamuksellisuus**

Sopimuspuolten edustajat, asiantuntijat ja muut virkailijat eivät saa tehtävistään luopumisen jälkeenkään paljastaa tämän sopimuksen puitteissa saamiaan salassapidettäviä tietoja.

*54 artikla***Erimielisyyksien ratkaiseminen**

Kumpikin sopimuspuoli voi esittää sekakomitean ratkaistavaksi tämän sopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevan erimielisyyden. Sekakomitea pyrkii ratkaisemaan erimielisyydet. Sekakomitealle on toimitettava kaikki aiheelliset tiedot, jotta se voi tarkastella tilannetta perusteellisesti ja saada aikaan hyväksyttävän ratkaisun. Tätä varten sekakomitea tarkastelee kaikkia eri mahdollisuuksia tämän sopimuksen moitteettoman soveltamisen jatkamiseksi.

**▼B***55 artikla***Sopimuksen tarkistaminen**

1. Jos toinen sopimuspuoli haluaa tarkistaa tämän sopimuksen määräyksiä, sen on ilmoitettava asiasta sekakomitealle. Jollei jäljempänä olevasta 2 ja 3 kohdasta muuta johdu, tämän sopimuksen muutokset tulevat voimaan, kun molempien osapuolten kansalliset menettelyt on saatu päätökseen.
2. Liitettä 1, 3, 4 ja 7 voidaan muuttaa sekakomitean päätöksellä 51 artiklan 1 kohdan mukaisesti alaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä tapahtuneen kehityksen ottamiseksi huomioon.
3. Liitettä 5, 6, 8 ja 9 voidaan muuttaa sekakomitean päätöksellä 51 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

*56 artikla***Liitteet**

Liitteet 1–10 muodostavat olennaisen osan tätä sopimusta.

*57 artikla***Alueellinen soveltamisala**

Tätä sopimusta sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimuksessa määrätyn edellytyksin alueilla, joilla kyseistä sopimusta sovelletaan, sekä Sveitsin alueella.

*58 artikla***Loppulausekkeet**

1. Sopimuspuolet ratifioivat tai hyväksyvät tämän sopimuksen omia menettelyjään noudattaen. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä, kun viimeinen ilmoitus ratifiointiasiakirjojen tallettamisesta tai kaikkien seuraavien seitsemän sopimuksen hyväksymisestä on annettu:

- sopimus rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä
- sopimus henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta
- sopimus lentoliikenteestä
- sopimus maataloustuotteiden kaupasta
- sopimus vaatimustenmukaisuuden arvioinnin vastavuoroisesta tunnustamisesta
- sopimus tietyistä julkisiin hankintoihin liittyvistä näkökohdista
- sopimus tiede- ja teknologiayhteistyöstä.

## ▼B

2. Tämä sopimus tehdään seitsemäksi vuodeksi. Sen voimassaoloa jatketaan määrittämättömäksi ajaksi, jollei yhteisö tai Sveitsi toisin ilmoita toiselle sopimuspuolelle ennen sopimuksen alkuperäisen voimassaoloajan päättymistä. Ilmoittaminen tapahtuu 4 kohdan määräysten mukaisesti.

3. Yhteisö tai Sveitsi voi irtisanoa tämän sopimuksen ilmoittamalla päätöksestään toiselle sopimuspuolelle. Ilmoittaminen tapahtuu 4 kohdan määräysten mukaisesti.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen seitsemän sopimuksen voimassaolo päättyy kuuden kuukauden kuluttua 2 kohdassa tarkoitetun voimassaolon jatkamatta jättämistä koskevan ilmoituksen tai 3 kohdassa tarkoitetun irtisanomisilmoituksen vastaanottamisesta.

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 tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän kahdena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalilain, ranskan, ruotsin, saksan, suomen ja tanskan kielellä, ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

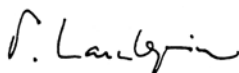
Utfärdat i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundraionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

**▼B**

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



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



**▼B****LIITELUETTELO**

- Liite 1: 5 artiklan 2 kohta, 7 artiklan 1 kohta, 24 artiklan 1 kohta, 25 artiklan 5 kohta ja 27 artiklan 2 kohta: Sovellettavat säännökset
- Liite 2: 8 artiklan 5 kohta: 8 artiklassa määrättyjen käyttömaksujen yksityiskohtaiset soveltamissäännöt
- Liite 3: 9 artiklan 1 kohta: Kansainvälistä maanteiden tavara-liikennettä varten tarvittavan liikenneluvan malli
- Liite 4: 9 artiklan 3 kohta: Lupa- ja liikennelupamenettelystä vapautetut liikennemuodot
- Liite 5: 12 ja 13 artikla: Voimassa oleviin kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvat nykyiset oikeudet
- Liite 6: 15 artiklan 2 kohta: Poikkeukset painorajoitukseen sekä yö- ja sunnuntaiajokieltoon
- Liite 7: 17, 18 ja 21 artikla: Kansainvälinen henkilöliikenne ja lupamenettelyt
- Liite 8: 19 ja 20 artikla: Voimassa oleviin kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvat nykyiset oikeudet
- Liite 9: 36 artikla: Rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten palvelun laatuparametrit
- Liite 10: 40 artiklan 1 kohta: 40 artiklassa määrättyjen käyttömaksujen yksityiskohtaiset soveltamissäännöt

▼ **M9***LIITE 1***SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖKSET**

Tämän sopimuksen 52 artiklan 6 kohdan mukaisesti Sveitsi soveltaa seuraavassa mainittuja säännöksiä vastaavia säännöksiä:

**Kyseessä olevat unionin lainsäädännön säännökset****JAKSO 1 – AMMATTIIN PÄÄSY**

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (kodifioitu toisinto) (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 13 päivänä toukokuuta 2013 annetulla neuvoston asetuksella (EU) N:o 517/2013 (EUVL L 158, 10.6.2013, s. 1).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 13 päivänä toukokuuta 2013 annetulla neuvoston asetuksella (EU) N:o 517/2013 (EUVL L 158, 10.6.2013, s. 1).

Tämän sopimuksen soveltamiseksi

- a) Euroopan unioni ja Sveitsin valaliitto vapauttavat Sveitsin valaliiton, Euroopan unionin jäsenvaltioiden sekä Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kansalaiset kuljettajatodistuksen hallussapitoa koskevasta vaatimuksesta;
  - b) Sveitsin valaliitto voi vapauttaa muiden kuin a alakohdassa mainittujen valtioiden kansalaiset kuljettajatodistuksen hallussapitoa koskevasta vaatimuksesta vain kuultuaan Euroopan unionia ja saatuaan sen suostumuksen;
  - c) (kabotaasia koskevia) asetuksen (EY) N:o 1072/2009 III luvun säännöksiä ei sovelleta.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 13 päivänä toukokuuta 2013 annetulla neuvoston asetuksella (EU) N:o 517/2013 (EUVL L 158, 10.6.2013, s. 1).

Tämän sopimuksen soveltamiseksi (kabotaasia koskevia) asetuksen (EY) N:o 1073/2009 V luvun säännöksiä ei sovelleta.

- Komission päätös 2009/992/EU, annettu 17 päivänä joulukuuta 2009, maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin tallennettavia tietoja koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 339, 22.12.2009, s. 36).
- Komission asetus (EU) N:o 1213/2010, annettu 16 päivänä joulukuuta 2010, kansallisten sähköisten maantiekuljetusyritysrekisterien yhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 335, 18.12.2010, s. 21).
- Komission asetus (EU) N:o 361/2014, annettu 9 päivänä huhtikuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 yksityiskohtaisten soveltamissääntöjen säätämisestä linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen asiakirjojen osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 2121/98 kumoamisesta (EUVL L 107, 10.4.2014, s. 39).

▼ M9

- Komission asetus (EU) 2016/403, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantielikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta (EUVL L 74, 19.3.2016, s. 8).

## JAKSO 2 – SOSIAALISET NORMIT

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tielikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 4 päivänä helmikuuta 2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014 (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tielikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 18 päivänä maaliskuuta 2016 annetulla komission asetuksella (EU) 2016/403 (EUVL L 74, 19.3.2016, s. 8).
- Komission asetus (EU) N:o 581/2010, annettu 1 päivänä heinäkuuta 2010, enimmäistiheydestä, jolla olennaiset tiedot on kopioitava ajoneuvoyksiköistä ja kuljettajakorteista (EUVL L 168, 2.7.2010, s. 16).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tielikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tielikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tielikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/68, annettu 21 päivänä tammikuuta 2016, sähköisten kuljettajakorttirekistereiden yhteenliittämisen edellyttämistä yhteisistä menettelyistä ja eritelmistä (EUVL L 15, 22.1.2016, s. 51), sellaisena kuin se on muutettuna 25 päivänä elokuuta 2017 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2017/1503 (EUVL L 221, 26.8.2017, s. 10).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/799, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, ajopiirturien ja niiden osien rakentamista, testaamista, asentamista, käyttöä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 täytäntöönpanemisesta (EUVL L 139, 26.5.2016, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 28 päivänä helmikuuta 2018 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2018/502 (EUVL L 85, 28.3.2018, s. 1).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/548, annettu 23 päivänä maaliskuuta 2017, ajopiirturin sinetin poistamista tai rikkomista koskevan kirjallisen ilmoituksen vakio muodosta (EUVL L 79, 24.3.2017, s. 1).



▼ **M9**

- Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2017/1013, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa tarkoitettujen vakiolomakkeen laatimisesta raportointia varten (EUVL L 153, 16.6.2017, s. 28).

## JAKSO 3 – TEKNISET NORMIT

*Moottoriajoneuvot*

- Neuvoston direktiivi 70/157/ETY, annettu 6 päivänä helmikuuta 1970, moottoriajoneuvojen sallittua melutasoa ja pakojärjestelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 42, 23.2.1970, s. 16), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 14 päivänä kesäkuuta 2007 annetulla komission direktiivillä 2007/34/EY (EUVL L 155, 15.6.2007, s. 49).
- Neuvoston direktiivi 88/77/ETY, annettu 3 päivänä joulukuuta 1987, ajoneuvojen puristus- ja tytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 36, 9.2.1988, s. 33), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 10 päivänä huhtikuuta 2001 annetulla komission direktiivillä 2001/27/EY (EYVL L 107, 18.4.2001, s. 10).
- Neuvoston direktiivi 91/671/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 26), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 27 päivänä helmikuuta 2014 annetulla komission täytäntöönpanodirektiivillä 2014/37/EU (EUVL L 59, 28.2.2014, s. 32).
- Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27), sellaisena kuin se on muutettuna 5 päivänä marraskuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/85/EY (EYVL L 327, 4.12.2002, s. 8).
- Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59), sellaisena kuin se on muutettuna 18 päivänä helmikuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/7/EY (EYVL L 67, 9.3.2002, s. 47).
- Neuvoston asetus (EY) N:o 2411/98, annettu 3 päivänä marraskuuta 1998, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröintijäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä (EYVL L 299, 10.11.1998, s. 1).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/30/EY, annettu 6 päivänä kesäkuuta 2000, Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista (EYVL L 203, 10.8.2000, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 5 päivänä heinäkuuta 2010 annetulla komission direktiivillä 2010/47/EU (EUVL L 173, 8.7.2010, s. 33).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/55/EY, annettu 28 päivänä syyskuuta 2005, ajoneuvojen puristus- ja tytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EUVL L 275, 20.10.2005, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 18 päivänä heinäkuuta 2008 annetulla komission direktiivillä 2008/74/EY (EUVL L 192, 19.7.2008, s. 51).

▼ **M9**

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 31 päivänä tammikuuta 2014 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 133/2014 (EUVL L 47, 18.2.2014, s. 1).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EUVL L 200, 31.7.2009, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 22 päivänä kesäkuuta 2016 annetulla komission asetuksella (EU) 2016/1004 (EUVL L 165, 23.6.2016, s. 1).
- Komission asetus (EU) N:o 582/2011, annettu 25 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteiden I ja III muuttamisesta (EUVL L 167, 25.6.2011, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 12 päivänä kesäkuuta 2014 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 627/2014 (EUVL L 174, 13.6.2014, s. 28).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosaäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131), sellaisena kuin se on muutettuna 26 päivänä kesäkuuta 2017 annetulla komission delegoidulla asetuksella (EU) 2017/1576 (EUVL L 239, 19.9.2017, s. 3).

*Vaarallisten aineiden kuljetus*

- Neuvoston direktiivi 95/50/EY, annettu 6 päivänä lokakuuta 1995, yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa (EYVL L 249, 17.10.1995, s. 35), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/54/EY (EUVL L 162, 21.6.2008, s. 11).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 23 päivänä marraskuuta 2018 annetulla komission direktiivillä (EU) 2018/1846 (EUVL L 299, 26.11.2018, s. 58).

Tämän sopimuksen soveltamiseksi direktiivin 2008/68/EY osalta sovelletaan Sveitsiin seuraavia poikkeuksia:

## 1. Tiekuljetukset

Sveitsiin vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun direktiivin 2008/68/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sovellettavat poikkeukset

**RO – a - CH – 1**

Asia: Dieselöljyn ja lämmitysöljyn (YK-numero 1202) kuljetus säiliökon-teissa.

**▼ M9**

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 1.1.3.6 ja 6.8 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Kuljetusyksikössä kuljetettaviin määriin liittyvät poikkeukset, säiliöiden rakennetta koskevat määräykset.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Säiliökontteihin, joita ei ole rakennettu 6.8 kohdan mukaisesti vaan kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja joiden tilavuus on 1 210 litraa tai vähemmän ja joita käytetään lämmitysöljyn tai dieselöljyn (YK-numero 1202) kuljetukseen, voidaan soveltaa ADR-sopimuksen 1.1.3.6 kohdassa kuvattuja poikkeuksia.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: 29 päivänä marraskuuta 2002 annettu vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskeva määräys (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR; RS 741.621), lisäyksessä 1 olevat 1.1.3.6.3 (b) ja 6.14 kohta.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

**RO – a - CH – 2**

Asia: Poikkeus vaatimuksesta, jonka mukaan 1.1.3.6 kohdassa määriteltyjen vaarallisten aineiden tiettyjen määrien mukana on oltava rahtikirja.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 1.1.3.6 ja 5.4.1 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Rahtikirja vaaditaan.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: 5.4.1 kohdan mukaista rahtikirjavaatimusta ei sovelleta kuljetettaessa puhdistamattomia ja tyhjiä, kuljetusluokkaan 4 kuuluvia säiliökontteja tai pelastuspalvelujen hengityslaitteissa tai sukellusvarusteena käytettäviä täytettyjä tai tyhjiä kaasupulloja, jos kuljetettavat määrät eivät ylitä 1.1.3.6 kohdassa asetettuja rajoja.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: 29 päivänä marraskuuta 2002 annettu vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskeva määräys (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR; RS 741.621), lisäyksessä 1 oleva 1.1.3.6.3 (c) kohta.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

**RO – a - CH – 3**

Asia: Vesistöille vaarallisten nesteiden varastointisäiliöitä huoltavien yritysten harjoittama puhdistamattomien tyhjien säiliöiden kuljetus.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 6.5, 6.8, 8.2 ja 9 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Säiliöiden ja ajoneuvojen rakenne, varusteet ja tarkastus; kuljettajakoulutus.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Ajoneuvoihin ja puhdistamattomiin tyhjiin säiliöihin/säiliökontteihin, joissa vesistöille vaarallisten nesteiden varastointisäiliöitä huoltavat yritykset säilyttävät nesteitä kiinteiden säiliöiden huollon aikana, ei sovelleta rakennetta, varusteita ja tarkastusta koskevia eikä varoituspukkeita ja oranssikiipitunnuksia koskevia ADR-sopimuksen määräyksiä. Niihin sovelletaan varoituspukkeiden ja tunnistamisen osalta erityisiä määräyksiä, eikä ajoneuvon kuljettajalta edellytetä 8.2 kohdassa kuvattua koulutusta.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: 29 päivänä marraskuuta 2002 annettu vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskeva määräys (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR; RS 741.621), lisäyksessä 1 oleva 1.1.3.6.3.10 kohta.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

Sveitsiin vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun direktiivin 2008/68/EY 6 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan nojalla sovellettavat poikkeukset.

▼ **M9****RO – bi – CH – 1**

Asia: Vaarallisia aineita sisältävän kotitalousjätteen kuljetus ongelmajätelaitoksiin.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 2, 4.1.10, 5.2 ja 5.4 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Luokittelu, yhteenpakkaaminen, merkinnät ja vaarituslipukkeet, asiakirjat.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Säännökset koskevat (kotitalouksien) vaarallisia aineita sisältävän kotitalousjätteen yksinkertaistettua luokittelua, jonka tekee toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä asiantuntija, tarkoituksenmukaisten astioiden käyttöä sekä kuljettajan koulutusta. Jos asiantuntija ei voi luokitella kotitalousjätettä, se voidaan kuljettaa käsittelykeskukseen pieninä määrinä kolleittain ja kuljetusyksiköittäin yksilöitynä.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: 29 päivänä marraskuuta 2002 annettu vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskeva määräys (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR; RS 741.621), lisäyksessä 1 oleva 1.1.3.7 kohta.

Huomautuksia: Edellä esitettyjä sääntöjä voidaan soveltaa ainoastaan vaarallisia aineita sisältävän kotitalousjätteen kuljetukseen julkisten jäteasemien ja ongelmajätelaitosten välillä.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

**RO – bi – CH – 2**

Asia: Ilotulitteiden paluukuljetukset.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 2.1.2 ja 5.4 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Luokittelu ja asiakirjat.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Ilotulitteiden (YK-numerot 0335, 0336 ja 0337) paluukuljetusten helpottamiseksi vähittäiskauppailta valmistajille on tarkoitus ottaa käyttöön poikkeuksia rahtikirjassa ilmoitettavien, nettomassaa ja tuoteluokittelua koskevien tietojen osalta.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: 29 päivänä marraskuuta 2002 annettu vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskeva määräys (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR; RS 741.621), lisäyksessä 1 oleva 1.1.3.8 kohta.

Huomautuksia: Kun on kyse vähittäiskauppaan tarkoitetuista tuotteista, on käytännössä mahdotonta tarkastaa yksityiskohtaisesti jokaisen kollin osalta kaikkien myymättä jääneiden tuotteiden tarkkaa sisältöä.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

**RO – bi – CH – 3**

Asia: ADR-koulutustodistus toteutuneista matkoista, joiden tarkoituksena on vahingoittuneiden ajoneuvojen kuljetus, matkoista korjausten suorittamiseksi tai matkoista säiliöajoneuvojen tai säiliöiden tutkimiseksi sekä matkoista, jotka kyseessä olevan ajoneuvon tutkimisesta vastaavat asiantuntijat tekevät säiliöajoneuvoilla.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä I olevaan I.1 jaksoon: 8.2.1 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Ajoneuvojen kuljettajien on osallistuttava koulutukseen.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: ADR-koulutusta ja -todistuksia ei vaadita matkoista, joiden tarkoituksena on vahingoittuneiden ajoneuvojen kuljetus tai korjauksiin liittyvät koeajot, säiliöajoneuvon tai sen säiliöiden tutkimiseksi säiliöajoneuvoilla tehdyistä matkoista eikä säiliöajoneuvojen tutkimisesta vastaavien asiantuntijoiden tekemistä matkoista.

▼ **M9**

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: Ympäristöstä, liikenteestä, energiasta ja viestinnästä vastaavan Sveitsin valaliiton ministeriön (DETEC) 30 päivänä syyskuuta 2008 antamat ohjeet vaarallisten aineiden maantiekuljetuksista.

Huomautuksia: Vahingoittuneissa tai korjattavana olevissa ajoneuvoissa sekä katsastusta varten valmisteltavissa tai katsastuksen aikana tarkastetuissa säiliöajoneuvoissa on joissakin tapauksissa edelleen vaarallisia aineita.

1.3 ja 8.2.3 kohdan vaatimuksia sovelletaan edelleen.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

## 2. Rautatiekuljetukset

Sveitsiin vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun direktiivin 2008/68/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sovellettavat poikkeukset

### RA – a - CH – 1

Asia: Dieselöljyn ja lämmitysöljyn (YK-numero 1202) kuljetus säiliökonteissa.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä II olevaan II.1 jaksoon: 6.8 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Säiliöiden rakennetta koskevat määräykset.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Säiliökontteja, joita ei ole rakennettu 6.8 kohdan mukaisesti vaan kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja joiden tilavuus on 1 210 litraa tai vähemmän ja joita käytetään lämmitysöljyn tai dieselöljyn (YK-numero 1202) kuljetukseen, saa käyttää.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: Ympäristöstä, liikenteestä, energiasta ja viestinnästä vastaavan Sveitsin valaliiton ministeriön (DETEC) vaarallisten aineiden rautatie- ja köysiratakuljetuksista 3 päivänä joulukuuta 1996 antaman määräyksen (Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles) (RSD, RS 742.401.6) liite sekä 29 päivänä marraskuuta 2002 annetun vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskevan määräyksen (Ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route) (SDR, RS 741.621) lisäyksessä 1 oleva 6.14 luku.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

### RA – a - CH – 2

Asia: Rahtikirja.

Viittaus mainitun direktiivin liitteessä II olevaan II.1 jaksoon: 5.4.1.1.1 kohta.

Direktiivin liitteen sisältö: Yleiset tiedot, joiden edellytetään olevan rahtikirjassa.

Kansallisen lainsäädännön sisältö: Voidaan käyttää yhteisnimitystä rahtikirjassa, kun sen liitteenä on luettelo, jossa esitetään vaaditut tiedot edellä mainitun viittauksen mukaisesti.

Alkuperäinen viittaus kansalliseen lainsäädäntöön: Ympäristöstä, liikenteestä, energiasta ja viestinnästä vastaavan Sveitsin valaliiton ministeriön (DETEC) vaarallisten aineiden rautatie- ja köysiratakuljetuksista 3 päivänä joulukuuta 1996 antaman määräyksen (Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles) (RSD, RS 742.401.6) liite.

Viimeinen voimassaolopäivä: 1. tammikuuta 2023.

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/35/EU, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2010, kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 30.6.2010, s. 1).

## JAKSO 4 – RAUTATEIDEN KÄYTTÖ- JA KAUTTAKULKUOIKEUDET

- Neuvoston direktiivi 91/440/ETY, annettu 29 päivänä heinäkuuta 1991, yhteisön rautateiden kehittämisestä (EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25).

## ▼ M9

- Neuvoston direktiivi 95/18/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, rautatieyritysten toimiluvista (EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70).
- Neuvoston direktiivi 95/19/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja infrastruktuurimaksujen perimisestä (EYVL L 143, 27.6.1995, s. 75).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatie turvallisuusdirektiivi) (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 9 päivänä heinäkuuta 2014 annetulla komission direktiivillä 2014/88/EU (EUVL L 201, 10.7.2014, s. 9).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 1 päivänä kesäkuuta 2016 annetulla komission direktiivillä (EU) 2016/882 (EUVL L 146, 3.6.2016, s. 22).
- Komission asetus (EY) N:o 653/2007, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2007, turvallisuustodistusten ja hakuasiakirjojen yhteisen eurooppalaisen mallin käytöstä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan mukaisesti sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY nojalla myönnettyjen turvallisuustodistusten pätevyydestä (EUVL L 153, 14.6.2007, s. 9), sellaisena kuin se on muutettuna 10 päivänä toukokuuta 2011 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 445/2011 (EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22).
- Komission päätös 2007/756/EY, tehty 9 päivänä marraskuuta 2007, kansallista rekisteriä koskevasta direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY 14 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetystä yhteisestä eritelmästä (EUVL L 305, 23.11.2007, s. 30), sellaisena kuin se on muutettuna 10 päivänä helmikuuta 2011 annetulla komission päätöksellä 2011/107/EU (EUVL L 43, 17.2.2011, s. 33).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto) (EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 10 päivänä maaliskuuta 2014 annetulla komission direktiivillä 2014/38/EU (EUVL L 70, 11.3.2014, s. 20).
- Komission päätös 2009/965/EY, tehty 30 päivänä marraskuuta 2009, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY 27 artiklan 4 kohdassa tarkoitetusta vertailuasiakirjasta (EUVL L 341, 22.12.2009, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 17 päivänä marraskuuta 2015 annetulla komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2015/2299 (EUVL L 324, 10.12.2015, s. 15).
- Komission asetus (EU) N:o 36/2010, annettu 3 päivänä joulukuuta 2009, Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti (EUVL L 13, 19.1.2010, s. 1).
- Komission päätös 2010/713/EU, annettu 9 päivänä marraskuuta 2010, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksytyissä yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä käytettävistä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja EY-tarkastusmenettelyn moduuleista (EUVL L 319, 4.12.2010, s. 1).
- Komission asetus (EU) N:o 1158/2010, annettu 9 päivänä joulukuuta 2010, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (EUVL L 326, 10.12.2010, s. 11).

## ▼ M9

- Komission asetus (EU) N:o 1169/2010, annettu 10 päivänä joulukuuta 2010, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (EUVL L 327, 11.12.2010, s. 13).
  - Komission asetus (EU) N:o 201/2011, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2011, hyväksytyyn raideliikenteen kalustoyksikön tyyppiin viittaavan tyypinmukaisuusvakuutuksen mallista (EUVL L 57, 2.3.2011, s. 8).
  - Komission päätös 2011/275/EU, annettu 26 päivänä huhtikuuta 2011, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuriosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 126, 14.5.2011, s. 53), sellaisena kuin se on muutettuna 23 päivänä heinäkuuta 2012 annetulla komission päätöksellä 2012/464/EU (EUVL L 217, 14.8.2012, s. 20).
  - Komission asetus (EU) N:o 445/2011, annettu 10 päivänä toukokuuta 2011, tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmästä ja asetuksen (EY) N:o 653/2007 muuttamisesta (EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22).
  - Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 16 päivänä toukokuuta 2019 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/775 (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 103).
  - Komission täytäntöönpanopäätös 2011/665/EU, annettu 4 päivänä lokakuuta 2011, hyväksytyjen raideliikenteen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä (EUVL L 264, 8.10.2011, s. 32).
  - Komission päätös 2011/765/EU, annettu 22 päivänä marraskuuta 2011, veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti (EUVL L 314, 29.11.2011, s. 36).
  - Komission päätös 2012/88/EU, annettu 25 päivänä tammikuuta 2012, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 51, 23.2.2012, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 5 päivänä tammikuuta 2015 annetulla komission päätöksellä (EU) 2015/14 (EUVL L 3, 7.1.2015, s. 44).
  - Komission päätös 2012/757/EU, annettu 14 päivänä marraskuuta 2012, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta (EUVL L 345, 15.12.2012, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 2 päivänä joulukuuta 2013 annetulla komission päätöksellä 2013/710/EU (EUVL L 323, 4.12.2013, s. 35).
- Seuraavia sekakomitean päätöksen N:o 2/2019 6 artiklassa tarkoitettuja kansallisia sääntöjä sovelletaan Sveitsissä:
- CH-TSI OPE-001: Rautateiden toimintaan liittyvät prosessit: suullisen viestinnän tallentamismenetelmät (ETF-GI) (Railway operating procedures: Recording oral communication (railway company-infrastructure manager)) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen päätöksen 2012/757/EU kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI OPE-002: Rautateiden toimintaan liittyvät prosessit: viestintämenetelmät (Railway operating procedures: Communications methodology) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen päätöksen 2012/757/EU kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI OPE-003: Rautateiden toimintaan liittyvät prosessit: operointikieli (Railway operating procedures: job control language) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen päätöksen 2012/757/EU kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI OPE-004: Rautateiden toimintaan liittyvät prosessit: hätäpuhelut (Railway operating procedures: Emergency messages) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen päätöksen 2012/757/EU kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*.

## ▼ M9

- Komission asetus (EU) N:o 1078/2012, annettu 16 päivänä marraskuuta 2012, rautatieyritysten, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saaneiden infrastruktuurin haltijoiden sekä kunnossapidosta vastaavien yksiköiden soveltamasta omavalvontaa koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä (EUVL L 320, 17.11.2012, s. 8).
  - Komission asetus (EU) N:o 321/2013, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2013, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – tavara liikenteen vaunut” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja komission päätöksen 2006/861/EY kumoamisesta (EUVL L 104, 12.4.2013, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 8 päivänä kesäkuuta 2015 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 2015/924 (EUVL L 150, 17.6.2015, s. 10).
  - Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 402/2013, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2013, riskien arviointia koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä ja asetuksen (EY) N:o 352/2009 kumoamisesta (EUVL L 121, 3.5.2013, s. 8), sellaisena kuin se on muutettuna 13 päivänä heinäkuuta 2015 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2015/1136 (EUVL L 185, 14.7.2015, s. 6).
  - Komission täytäntöönpanopäätös 2014/880/EU, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2011/633/EU kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 489).
  - Komission asetus (EU) N:o 1300/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 16 päivänä toukokuuta 2019 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/772 (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 1).
  - Komission asetus (EU) N:o 1301/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, unionin rautatiejärjestelmän energiaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 179), sellaisena kuin se on muutettuna 13 päivänä kesäkuuta 2018 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2018/868 (EUVL L 149, 14.6.2018, s. 16).
  - Komission asetus (EU) N:o 1302/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 228), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 13 päivänä kesäkuuta 2018 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2018/868 (EUVL L 149, 14.6.2018, s. 16).
- Seuraavia sekakomitean päätöksen N:o 2/2019 6 artiklassa tarkoitettuja kansallisia sääntöjä sovelletaan Sveitsissä:
- CH-TSI LOC&PAS-001: Virroitimen kelkan leveys (Pantograph head width);
  - CH-TSI LOC&PAS-002: Kapeat vaihteet / Vaihteiden testaaminen (Narrow switches/Test of passage through switches);
  - CH-TSI LOC&PAS-003: Pienet säteet,  $r < 250$  m (Tight curves  $r < 250$  m);
  - CH-TSI LOC&PAS-004: Ohjausvoimat – Kestokyky radan siirtymää vastaan (Track displacement force);
  - CH-TSI LOC&PAS 005: Kallistuksenvajaus (Cant deficiency);
  - CH-TSI LOC&PAS-006: N-sarjan kallistuvien kalustoyksiköiden hyväksyntä (Authorisation of rolling stock with Series N tilting system);
  - CH-TSI LOC&PAS-007: Laipan voitelu (Flange lubrication);
  - CH-TSI LOC&PAS-009: Lämpövoimakoneella varustettujen kalustoyksiköiden pakokaasupäästöt (Exhaust emissions from thermal vehicles) (*tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020*);
  - CH-TSI LOC&PAS-010: Junan etupään opastinvalot: 3 punaista valoa (Optical warning signal at front of train: 3 x red);



▼ **M9**

- CH-TSI LOC&PAS-011: Vetokyvyn rajoitukset (Traction limitation);
- CH-TSI LOC&PAS-012: Admittanssi (Admittance);
- CH-TSI LOC&PAS 013: Virroittimen ja ajojohtimen välinen liitäntä (Pantograph/Contact line interaction);
- CH-TSI LOC&PAS-014: Vapaasta / Käytettävissä olevasta radasta ilmoittavien laitteiden yhteensopivuus (Compatibility with track-free announcing devices);
- CH-TSI LOC&PAS-017: Aukean tilan ulottuma (Infrastructure gauge: general);
- CH-TSI LOC&PAS-018: Pienin kaarresäde (Tight track curves);
- CH-TSI LOC&PAS-019: Ensimmäisen kalustoyksikön Non leading input -signaali (Non-leading input signal) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-020: Junayksikön Sleeping input -signaali (Sleeping input signal with multiple-unit control) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-022: Häätäjarrun palautus alkutilaan (Resetting the emergency brake) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-025: Junaan asennettujen ETCS-toimintojen eristämistä koskevan laitteen suojaaminen tahattomalta käytöltä (Inhibited operability to disconnect ETCS on-board unit) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-026: Ei sallita: SIGNUM/ZUB kalustoyksiköissä, jotka on varustettu ERTMS/ETCS:n versiolla 3 (SIGNUM/ZUB not permitted on vehicles with ERTMS/ETCS Baseline 3);
- CH-TSI LOC&PAS-027: Vaihtotyön aikana käytettävä kauko-ohjaustoiminto (Manual radio remote control in "Shunting" mode) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-028: Aukean tilan ulottuma, ovet (Gauging, door area);
- CH-TSI LOC&PAS-029: Kiskoilla pysyminen (Y/Q) (Safety against derailment Y/Q);
- CH-TSI LOC&PAS-030: Kitkasta riippumattomien jarrutusjärjestelmien käyttö (Use of braking systems without static friction);
- CH-TSI LOC&PAS-031: Vedon turvallinen poiskytkentä (Safe traction cut-off) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-035: Jarrutusvoiman riittävyys hätäjarrutuksessa (Sufficient braking performance during emergency braking) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI LOC&PAS-037: Käyttöjarru (ETCS) (ETCS service brake) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*.
- Komission asetus (EU) N:o 1303/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rautatietunneleiden turvallisuutta koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 394).
- Komission asetus (EU) N:o 1304/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "liikkuva kalusto – melu" koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä, päätöksen 2008/232/EY muuttamisesta ja päätöksen 2011/229/EU kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 421).
- Komission asetus (EU) N:o 1305/2014, annettu 11 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevaa osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) N:o 62/2006 kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 438), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 16 päivänä toukokuuta 2019 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/778 (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 356).

## ▼ M9

- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/171, annettu 4 päivänä helmikuuta 2015, rautatieyritysten toimilupamenettelyn tietyistä näkökohdista (EUVL L 29, 5.2.2015, s. 3).
  - Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/909, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2015, rautatie liikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä (EUVL L 148, 13.6.2015, s. 17).
  - Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44); Sveitsiin sovelletaan vain seuraavia säännöksiä: 7 artiklan 1–3 kohta, 8–10 artikla, 12, 15 ja 17 artikla, 21 artikla lukuun ottamatta 7 kohtaa, 22–25 artikla, 27–42 artikla, 44, 45 ja 49 artikla sekä liitteet II, III ja IV.
  - Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/798, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautateiden turvallisuudesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 102–149); Sveitsiin sovelletaan vain seuraavia säännöksiä: 9 artikla, 10 artikla lukuun ottamatta 7 kohtaa, 13, 14 ja 17 artikla sekä liite III.
  - Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).
- Seuraavia sekakomitean päätöksen N:o 2/2019 6 artiklassa tarkoitettuja kansallisia sääntöjä sovelletaan Sveitsissä:
- CH-TSI CCS-003: Packet 44:n siirto ZUB/SIGNUM-järjestelmiin – aktivointi/deaktivointi (Activation / Deactivation of transfer of Packet 44 to SIGNUM/ZUB);
  - CH-TSI CCS-005: Laatusertifikaatti – GSM-R-tietojensiirto (Proof of Quality of Service for GSM-R radio transmission) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-006: Non leading permitted -signaalin menetys Non Leading-toimintatilassa (Loss of "Non leading permitted" in "Non leading" mode) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) N:o 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-007: Jarrutuskäyriä koskevat säännöt (ERTMS/ETCS:n versio 2) (Braking curve requirement for ERTMS/ETCS Baseline 2);
  - CH-TSI CCS-008: Muutospyyntöjen (CR) toteuttaminen vähimmäistasolla (Minimally implemented change requests) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-011: Euroloop-toiminto (Euroloop functionality);
  - CH-TSI CCS-015: Kahden GSM-R-tietokanavan samanaikainen hallinnointi (Simultaneous control of two GSM-R data channels);
  - CH-TSI CCS-016: Maakohtaisten parametrien ja toimintojen käyttö (Application of country-specific project planning and functions) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-018: Ei sallita: STM/NTC-tasot ZUB/SIGNUM-järjestelmissä (Level STM/NTC prohibited for SIGNUM/ZUB);
  - CH-TSI CCS-019: Junan tietojen vastaanottaminen ja esittäminen näytöllä (Acceptance and display of train data) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-022: Peruuttaminen Unfitted-toimintatilassa (Reversing in "Unfitted" mode);
  - CH-TSI CCS-023: Tekstimuotoisten viestien näytöt (Text message display);
  - CH-TSI CCS-024: Junan tiedot: NC\_TRAIN, M\_AXLELOAD, V\_MAXTRAIN (Train data: NC\_TRAIN, M\_AXLELOAD, V\_MAXTRAIN) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
  - CH-TSI CCS-026: Ajojohdinlaitteiden verkkoseuranta kalustoyksiköstä käsin (Online on-board monitoring of line equipment);

▼ **M9**

- CH-TSI CCS-032: Yksilöllinen junakohtainen numero junaan asennettuja ETCS-laitteita ja CabRadio GSM-R:ää varten (Unique number for ETCS on-board equipment and GSM-R cab radio) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI CCS-033: GSM-R:n äänitoiminnot (GSM-R Voice Functionalities) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI CCS-034: Non Leading -toimintatila ("Non-leading" mode);
- CH-TSI CCS-035: Kuljettajan käyttöliittymässä (DMI) näkyvät tekstit (Text to be displayed at the DMI) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-TSI CCS-038: Suuresta matkanmittauksen luottamusvälistä ilmoittaminen (Disclosure of large odometry confidence interval) *(tämä sääntö ei välttämättä ole yhdenmukainen asetuksen (EU) 2016/919 kanssa, ja sitä on tarkasteltava uudelleen ennen 31 päivää joulukuuta 2020)*;
- CH-CSM-RA-001: Turvallisuusmenetelmät ETCS:n hyväksyttämiseksi Sveitsissä (Proof of safety concept for acquiring ETCS authorisation in Switzerland);
- CH-CSM-RA-002: Yli 200 km/h nopeuksia koskevat vaatimukset (Requirements at speeds greater than 200 km/h);
- CH-CSM-RA-003: Junan tietojen laatu (Quality of train data).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/545, annettu 4 päivänä huhtikuuta 2018, raideliikenteen kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupa- ja tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista käytännön järjestelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 nojalla (EUVL L 90, 6.4.2018, p. 66).
- Komission delegoitu asetus (EU) 2018/761, annettu 16 päivänä helmikuuta 2018, kansallisten turvallisuusviranomaisten turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan myöntämisen jälkeen suorittamaa valvontaa koskevien yhtenäisten turvallisuusmenetelmien vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetuksen (EU) N:o 1077/2012 kumoamisesta (EUVL L 129, 25.5.2018, s. 16).
- Komission delegoitu asetus (EU) 2018/762, annettu 8 päivänä maaliskuuta 2018, turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimuksia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 nojalla sekä komission asetusten (EU) N:o 1158/2010 ja (EU) N:o 1169/2010 kumoamisesta (EUVL L 129, 25.5.2018, s. 26).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/763, annettu 9 päivänä huhtikuuta 2018, käytännön järjestelyistä yhtenäisten turvallisuustodistusten antamiseksi rautatieyrityksille Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 mukaisesti sekä komission asetuksen (EY) N:o 653/2007 kumoamisesta (EUVL L 129, 25.5.2018, s. 49).
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/250, annettu 12 päivänä helmikuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 mukaisista rautateiden yhteentoimivuuden osatekijöitä ja osajärjestelmiä koskevien EY-vakuutusten ja -todistusten malleista, raideliikenteen kalustoyksikköjen hyväksytyttä tyyppiä koskevan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen mallista ja osajärjestelmiä koskevista EY-tarkastusmenettelyistä sekä komission asetuksen (EU) N:o 201/2011 kumoamisesta (EUVL L 42, 13.2.2019, s. 9).
- Komission suositus (EU) 2019/780, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, käytännön järjestelyistä turvallisuuslupien antamiseksi rataverkon haltijoille (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 390).

## JAKSO 5 – MUUT ALAT

- Neuvoston direktiivi 92/82/ETY, annettu 19 päivänä lokakuuta 1992, kivennäisöljyjen valmisteverojen määrien lähentämisestä (EYVL L 316, 31.10.1992, s. 19).

▼ **M9**

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).



## LIITE 2

**8 ARTIKLASSA MÄÄRÄTTYJEN KÄYTTÖMAKSUJEN YKSITYIS-KOHTAISET SOVELTAMISSÄÄNNÖT**

1. Ajoneuvoista, joiden todellinen kokonaispaino kuormattuna on enemmän kuin 28 tonnia ja joille on annettu 8 artiklan 2 kohdan mukainen lupa, Sveitsissä perittävä käyttömaksu on korkeintaan:

— 180 CHF kauttakulkumatkasta Sveitsin alueella

— 70 CHF kahdenvälisestä edestakaisesta matkasta, joka alkaa Sveitsin alueelta tai päättyy sinne.

2. Ajoneuvoista, joille on annettu 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu lupa ja joiden todellinen kokonaispaino kuormattuna on yli 34 tonnia mutta enintään 40 tonnia ja jotka ajavat 300 km:n matkan Alppien kautta, Sveitsissä perittävä käyttömaksu saa olla enintään 252 CHF ajoneuvolta, joka ei vastaa EURO-normeja, 211 CHF ajoneuvolta, joka vastaa EURO I -normia ja 178 CHF ajoneuvolta, joka vastaa EURO II -normia. Käyttömaksua sovelletaan 40 artiklan yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

3. Ajoneuvoista, joille on annettu 8 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu lupa ja joiden todellinen kokonaispaino kuormattuna on yli 34 tonnia mutta enintään 40 tonnia ja jotka ajavat 300 km:n matkan Alppien kautta, Sveitsissä perittävä käyttömaksu saa olla enintään 300 CHF ajoneuvolta, joka ei vastaa EURO-normeja, 240 CHF ajoneuvolta, joka vastaa EURO I -normia ja 210 CHF ajoneuvolta, joka vastaa EURO II -normia. Käyttömaksua sovelletaan 40 artiklan yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

▼ **M5**

## LIITE 3

## EUROOPAN YHTEISÖ

(a)

(Väri Pantone vaaleansininen 290, tai mahdollisimman lähellä tätä väriä, selluloosapaperi, koko DIN A4, vähintään 100 g/m<sup>2</sup>)

(Liikenneluvan ensimmäinen sivu)

(Laadittava liikenneluvan antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

Liikenneluvan antavan jäsenvaltion tunnus <sup>(1)</sup>
--

Toimivaltaisen viranomaisen tai elimen nimi
---

LIIKENNELUPA N:o ...

tai

OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS N:o ...

toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä varten

Tämän liikenneluvan haltija <sup>(2)</sup> .....

.....  
 .....

saa harjoittaa toisen lukuun kansainvälistä tavaraliikennettä maantiellä, toisen lukuun tehdyillä matkoilla tai matkojen osilla yhteisön alueella, siten kuin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 säädetään ja tämän liikenneluvan yleisten edellytysten mukaisesti.

Erityisiä huomautuksia: .....

.....

Tämä liikennelupa on voimassa ..... päivästä ..... kuuta .....	..... päivään ..... kuuta .....
--	---------------------------------

Annettu .....(paikka)	..... päivään ..... kuuta .....
-----------------------	---------------------------------

..... <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Jäsenvaltioiden tunnukset ovat: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (HR) Kroatia, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

<sup>(2)</sup> Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

<sup>(3)</sup> Liikenneluvan antavan toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.

▼ **M5**

(b)

(Liikenneluvan toinen sivu)

(Laadittava liikenneluvan antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

**YLEISET MÄÄRÄYKSET**

Tämä liikennelupa annetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti.

Se oikeuttaa haltijansa harjoittamaan maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä toisen lukuun matkoilla tai niiden osilla yhteisön alueella seuraavien edellytysten mukaisesti:

- jos lähtö- ja saapumisaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa, ja matka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
- jos matka alkaa jäsenvaltiosta ja päättyy kolmannessa maassa tai päinvastoin, ja matka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
- matka tapahtuu kolmansien maiden välillä yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta,

ja tyhjänä tehdyt matkat tällaisella kalustolla.

Kun kuljetus alkaa jäsenvaltiosta ja päättyy kolmanteen maahan tai päinvastoin, tämä liikennelupa on voimassa yhteisön alueella tapahtuvan matkan osalta. Liikennelupa on voimassa sen jäsenvaltion alueella, jossa kuormaus tai purkaminen tapahtuu, vasta sen jälkeen kun yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty tarvittava sopimus asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti.

Liikennelupa on henkilökohtainen, eikä sitä saa siirtää toiselle.

Liikenneluvan antaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisella voi peruuttaa sen, erityisesti jos luvan haltija:

- ei ole noudattanut kaikkia liikenneluvan käytön edellytyksiä,
- on antanut vääriä tietoja liikenneluvan myöntämistä tai uusimista varten.

Liikenteenharjoittajan on säilytettävä liikenneluvan alkuperäiskappale.

Liikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä mukana ajoneuvossa <sup>(1)</sup>. Ajoneuvoyhdistelmässä sen on oltava moottoriajoneuvossa. Se käsittää ajoneuvoyhdistelmän, vaikka perävaunua tai puoliperävaunua ei ole rekisteröity tai sille ei ole annettu lupaa liikenneluvan haltijan nimissä tapahtuvaan tieliikenteessä käyttöön tai se on rekisteröity tai sille on annettu lupa tieliikenteessä käyttöön toisessa valtiossa.

Liikennelupa on vaadittaessa esitettävä mille hyvänsä toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle.

Luvan haltijan on kunkin jäsenvaltion alueella noudatettava kyseisen valtion lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, erityisesti niitä, jotka koskevat kuljetuksia ja liikennettä.

<sup>(1)</sup> ”Ajoneuvolla” tarkoitetaan yksinomaan tavaroiden kuljetukseen käytettävää moottoriajoneuvoa, joka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, tai ajoneuvojen yhdistelmää, josta ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa.

▼ **M5***LIITE 4***KULJETUKSET JA NIIHIN LIITTYVÄ AJONEUVOJEN KULJETTAMINEN TYHJÄNÄ, JOTKA ON VAPAUTETTU KAIKISTA LIIKENNELUPAMENETTELYISTÄ JA KULJETUSLUVISTA**

1. Osana yleispalvelua harjoitettava postinkuljetus.
2. Vahingoittuneiden tai rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetus.
3. Tavarankuljetus moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävau-  
nut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia.
4. Tavarankuljetukset moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:
  - a) kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne;
  - b) kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella;
  - c) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö;
  - d) kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat yritykselle tai ovat yrityksen lykkävin ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia, jälkimmäisessä tapauksessa sillä ehdolla, että ne täyttävät Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY <sup>(1)</sup> säädetyt edellytykset.  
  
Tätä säännöstä ei sovelleta tavanomaisesti käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen vioittumisen vuoksi käytettävään vara-ajoneuvoon;
  - e) tällainen kuljetus saa olla ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden.
5. Lääkkeiden, lääkinnällisten välineiden ja laitteiden sekä muiden kiireiseen lääkinnälliseen apuun tarvittavien välineiden kuljetus, erityisesti luonnonmullistusten yhteydessä.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82).





## LIITE 5

LUETTELO SVEITSIN JA YHETISÖN ERI JÄSENVALTIOIDEN KAHDENVÄLISIIN MAANTIELIIKENNESOPIMUKSIIN SISÄLTYVISTÄ TRIANGULAARISTA TAVARILIKENNETTÄ KOSKEVISTA MÄÄRÄYKSISTÄ

Maa	Sopimus allekirjoitettu	Tullut voimaan	Ehdot
Saksa	17.12.1953	1.2.1954	7 §: Kansallisen lain mukaan varsinainen triangulaarinen liikenne sallittua, muu triangulaarinen liikenne kiellettyä.
Itävalta	22.10.1958	4.4.1959	8 §: Tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeutetut yritykset saavat kuljettaa jommankumman sopimusvaltion alueella rekisteröidyillä ajoneuvoilla a) Jompaankumpaan valtioon matkalla olevia tai jommastakummasta valtiosta lähtöisin olevia tavaroita. Varsinainen triangulaarinen liikenne sallittua; muu triangulaarinen liikenne kiellettyä.
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	4 §:n 1 momentin b kohta: Varsinainen triangulaarinen liikenne sallittua; muu triangulaarinen liikenne kiellettyä.
Tanska	27.8.1981	25.3.1982	4 §:n 2 momentti: Kolmannesta maasta toisen sopimuspuolen alueelle tai toisen sopimuspuolen alueelta kolmanteen maahan suuntautuva liikenne edellyttää toisen sopimuspuolen tapauskohtaisesti myöntämää lupaa.
Espanja	23.1.1963	21.8.1963	Pöytäkirja 29. lokakuuta 1971: Varsinainen triangulaarinen liikenne sallittua; muu triangulaarinen liikenne kiellettyä.
Suomi	16.1.1980	28.5.1981	6 §:n 2 momentti + 23. ja 24. toukokuuta 1989 järjestetyn Sveitsin ja Suomen sekakomitean kokouksen pöytäkirja, kohta 2.2: varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua luvan nojalla.
Ranska	20.11.1951	1.4.1952	Kansallisen lain mukaan: <b>Sveitsin liikenteenharjoittajat:</b> Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on kiellettyä Ranskassa. <b>Ranskan liikenteenharjoittajat:</b> Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua Sveitsissä.
Kreikka	8.8.1970	6.9.1971	3 § + 11.–13. joulukuuta 1972 järjestetyn Sveitsin ja Kreikan sekakomitean kokouksen pöytäkirja: varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua (kiintiöidyt erityisluvut).
Italia	—	—	14. kesäkuuta 1993 järjestetyn Sveitsin ja Italian sekakomitean kokouksen pöytäkirja: <b>Sveitsin liikenteenharjoittajat:</b> lupakiintiö varsinaista triangulaarista liikennettä varten. Muu triangulaarinen liikenne on kiellettyä. <b>Italian liikenteenharjoittajat:</b> varsinainen triangulaarinen liikenne on sallittua ilman lupaa. varten. Lupakiintiö muuta triangulaarista liikennettä varten.

## ▼ B

Maa	Sopimus allekirjoitettu	Tullut voimaan	Ehdot
Irlanti	—	—	Kansallisen lain mukaan: <b>Sveitsin liikenteenharjoittajat:</b> Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on kiellettyä ilman Irlannin viranomaisten myöntämää lupaa. <b>Irlannin liikenteenharjoittajat:</b> Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua Sveitsin kanssa harjoitettavassa liikenteessä.
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Sopimusta sovelletaan ainoastaan henkilöliikenteeseen. Tavara-liikenteestä ei ole sovittu mitään. Triangulaarinen liikenne sallitaan kansallisen lain mukaan. (Sovelletaan vastavuoroisuusperiaatetta). Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua.
Alankomaat	20.5.1952	15.6.1952	Sopimusta sovelletaan ainoastaan henkilöliikenteeseen. Tavara-liikenteestä ei ole sovittu mitään. Triangulaarinen liikenne sallitaan kansallisen lain mukaan. (Sovelletaan vastavuoroisuusperiaatetta). Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne on sallittua.
Portugali	28.6.1973	1.1.1974	Varsinainen ja muu triangulaarinen liikenne vapautetaan Sveitsin ja Portugalin sekakomitean kokouksessa 6. kesäkuuta 1996 tehdyn päätöksen nojalla.
Yhdistynyt kuningaskunta	20.12.1974	21.11.1975	3 §:n b kohta: Varsinainen triangulaarinen liikenne sallittua; muu triangulaarinen liikenne kiellettyä.
Ruotsi	12.12.1973	22.4.1974	4 §:n 1 ja 2 momentti: Triangulaarinen liikenne on sallittua erityisluvalla, jotka on kiintiöity.

Varsinainen triangulaarinen liikenne: ajoneuvo kulkee tavanomaisen reitin mukaan sen maan kautta, jossa se on rekisteröity. Esim. kun Sveitsissä rekisteröity ajoneuvo liikennöi Saksasta Italiaan Sveitsin kautta.

Muu triangulaarinen liikenne: ajoneuvo ei kulje sen maan kautta, jossa se on rekisteröity. Esim. kun Sveitsissä rekisteröity ajoneuvo liikennöi Saksasta Italiaan Itävallan kautta.



## LIITE 6

**POIKKEUKSET PAINORAJOITUKSEEN SEKÄ YÖ- JA SUNNUNTAIA-JOKIELTOON**
**I Poikkeukset painorajoitukseen 31. joulukuuta 2004 päättyvänä ajanjaksona**

Ajoille, jotka alkavat ulkomailta ja päättyvät rajaa lähellä olevalle Sveitsin alueelle<sup>(1)</sup> (ja päinvastoin), voidaan kuljetettavasta tavarasta riippumatta sallia poikkeuksia lisämaksutta 40 tonnin kokonaispainoon asti ja 40-jalkaisten ISO-konttien yhdistetyille kuljetuksille voidaan sallia poikkeuksia 44 tonniin asti. Teiden rakenteen takia tietyt tullitoimipaikat soveltavat matalampia painorajoituksia.

**II Muut poikkeukset painorajoitukseen**

Sellaisille ajoille, jotka alkavat ulkomailta ja jotka eivät pääty rajaa lähellä olevalle Sveitsin alueelle<sup>(1)</sup> (ja päinvastoin) tai jotka kulkevat Sveitsin kautta, voidaan myös sallia Sveitsissä sallitun enimmäispainon ylittävä tosiasiallinen paino kuormattuna tapauksissa, joita ei tarkoiteta 8 artiklassa:

- a) tavarat, joita ei voida jakaa, silloin kuin määräyksiä ei voida noudattaa vaikka käytetään soveltuvaa ajoneuvoa,
- b) erityisajoneuvojen siirrot tai käyttö, erityisesti työajoneuvojen, joihin niillä suoritettavan työn luonteen takia ei voida soveltaa painorajoituksia,
- c) vahingoittuneiden tai hinattavien ajoneuvojen kiireelliset kuljetukset,
- d) lentokoneissa tarjottavien ruokien kuljetukset (*catering*),
- e) yhdistetyn kuljetuksen alku- ja loppuosuudet, yleensä 30 km:n säteellä päätepisteestä.

**III Poikkeukset yö- ja sunnuntaiajokieltoon**

Määrätään seuraavista sunnuntai- ja yöajokieltoa koskevista poikkeuksista:

**a) ilman erityislupaa**

- ajot ensiavun varmistamiseksi suuronnettomuuksissa,
- ajot ensiavun varmistamiseksi onnettomuuksissa, erityisesti julkisen liikenteen ja lentoliikenteen onnettomuuksissa,

**b) erityisluvalla**

sellaisen tavaroiden kuljetuksissa, jotka luonteestaan johtuen oikeuttavat yöajoon ja erittäin hyvin perustelluissa tapauksissa sunnuntaiajoon:

- pilaantuvat maataloustuotteet (esimerkiksi marjat, hedelmät ja vihannekset, kasvit – leikkokukat mukaan luettuina – tai vastapuristetut hedelmämehut) ympäri vuoden
- teurassiat ja teurassiipikarja,

<sup>(1)</sup> Rajaa lähellä oleva alue määritellään vuoden 1992 sopimuksessa perustetun sekakomitean viidennen kokouksen pöytäkirjan liitteessä 4. Kokous pidettiin Brysselissä 2. huhtikuuta 1998. Yleensä kyseessä on alue, joka on 10 kilometrin säteellä tullitoimipaikasta.

**▼B**

- tuore maito ja pilaantuvat maitotuotteet,
- sirkuslaitteet, orkesterin musiikkilaitteet, teatterilavastukset jne.,
- päivälehdet, joissa on toimituksellinen osa, ja postilähetykset, jotka perustuvat viralliseen valtakirjaan.

Lupamenettelyn helpottamiseksi voidaan enintään 12 kuukautta voimassa olevan luvan nojalla tehdä useita ajoja edellyttäen, että kaikki matkat ovat luonteeltaan samantyyppisiä.

▼ **M5***LIITE 7***LINJA-AUTOILLA HARJOITETTAVA KANSAINVÄLINEN HENKILÖ-LIIKENNE***1 artikla***Määritelmät**

Tässä sopimuksessa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

**1. Säännöllinen liikenne**

1.1 Säännöllinen liikenne on liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta siihen, onko liikenne säännöllistä.

1.2 Säännölliseksi liikenteeksi katsotaan samoin järjestäjästä riippumatta liikenne, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia, jos tällainen liikenne tapahtuu 1.1. kohdan mukaisissa olosuhteissa. Tällaista liikennettä kutsutaan jäljempänä ”säännölliseksi erityisliikenteeksi”.

Säännölliseen erityisliikenteeseen sisältyvät:

- a) työntekijöiden kuljettaminen kodin ja työpaikan välillä;
- b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljettaminen kodin ja oppilaitoksen välillä.

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei vaikuta siihen, onko kyse säännöllisestä erityisliikenteestä.

1.3 Sellaisen väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestämistä, joka palvelee samaa yleisöä kuin säännöllinen liikenne, tiettyjen pysähdyspaikkojen käytön lopettamista ja säännöllistä liikennettä palvelevien lisäpysähdysten käyttöönottoa koskevat samat säännöt kuin säännöllistä liikennettä.

**2. Satunnaisliikenne**

2.1 Satunnaisliikenne on liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen määritelmää, säännöllinen erityisliikenne mukaan luettuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse asiakkaan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun ryhmän kuljettamisesta.

Sellaisen rinnakkaisen tai väliaikaisen liikenteen järjestäminen, joka on verrattavissa olemassa olevaan säännölliseen liikenteeseen ja joka palvelee sen kanssa samaa asiakaskuntaa, edellyttää kuitenkin I jaksossa säädetyn menettelyn mukaisesti myönnettävää lupaa.

2.2 Tässä 2 kohdassa tarkoitettu liikenne voi olla aika ajoin tarjottavaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä.

2.3 Liikenteenharjoittajaryhmä, joka toimii saman sopimuskumppanin lukuun, voi harjoittaa satunnaisliikennettä.

Tällaisten liikenteenharjoittajien nimet ja tarvittaessa matkan varrella olevat jatkoysteyspaikat on ilmoitettava asianomaisten Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Sveitsin toimivaltaisille viranomaisille sekakomitean määrittämien menettelyjen mukaisesti.

**3. Liikenne omaan lukuun**

Liikenne omaan lukuun on liikennettä, jota harjoittaa luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voittoa tai kaupallista hyötyä tavoittelematta, kun:

— liikenne on vain kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön tavomaisen toiminnan liitännäistoiminto;

▼ **M5**

— liikenteeseen käytetyt ajoneuvot ovat kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön omaisuutta tai tämä on hankkinut ne lykkäävin ehdoin tai ne on hankittu pitkäaikaisella leasingsopimuksella, ja kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön henkilökuntaan kuuluva taikka luonnollinen henkilö itse tai yrityksen palvelukseen ottama tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö kuljettaa niitä.

## I jakso

## LUVANVARAINEN SÄÄNNÖLLINEN LIIKENNE

## 2 artikla

**Luvan laatu**

1. Liikennelupa myönnetään liikenteenharjoittajan nimellä; sitä ei saa siirtää toiselle. Luvan saanut liikenteenharjoittaja voi kuitenkin tämän liitteen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen suostumuksella hoitaa liikennettä alihankkijan välityksellä. Tässä tapauksessa luvassa on mainittava viimeksi mainitun nimi ja tämän asema alihankkijana. Alihankkijan on täytettävä sopimuksen 17 artiklassa vahvistetut ehdot.

Jos yritykset toimivat yhdessä harjoittaakseen säännöllistä liikennettä, lupa on annettava kaikkien yritysten nimellä. Lupa on annettava vastuulliselle yritykselle ja jäljennös siitä muille yrityksille. Luvassa on mainittava kaikkien liikenteenharjoittajien nimet.

2. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta.

3. Luvassa on eriteltävä seuraavat seikat:

- a) liikennelaji;
- b) matkareitti, erityisesti on mainittava lähtö- ja saapumispaikka;
- c) luvan voimassaoloaika;
- d) pysähdykset ja aikataulut.

4. Luvan on oltava komission asetuksessa (EU) N:o 361/2014 <sup>(1)</sup> annetun mallin mukainen.

5. Lupa oikeuttaa sen haltijan tai haltijat harjoittamaan säännöllistä liikennettä sopimuspuolien alueilla.

6. Säännöllistä liikennettä harjoittava liikenteenharjoittaja voi käyttää lisäajoneuvoja selviytyäkseen väliaikaisista ja poikkeuksellisista tilanteista.

Tällöin liikenteenharjoittajan on varmistettava, että ajoneuvoissa on seuraavat asiakirjat:

— jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittamiseen oikeuttavasta luvasta;

— jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittajan ja sen yrityksen välisestä sopimuksesta, joka antaa lisäajoneuvot käyttöön, tai vastaava asiakirja;

<sup>(1)</sup> Komission asetus (EU) N:o 361/2014, annettu 9 päivänä huhtikuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 yksityiskohtaisten soveltamissääntöjen säätämisestä linja-autolla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen asiakirjojen osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 2121/98 kumoamisesta (EUVL L 107, 10.4.2014, s. 39).

▼ **M5**

- oikeaksi todistettu jäljennös lisäajoneuvot käyttöön antaneelle liikenteen harjoittajalle myönnetystä yhteisön liikenneluvasta Euroopan unionin liikenteenharjoittajien osalta tai vastaavasta sveitsiläisestä liikenneluvasta sveitsiläisten liikenteenharjoittajien osalta.

*3 artikla***Lupahakemusten toimittaminen**

1. Euroopan unionin liikenteenharjoittajien on toimitettava lupahakemukset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 <sup>(1)</sup> 7 artiklan säännösten mukaisesti, ja sveitsiläisten liikenteenharjoittajien on toimitettava lupahakemukset OTV:n <sup>(2)</sup> (henkilöliikenteestä 4 päivänä marraskuuta 2009 annettun määräyksen) 3 luvun mukaisesti. Sellaisen liikenteen osalta, joka on vapautettu lupamenettelyistä Sveitsissä mutta joka on lupamenettelyn alaista Euroopan unionissa, sveitsiläisten liikenteenharjoittajien on toimitettava lupahakemukset Sveitsin toimivaltaisille viranomaisille, jos liikenteen lähtöpaikka on Sveitsissä.
2. Lupahakemuksen on oltava asetuksessa (EU) N:o 361/2014 annetun mallin mukainen.
3. Luvan hakijan on toimitettava lupahakemuksensa tueksi kaikki tarpeelliseksi katsomansa tai lupaviranomaisen pyytämät täydentävät tiedot ja erityisesti säännöllinen ajosuunnitelma, jonka avulla voidaan valvoa ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön noudattamista, sekä jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittajille myönnetystä yhteisön liikenneluvasta toisen lukuun harjoitettavaa kansainvälistä maanteiden henkilöliikennettä varten Euroopan unionin liikenteenharjoittajien osalta tai vastaavasta sveitsiläisestä liikenneluvasta sveitsiläisten liikenteenharjoittajien osalta.

*4 artikla***Lupamenettely**

1. Lupa annetaan niiden sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten yhteisellä suostumuksella, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä. Lupaviranomaisen on toimitettava yhdessä oman arvionsa kanssa hakemuksen jäljennös ja jäljennökset kaikista muista tarpeellisista asiakirjoista mainituille viranomaisille sekä niiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueet ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä.
2. Sveitsin ja niiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, joilta on pyydetty suostumusta, on ilmoitettava hakemusta koskeva päätöksensä lupaviranomaiselle kahden kuukauden kuluessa. Tämä määräaika lasketaan vastaanottotodistuksesta ilmenevästä suostumuspyynnön vastaanottopäivästä. Jos lupaviranomainen ei ole saanut vastausta tämän määräajan kuluessa, katsotaan viranomaisten, joilta on pyydetty lausuntoa, antaneen suostumuksensa, ja lupaviranomainen voi myöntää luvan. Jos niiden sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten antama päätös, joilta on pyydetty suostumusta, on kielteinen, siinä on oltava asianmukaiset perustelut.
3. Jollei 7 ja 8 kohdasta muuta johdu, lupaviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksen johdosta neljän kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on toimittanut hakemuksen.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

<sup>(2)</sup> RS/SR/745.11.

▼ **M5**

4. Lupa myönnetään, paitsi jos:
  - a) hakija on kykenemätön harjoittamaan hakemuksen mukaista liikennettä niillä välineillä, jotka sillä on käytössään;
  - b) hakija on aikaisemmin jättänyt noudattamatta kansallisia tai kansainvälisiä tieliikennesäännöksiä ja erityisesti kansainvälisen henkilöliikenteen lupaehtoja ja -vaatimuksia tai on vakavasti rikkonut tieliikennesäännöksiä, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten ja kuljettajien ajo- ja lepoaikojen osalta;
  - c) lupaehtoja ei ole noudatettu, kun kyse on luvan uusimista koskevasta hakemuksesta;
  - d) sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen katsoo yksityiskohtaisen selvityksen perusteella, että kyseinen liikenne aiheuttaisi vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen liikenteen kannattavuudelle kyseisillä suorilla osuuksilla, joka kuuluu yhden tai useamman, sopimuspuolen voimassa olevan oikeuden mukaisen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen soveltamisalaan. Toimivaltaisen viranomaisen on tällöin asetettava syrjimättömyysperiaatetta noudattaen arviointiperusteet sen määrittämiseksi, aiheuttaisiko se liikenne, jota varten lupaa haetaan, vakavaa haittaa edellä mainitun vertailukelpoisen liikenteen kannattavuudelle, ja ilmoitettava ne sekakomitean pyynnöstä sille.
  - e) sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen katsoo yksityiskohtaisen selvityksen perusteella, että palvelun pääasiallisena tarkoituksena ei ole kuljettaa matkustajia sopimuspuolissa sijaitsevien pysähdyspaikkojen välillä.

Jos olemassa oleva kansainvälinen linja-autoilla harjoitettava liikenne aiheuttaa vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen liikenteen kannattavuudelle kyseisillä suorilla osuuksilla, joka kuuluu yhden tai useamman, sopimuspuolen oikeuden mukaisen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen soveltamisalaan, sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen voi poikkeuksellisista syistä, joita ei voitu ennakoida luvan myöntämisaikana, ja sekakomitean suostumuksella peruuttaa määräajaksi tai kokonaan luvan harjoittaa kyseistä kansainvälistä liikennettä annettuaan kuusi kuukautta tätä ennen kyseiselle liikenteenharjoittajalle asiaa koskevan ennakoilmoituksen.

Liikenteenharjoittajan tarjoamat muiden maantieliikenteen harjoittajien hintoja alemmat hinnat tai se, että joku muu maantieliikenteen harjoittaja jo harjoittaa liikennettä kyseisellä yhteydellä, ei saa olla yksin peruste hakemuksen hylkäämiselle.

5. Lupaviranomainen voi hylätä hakemukset vain tämän sopimuksen mukaisin perustein.
6. Jos 1 kohdassa tarkoitettua sopimukseen pääsyä koskevassa menettelyssä ei saavuteta tulosta, asia voidaan saattaa sekakomitean käsiteltäväksi.
7. Sekakomitea tekee mahdollisimman pian asiasta päätöksen, joka tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua siitä, kun päätöksestä on ilmoitettu Sveitsille ja asianomaisille Euroopan unionin jäsenvaltioille.
8. Kun tässä artiklassa määrätty menettely on saatettu päätökseen, lupaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kaikille 1 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille ja lähetettävä näille tarvittaessa jäljennös luvasta.

*5 artikla***Luvan antaminen ja uusiminen**

1. Kun tämän liitteen 4 artiklassa tarkoitettu menettely on saatettu päätökseen, lupaviranomaisen on myönnettävä lupa tai virallisesti hylättävä hakemus.



▼ **M5**

2. Päätös hakemuksen hylkäämisestä on perusteltava. Sopimuspuolten on taatava, että liikenteenharjoittajille annetaan siinä tapauksessa, että niiden hakemus hylätään, tilaisuus esittää huomautuksia.

3. Tämän liitteen 4 artiklaa sovelletaan soveltuvin osin luvan uusimista tai luvanvaraisen liikenteen ehtojen muutoksia koskeviin hakemuksiin.

Jos liikenteen harjoittamisen edellytykset muuttuvat vain vähän, erityisesti jos ajojaksoja, maksuja ja aikatauluja tarkistetaan, lupaviranomaisen on toimitettava ainoastaan muutosta koskevat tiedot toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille.

*6 artikla***Luvan raukeaminen**

Luvan raukeamiseen liittyvä menettely on asetuksen (EY) N:o 1073/2009 10 artiklan säännösten ja OTV:n 46 artiklan määräysten mukainen.

*7 artikla***Liikenteenharjoittajien velvollisuudet**

1. Muutoin kuin ylivoimaisen esteen sattuessa säännöllistä liikennettä harjoittavan liikenteenharjoittajan on luvan raukeamiseen asti toteutettava kaikki toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikenne täyttää jatkuvuutta, säännöllisyyttä ja kuljetuskapasiteettia koskevat vaatimukset ja on muiden toimivaltaisen viranomaisen tämän liitteen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti asettamien edellytysten mukaista.

2. Liikenteenharjoittajan on esitettävä matkareitti, linja-auton pysähdykset, aikataulut, kuljetusmaksut ja -ehdot tavalla, jolla varmistetaan tällaisen tiedon olevan helposti kaikkien käyttäjien saatavilla.

3. Sveitsi ja asianomaiset Euroopan unionin jäsenvaltiot voivat yhteisellä sopimuksella ja luvanhaltijan suostumuksella muuttaa säännöllisen liikenteen harjoittamisedellytyksiä.

## II jakso

SATUNNAISLIIKENNE JA MUU LIIKENNE, JOKA EI OLE LUVANVARAISTA

*8 artikla***Valvonta-asiakirja**

1. Sopimuksen 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liikenteen harjoittamista varten vaaditaan valvonta-asiakirja (kuljetuskirja).

2. Liikenteenharjoittajan, joka harjoittaa satunnaisliikennettä, on täytettävä kuljetuskirja ennen jokaista matkaa.

3. Sveitsin ja sen Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, tai kyseisten viranomaisten nimeämät elimet toimittavat kuljetuskirjavihot.

▼ **M5**

4. Valvonta-asiakirjan mallista ja sen käyttöön liittyvistä yksityiskohtaisista säännöistä säädetään asetuksessa (EU) N:o 361/2014.
5. Sopimuksen 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun liikenteen osalta sopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös katsotaan valvonta-asiakirjaksi.

*9 artikla***Todistus**

Sopimuksen 18 artiklan 6 kohdassa määrätyn todistuksen antaa Sveitsin tai Euroopan unionin sen jäsenvaltion, jossa ajoneuvo on rekisteröity, toimivaltainen viranomainen.

Todistuksen on oltava asetuksessa (EU) N:o 361/2014 säädetyin mallin mukainen.

## III jakso

## VALVONTA JA SEURAAMUKSET

*10 artikla***Matkaliput**

1. Säännöllistä erityisliikennettä lukuun ottamatta säännöllisen liikenteen harjoittajien on käytettävä joko henkilökohtaisia tai ryhmämatkalippuja, joista käyvät ilmi:

- lähtö- ja saapumispaikka sekä tarpeen vaatiessa paluumatka;
- lipun voimassaoloaika;
- kuljetuksen hinta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu matkalippu on esitettävä toimivaltaisen tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

*11 artikla***Tienvarsi- ja yritystarkastukset**

1. Toisen lukuun harjoitettavan liikenteen yhteydessä on pidettävä ajoneuvossa ja esitettävä toimivaltaisen tarkastusviranomaisen pyynnöstä oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta Euroopan unionin liikenteenharjoittajien osalta tai vastaavasta sveitsiläisestä liikenneluvasta sveitsiläisten liikenteenharjoittajien osalta sekä liikenteen luonteen mukainen lupa (tai sen oikeaksi todistettu jäljennös) tai kuljetuskirja.

Omaan lukuun harjoitettavan liikenteen yhteydessä todistus (tai oikeaksi todistettu jäljennös todistuksesta) on pidettävä ajoneuvossa ja esitettävä toimivaltaisen tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

2. Kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla harjoittavien liikenteenharjoittajien on sallittava kaikki ja erityisesti ajo- ja lepoaikoja koskevat tarkastukset, jotka tehdään liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.

*12 artikla***Keskinäinen avunanto ja seuraamukset**

1. Sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten on avustettava toisiaan varmistaa tämän liitteen määräysten soveltamisen ja valvonnan. Niiden on vaihdettava tietoja asetuksen (EY) N:o 1071/2009 <sup>(1)</sup> 18 artiklan mukaisesti perustettujen kansallisten yhteyspisteiden välityksellä.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

## ▼ M5

2. Sen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, on peruutettava Euroopan unionin liikenteenharjoittajien yhteisön liikennelupa tai sveitsiläisten liikenteenharjoittajien vastaava sveitsiläinen lupa, jos luvanhaltija

- a) ei enää täytä sopimuksen 17 artiklan 1 kohdassa määrättyjä edellytyksiä; tai
- b) on antanut vääriä tietoja niistä seikoista, jotka olivat tarpeen Euroopan unionin liikenteenharjoittajien yhteisön liikenneluvan tai sveitsiläisten liikenteenharjoittajien vastaavan sveitsiläisen luvan myöntämistä varten.

3. Lupaviranomaisen on peruutettava lupa, jos luvanhaltija ei enää täytä niitä edellytyksiä, joiden perusteella tämän sopimuksen mukainen lupa on annettu, ja erityisesti jos sen sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, sitä pyytävät. Viranomaisen on välittömästi ilmoitettava tästä toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille.

4. Jos on kyse tieliikenne- ja tieturvallisuussäännösten vakavasta rikkomisesta, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten, kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sekä 1 artiklan 2.1 kohdassa tarkoitettun väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen luvattoman harjoittamisen osalta, voivat sen sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset, johon rikkomuksen tehnyt liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, peruuttaa yhteisön liikenneluvan Euroopan unionin liikenteenharjoittajilta tai vastaavan sveitsiläisen luvan sveitsiläisiltä liikenteenharjoittajilta tai peruuttaa määräajaksi ja/tai osittain oikeaksi todistetut jäljennökset yhteisön liikenneluvasta Euroopan unionin liikenteenharjoittajilta tai vastaavasta sveitsiläisestä luvasta sveitsiläisiltä liikenteenharjoittajilta.

Nämä seuraamukset on määriteltävä ottamalla huomioon Euroopan unionin liikenteenharjoittajien yhteisön liikenneluvan tai sveitsiläisten liikenteenharjoittajien vastaavan sveitsiläisen luvan haltijan tekemän rikkomuksen vakavuus sekä tämän hallussa olevan kansainvälistä liikennettä koskevan luvan oikeaksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärä.

Sijoittautumissopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava sen sopimuspuolen, jonka alueella rikkomus todettiin, toimivaltaisille viranomaisille mahdollisimman pian ja viimeistään kuuden viikon kuluessa niiden asiaa koskevasta lopullisesta päätöksestä, onko edellä säädettyjä seuraamuksia määrätty, ja jos on, mitä niistä. Jos tällaisia seuraamuksia ei ole määrätty, sijoittautumissopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava ratkaisun syyt.

5. Jos sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän liitteen tai tieliikennelainsäädännön vakava rikkomus, jonka tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin sopimuspuolen alueelta oleva liikenteenharjoittaja, sopimuspuolen, jonka alueella rikkomus on todettu, on toimitettava liikenteenharjoittajan sijoittautumissopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kuuden viikon kuluessa siitä, kun ne tekivät asiassa lopullisen päätöksen:

- a) kuvaus rikkomustapauksesta sekä rikkomuksen teko aika ja -paikka;
- b) rikkomuksen luokka, tyyppi ja vakavuusaste; ja
- c) määrätty ja toteutetut seuraamukset.

Vastaanottavan sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää, että sijoittautumissopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset määräävät hallinnollisia seuraamuksia 4 kohdan mukaisesti.

6. Sopimuspuolten on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla on oikeus hakea muutosta hallinnollisiin seuraamuksiin, joita niille on määrätty tämän artiklan nojalla.

▼ M5*13 artikla***Merkitseminen kansalliseen sähköiseen rekisteriin**

Sopimuspuolten on varmistettava, että tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomukset, joihin niiden alueelle sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ovat syyllistyneet ja jotka ovat johtaneet jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion tai Sveitsin toimivaltaisten viranomaisten määräämään seuraamukseen, sekä Euroopan unionin liikenteenharjoittajien yhteisön liikenneluvan tai sveitsiläisten liikenteenharjoittajien vastaavan sveitsiläisen luvan tai yhteisön liikenneluvan tai vastaavan sveitsiläisen luvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan, merkitään maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Rekisteriin tehdyt merkinnät, jotka koskevat Euroopan unionin liikenteenharjoittajien yhteisön liikenneluvan tai sveitsiläisten liikenteenharjoittajien vastaavan sveitsiläisen luvan peruuttamista määräajaksi tai kokonaan, on säilytettävä tietokannassa ainakin kahden vuoden ajan peruuttamisajan päättymisestä, kun kyse on määräajaksi peruuttamisesta, tai peruuttamispäivästä, kun on kyse pysyvästä peruuttamisesta.



## LIITE 8

**SVEITSIN JA YHTEISÖN ERI JÄSENVALTIOIDEN KAHDENVÄLISIIN MAANTIETLIIKENNESOPIMUKSIIN SISÄLTYVÄT MÄMÄRÄYKSET, JOTKA KOSKEVAT LUVAN MYÖNTÄMISTÄ KULJETTAMISEEN TRIANGULAARISESSA LIIKENTEESSÄ**

Maa:	Sopimus allekirjoitettu:	Tullut voimaan:	Ehdot:
Saksa	17.12.1953	1.2.1954	4 ja 5 §: — kansallisen lain mukaan — vastavuoroisuuden noudattaminen
Itävalta	22.10.1958	4.4.1959	6 §: — kansallisen lain mukaan — vastavuoroisuuden noudattaminen
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	3 §: — kansallisen lain mukaan
Tanska	27.8.1981	25.3.1982	3 ja 5 §: — kansallisen lain mukaan
Espanja	23.1.1963	21.8.1963	2 ja 3 §: — toisen sopimuspuolen nimenomainen lupa — yhteisellä sopimuksella (vastavuoroisuus)
Suomi	16.1.1980	28.5.1981	3 §: — kansallisen lain mukaan
Ranska	20.11.1951	1.4.1952	II osasto — yhteisellä sopimuksella — vastavuoroisuuden noudattaminen
Kreikka	8.8.1970	6.9.1971	2 §: — yhteisellä sopimuksella (vastavuoroisuus)
Italia	—	—	kansallisen lain mukaan (ei kahdenvälistä sopimusta)
Irlanti	—	—	kansallisen lain mukaan (ei kahdenvälistä sopimusta)
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	3 §: kansallisen lain mukaan
Alankomaat	20.5.1952	15.6.1952	2 momentin 2 kohta kansallisen lain mukaan
Portugali	28.6.1973	1.1.1974	Sopimuksen pöytäkirjan 5 ja 6 momentti — vastavuoroinen sopimus — vastavuoroisuus
Yhdistynyt kuningaskunta	20.12.1974	21.11.1975	kansallisen lain mukaan (sopimus koskee ainoastaan tavaraliikennettä)
Ruotsi	12.12.1973	22.4.1974	3 §: kansallisen lain mukaan

*LIITE 9***RAUTATIELIIKENTEEN JA YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN  
PALVELUN LAATUA KOSKEVA LIITE**

Sveitsi voi turvautua sopimuksen 46 artiklassa määrättyihin suoja-toimenpiteisiin seuraavin edellytyksin:

1. Rautatieliikenteen tai yhdistettyjen kuljetusten keskimääräinen hinta Sveitsin kautta ei ylitä sallitulta enimmäispainoltaan 40 tonnin ajoneuvon kustannuksia 300 km:n matkalla Alppien kautta. Erityisesti vetoauton kanssa tapahtuvaan yhdistettyyn kuljetukseen (tavarankuljetusajoneuvon rautatiekuljetus) sovellettava keskimääräinen hinta ei ylitä maantieliikenteen kustannuksia (tienkäyttömaksut ja vaihtelevat kustannukset).
2. Sveitsi on toteuttanut toimenpiteet vahvistaakseen Sveitsin kautta tapahtuvien tavaroiden rautatiekuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten kilpailukykyä.
3. Tavaroiden rautatiekuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn arvioimisessa on käytettävä ainakin seuraavia parametrejä:
  - aikataulujen ja nopeuden yhteensopivuus käyttäjien tarpeiden kanssa,
  - palveluille varmistetun vastuun ja takuun laatu,
  - tyytyväisyys palvelun laatua koskevien sitoumusten noudattamiseen ja käyttäjien saamat korvaukset sveitsiläisten liikenteenharjoittajien sitoumusten noudattamatta jättämisestä,
  - varausehdot.

**▼B**

*LIITE 10*

**40 ARTIKLASSA MÄÄRÄTTYJEN KÄYTTÖMAKSUJEN YKSITYIS-  
KOHTAISET SOVELTAMISSÄÄNNÖT**

Jollei 40 artiklan 3 kohdan b alakohdasta ja 5 kohdasta muuta johdu, 40 artiklassa määrättyjä käyttömaksuja sovelletaan seuraavien sääntöjen mukaisesti:

- a) Käyttömaksut niille kuljetuksille, jotka käyttävät alle tai yli 300 kilometrin pituista reittiä Sveitsissä, muutetaan suhteellisesti ottaen huomioon Sveitsin alueella kuljettu todellinen etäisyys.
- b) Käyttömaksut ovat suhteessa ajoneuvon painoluokkaan.



## PÄÄTÖSASIAKIRJA

Täysivaltaiset edustajat, jotka edustavat

EUROOPAN YHTEISÖÄ

ja

SVEITSIN VALALIITTOA,

jotka ovat kokoontuneet kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän Luxemburgiin allekirjoittamaan Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton sopimuksen rautateiden ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteestä ovat hyväksyneet seuraavat yhteiset julistukset, jotka on liitetty tähän päätösasiakirjaan:

— Yhteinen julistus 38 artiklan 6 kohdasta

— Yhteinen julistus tulevista lisäneuvotteluista

Täysivaltaiset edustajat ovat myös ottaneet huomioon seuraavat julistukset, jotka on liitetty tähän päätösasiakirjaan:

— Julistus Sveitsin osallistumisesta komiteoiden työhön

— Sveitsin julistus kiintiöiden käytöstä (40 tonnia)

— Euroopan yhteisön julistus kiintiöiden käytöstä (40 tonnia)

— Sveitsin julistus 40 artiklan 4 kohdasta

— Sveitsin julistus tullimenettelyjen yksinkertaistamisesta (43 artiklan 1 kohta)

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

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

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

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

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

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negennegentig.

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 nittionio.

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia

Euroopan yhteisön puolesta

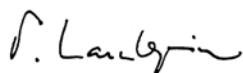


▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



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



**▼B**

**YHTEINEN JULISTUS**

**38 artiklan 6 kohdasta**

Sopimuspuolet julistavat, että 38 artiklan 6 kohdan määräykset eivät rajoita Sveitsin valaliiton rahoituksellisen tasausjärjestelmän soveltamista Sveitsissä.

**▼B**

**YHTEINEN JULISTUS**

**tulevista lisäneuvotteluista**

Euroopan yhteisö ja Sveitsin valaliitto julistavat aikomuksensa aloittaa neuvottelut sopimusten tekemiseksi yhteiseen etuun kuuluvilla aloilla, kuten vuoden 1972 vapaakauppasopimuksen pöytäkirjan 2 saattaminen ajan tasalle sekä Sveitsin osallistuminen tiettyihin koulutusta, nuorisoa, viestimiä, tilastointia ja ympäristöä koskeviin yhteisön ohjelmiin. Neuvotteluja on valmisteltava nopeasti nykyisten kahdenvälisen neuvottelujen päättymisen jälkeen.

**▼B****JULISTUS****Sveitsin osallistumisesta komiteoiden työhön**

Neuvosto hyväksyy sen, että Sveitsin edustajat osallistuvat tarkkailijoina Sveitsiä koskevien asioiden osalta seuraavien komiteoiden ja asiantuntijaryhmien kokouksiin:

- tutkimusohjelmia käsittelevät komiteat, mukaan lukien tieteen ja tekniikan tutkimuskomitea (CREST),
- siirtotyöläisten sosiaaliturvan hallintotoimikunta,
- korkeakoulututkintojen vastavuoroista tunnustamista käsittelevä koordinointiryhmä,
- lentoliikennereittejä ja kilpailusääntöjen soveltamista lentoliikennealalla käsittelevät neuvoa-antavat komiteat.

Sveitsin edustajat eivät ole läsnä näiden komiteoiden äänestyksissä.

Muiden komiteoiden osalta, jotka käsittelevät näiden sopimusten soveltamisalaan kuuluvia aloja, joissa Sveitsi on ottanut yhteisön säännösten osaksi kansallista lainsäädäntöään tai soveltaa sitä vastavuoroisesti, komissio kuulee Sveitsin edustajia ETA-sopimuksen 100 artiklan mukaisesti.

**▼B**

**SVEITSIN JULISTUS**

**kiintiöiden käytöstä (40 tonnia)**

Sveisti ilmoittaa käyttävänsä tuonti-, vienti- ja kauttakulkukuljetuksiin enintään 50 prosenttia sopimuksen 8 artiklassa sellaisten sveitsiläisten ajoneuvojen, joiden tosiasiallinen paino kuormattuna on enintään 40 tonnia, osalta määrätystä kiintiöstä.

**▼B**

**EUROOPAN YHTEISÖN JULISTUS**

**kiintiöiden käytöstä (40 tonnia)**

Euroopan yhteisö ilmoittaa, että se tämänhetkisen arvion mukaan käyttää noin 50 prosenttia sopimuksen 8 artiklan mukaisesta kiintiöstään kahdenvälisiä kuljetuksia varten.

**▼B****SVEITSIN JULISTUS****40 artiklan 4 kohdasta**

Sveitsi ilmoittaa sopimuksen 40 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen maksujen soveltamisen osalta, että se vahvistaa maksut tasolle, joka on alhaisempi kuin kyseisessä artiklassa vahvistettu sallittu enimmäismäärä, ensimmäisen tunnelin avaamiseen saakka tai 1 päivään tammikuuta 2008 riippuen siitä, kumpi päivämäärä on aikaisempi. Sveitsi aikoo näiden suunnitelmien perusteella vahvistaa maksun suuruudeksi keskimäärin 292,50 Sveitsin frangia vuosina 2005, 2006 ja 2007 ja enimmäismaksuksi 350 Sveitsin frangia.

**▼B****SVEITSIN JULISTUS TULLIMENTTELYJEN****yksinkertaistamisesta (43 artiklan 1 kohta)**

Tulliselvityksen helpottamiseksi unionin ja Sveitsin välisillä maantiekuljetusten rajanylityspaikoilla Sveitsi hyväksyi seuraavat toimenpiteet, joista sovitaan ensisijaisesti vuoden 1999 aikana vuoden 1992 sopimuksella perustetussa sekakomiteassa ja joiden tarkoituksena on:

- varmistaa yhteistyössä naapurimaiden tullitoimipaikkojen kanssa, että tärkeimmillä rajanylityspaikoilla sijaitsevat toimipaikat ovat auki riittävän pitkään, jotta raskaat tavarankuljetusajoneuvot voivat aloittaa matkansa Sveitsin läpi heti yöajokiellon päätyttyä tai että ne voivat jatkaa matkaansa kyseisen kiellon alkamiseen saakka. Tarvittaessa voidaan kantaa lisämaksu lisäkustannusten kattamiseksi. Maksun olisi kuitenkin oltava enintään 8 Sveitsin frangia,
- toteuttaa 1 päivään tammikuuta 2000 mennessä yhteistyössä naapurimaiden tulliviranomaisten kanssa järjestelmä, jonka mukaan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tulliselvitys suoritetaan Sveitsin ja unionin rajan ylityksen yhteydessä 30 minuutissa (aika lasketaan hetkestä, jona asianomainen saapuu ensimmäiseen tullitoimipaikkaan, hetkeen jona toinen tullitoimipaikka päättää tulliselvityksen).